Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 51 | 4. Juli 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Eisenbahntarife im Dienste der Industrie.

Anlässlich des 50 jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers haben sich die Industriellen Oesterreichs in dankbarer Erinnerung an die mächtige Förderung, welche die Industrie durch den Kaiser jederzeit erfahren hat, zur Herausgabe eines die Entwickelung der einzelnen Industriezweige darstellenden Werks unter dem Titel „Die Grossindustrie Oesterreichs in ihrer Entwickelung unter der Regierung des Kaisers Franz Josef I." vereinigt. Mit Rücksicht auf die engen Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen Eisenbahnen und Industrie durfte in dem Werke eine Darstellung dieser Beziehungen nicht fehlen. Der vor kurzem erschienene 6. Band des besprochenen Werks enthält eine einschlägige Arbeit unter dem Titel „Das Eisenbahnwesen in seinen Beziehungen zur Industrie" aus der Feder des Sektionschefs im Eisenbahnministerium Dr. Liharzik. Der Verfasser, eine Autorität auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, erfasst die Beziehungen zwischen dem Eisenbahnwesen und der Industrie von einem dreifachen Gesichtspunkte. Vor allem gehören die Eisenbahnen vermöge der Höhe des in ihnen angelegten Kapitals, der ungeheuren Beträge, aus denen sich ihr Einnahmen- und Ausgabenetat zusammensetzt, sowie des Heeres der von ihnen besoldeten Arbeitskräfte selbst als Grossunternehmungen der Grossindustrie an und bilden als solche einen mächtigen Faktor des Wirthschaftslebens. In ihrer Eigenschaft als Grossunternehmer sind die Eisenbahnen — dies ist eine weitere Beziehung derselben zur Industrie — Grossabnehmer zahlreicher Industrieerzeugnisse, und hat der Bedarf der Eisenbahnen nicht blos bereits früher bestandene Industriezweige mächtig zur Entwickelung gebracht, sondern auch zahlreiche neue Industrien, so den Lokomotiv- und Wagenbau, die Schienenerzeugung usw. neu geschaffen.

Noch höher als die besprochenen Beziehungen der Eisenbahnen zur Industrie ist wohl der entscheidende Einfluss anzuschlagen, welchen die Eisenbahnen durch die Erleichterung des Verkehres auf das Zustandekommen und die Entwickelung ungezählter Industrien nehmen. Nicht das Bestreben, reichen Gewinn bringende Unternehmungen ins Leben zu rufen, nicht das Verlangen, für grosse Kapitalien eine entsprechende Verzinsung zu erzielen, war, wie Liharzik mit Recht hervorhebt, bei den meisten österreichischen Eisenbahnen die Grundlage für ihr Zustandekommen. Die Triebfeder hierfür war vielmehr die richtige Würdigung der wirthschaftlichen Bedeutung eines wohl angelegten Eisenbahnnetzes als Förderers der produktiven Thätigkeit. Ueberwiegend ist daher auch aus der Zeit des Privatbahnsystems in Oesterreich die Zahl jener Hauptbahnen, für welche zur Ermöglichung ihres Zustandekommens seitens des Staates durch Reinertragsgarantien und Subventionen Opfer gebracht wurden. In gleicher Weise bethätigen in neuerer Zeit Länder und Gemeinden ihr Interesse an dem Zustandekommen neuer Lokalbahnen. Wie die Erfahrung hundertfältig lehrt, zeigt sich, sobald ein neuer Schienenstrang zur Eröffnung gelangt, immer wieder die schöpferische Kraft des geflügelten Rades, das Zaubermittel, welches Industrie und Handel zur Entwickelung und Blüthe bringt. Unter dem Einflusse der Eisenbahnen vollzog sich in Oesterreich in den letzten 50 Jahren der Uebergang vom Agrikulturstaat in einen Industriestaat durch Begründung zahlreicher neuer, in Oesterreich vordem nicht gepflegter Industriezweige. Andererseits fiel den Eisenbahnen in zahllosen Fällen die Aufgabe zu, durch Transportbegünstigungen den Bestand der altererbten Industrien zu sichern, welche zur Behauptung des schwer erworbenen Marktes und zur nothwendigen Ausdehnung desselben auch im Auslande mit einem immer stärker auftretenden Wettbewerb zu kämpfen haben und die, um ihre Lebensfähigkeit zu bewahren, darauf bedacht sein müssen, immer neue Absatzgebiete auch in über-

seeischen Ländern zu gewinnen und zu diesem Zweck die Waaren rasch und billig dem Seewege zuzuführen.

Mannigfach sind daher auch die Anforderungen, welche aus landwirthschaftlichen, industriellen und kaufmännischen Kreisen an die Eisenbahnen gestellt werden, gross die Summe der kommerziellen Thätigkeit, welche insbesondere auf dem Gebiete des Güterverkehres von den Eisenbahnen entfaltet werden muss. Dieselbe ist einem kunstvoll gefügten Mosaikbilde vergleichbar, welches aus einzelnen kleinen, an sich oft unscheinbaren Theilchen besteht, die aber durch einen einheitlichen leitenden Gedanken zusammengefügt werden müssen.

Liharzik schildert die leitenden Gesichtspunkte der kommerziellen Thätigkeit der Eisenbahnen in überaus anschaulicher Weise. Er sagt u. a.:

„Die Unterlagen der kommerziellen Thätigkeit bilden die normalen Gütertarife, welche nach allgemeinen Gesichtspunkten unter vorwiegender Bedachtnahme auf die Bedürfnisse des Lokalverkehres erstellt sind. Auch diese normalen Tarife können nicht als für die Dauer unabänderlich erscheinen, sondern unterliegen der stetigen Fortbildung und Ausgestaltung, welche nur zum geringen Theile durch die eigenen Interessen der Bahnverwaltungen, in viel höherem Maasse dagegen durch die Veränderungen des industriellen Lebens, das keinen Stillstand kennt, bedingt sind. Auf der Unterlage dieser normalen Tarife entwickelt sich sodann die weitere individualisirende Thätigkeit, welche sich den Erfordernissen des einzelnen Falles anpasst und bestrebt ist, die Transportmöglichkeit auch dort zu schaffen, wo sie auf Grund der normalen Tarife nicht vorhanden wäre.

Dass dies ein eifriges Eingehen in die Bedürfnisse der Interessenten, ein objektives Abwägen aller maassgebenden Verhältnisse bedingt, liegt um so mehr auf der Hand, als dem Charakter der Eisenbahnen als öffentlicher Verkehrsanstalten entsprechend eine gleichmässige Behandlung aller Verfrachter das oberste Gebot bildet, welches nicht nur an die Staatseisenbahnverwaltung, sondern auch an die Privatbahnen gestellt wird, weshalb immer damit zu rechnen ist, dass ein gegenüber der normalen Tariflage gewährtes Zugeständniss unter gleichen Verhältnissen auch allen anderen heimischen Interessenten gewährt werden muss.

Ebenso wie eine Bahnverwaltung, welche alle an sie herantretenden Begehren um Frachtermässigungen grundsätzlich ablehnen würde, ihrer kommerziellen Aufgabe nicht gerecht würde, so wäre dies auch dann der Fall, wenn die Einräumung von Zugeständnissen ohne genaue Erwägung der Wirkungen derselben vor sich ginge, wenn bei der Gewährung derselben unterlassen würde, die Einflüsse in Betracht zu ziehen, welche solche Zugeständnisse nicht nur auf die unmittelbare Konkurrenz der hinsichtlich ihrer Transporte Begünstigten, sondern auch auf weitere Kreise zu üben vermögen, da sich die Interessen von Produktion, Handel und Konsum gar oft nicht decken und zwischen denselben daher ein Ausgleich gesucht werden muss.

Wenn man von jenen Gründen für die Ertheilung von Frachtermässigungen absieht, welche, wie die Uebernahme von bestehenden Wegkonkurrenzen und die Gewährung von Nachlässen in Nothstandsfällen, die Interessen der Industrie nicht unmittelbar berühren, so ergeben sich für die Gewährung von Frachtermässigungen noch immer mannigfaltige Gesichtspunkte, die für die kommerzielle Thätigkeit der Eisenbahnen maassgebend sind und eine Voraussetzung für die Erstarkung der Industrie bilden.

Vor Allem muss stets im Auge behalten werden, dass die Frachtsätze der Eisenbahnen ein wichtiges Hilfsmittel dafür bieten, um widrige Einflüsse, welche auf die heimische Produktion und deren Absatzfähigkeit drücken, soweit dies überhaupt mit eisenbahntarifarischen Maassnahmen möglich ist, zu bekämpfen. Dies führt vor Allem zu den von den Verfrachtern vielfach angestrebten, von den Eisenbahnen als nothwendig erkannten Frachtermässigungen für die Ausfuhr der heimischen Erzeugnisse. Aber auch bei diesen ist eine genaue Erwägung aller Umstände erforderlich, da nur die Ausfuhr eines vorhandenen Produktionsüberschusses über den heimischen Bedarf in fertigen Fabrikaten uneingeschränkt als volkswirthschaftlicher Vortheil bezeichnet werden kann. . . . .

Zu den die Erleichterung der Ausfuhr mit der angegebenen Beschränkung bezweckenden Frachtermässigungen kommen weiter jene, welchen ein defensiver Charakter insofern innewohnt, als sie auf die Unterstützung des Absatzes heimischer Produkte im Inlande selbst gegen das Eindringen fremder Erzeugnisse abzielen. Frachtermässigungen werden ausserdem zur Erleichterung des Entstehens neuer Industrien namentlich in Gebieten, deren industrielle Entwickelung zurückgeblieben ist, gewährt, sowie dann, wenn es sich behufs Eindämmung des Importes um die Begründung neuer Industriezweige oder die Schaffung neuer Anlagen handelt, welche dazu bestimmt sind, Waaren zu erzeugen, die mangels ausreichender Produktion im Inlande bisher in erheblichen Mengen eingeführt werden. Das Bestreben, das Zustandekommen neuer industrieller Anlagen und die Erweiterung bestehender zu fördern, kommt auch speziell durch die Zugeständnisse zum Ausdrucke, welche von den meisten Bahnen für den Transport der Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände für solche Anlagen gewährt werden. Ebenso sind hierher zu rechnen die Zugeständnisse, welche für den Transport von Ausstellungsgegenständen gewährt werden. Nicht selten kommen auch Fälle vor, in denen bestehende industrielle Unternehmungen tarifarische Unterstützung finden, weil sie durch widrige, wenn auch nicht mit den Transportverhältnissen zusammenhängende Umstände in ihrem Bestande gefährdet sind.

Andere Ermässigungen sind wieder auf handelspolitische Erwägungen zurückzuführen, wie z. B. jene, welche zu Gunsten des heimischen Hafenplatzes Triest gewährt werden; hier handelt es sich entweder darum, die Transportmöglichkeit für die Ausfuhr überhaupt zu schaffen, oder bei dem Vorhandensein dieser Transportmöglichkeit über andere Wege darum, dem Verkehre den Weg über Triest zu weisen, in der Erwägung, dass die Sicherung ausreichender Transportmengen für den Bahnweg zu diesem Hafen die nothwendige Voraussetzung für die Herbeischaffung neuer Schiffsgelegenheiten bildet, welche hinsichtlich des überseeischen Verkehres dem augenblicklichen Bedarfe ebenso vorauseilen müssen, wie dies hinsichtlich des binnenländischen Verkehres durch die Eisenbahnen zu geschehen hat, wenn der heimische Export die sichere Grundlage für seine stetige Entwickelung gewinnen soll.

Wenn, von solchen Gesichtspunkten ausgehend, Frachtermässigungen gewährt werden, so ist es wohl einleuchtend, dass in denselben gar oft nur einseitige Zugeständnisse der Bahnen an die Interessenten zu erblicken sind und dass sie daher nicht blos der früher erwähnten Wechselwirkung ihr Entstehen verdanken. Denn wenn auch in manchen Fällen durch solche Ermässigungen thatsächlich neue Transporte für die Bahnanstalten gewonnen werden, so ergeben sich auf Grund derselben gar oft auch lediglich Verschiebungen, welche es mit sich bringen können, dass Transporte, welche bisher vielleicht auf längeren Strecken zu normalen Tarifen besorgt wurden, sodann nur kürzere Strecken zu gedrückten Frachtsätzen durchfahren. Ausserdem steigern alle diese Ermässigungen für einzelne Fälle die so oft beklagte Umständlichkeit der Tarife, unter welcher die Eisenbahnen nicht minder als die Verkehrsinteressenten leiden.

Schon die normalen Tarife für die Lokalverkehre bieten, vermöge des zur thunlichsten Ausgleichung der eigenen Interessen der Bahnunternehmungen mit jenen der Verfrachter unentbehrlichen Werthklassifikationssystemes, die Quelle bedeutender Komplikationen, zumal in Oesterreich, so lange daselbst Staatsbahnen und Privatbahnen nebeneinander bestehen. Wenn dermalen auch bei diesem Nebeneinanderbestehen von verschiedenen Systemen angehörigen Bahnen eine vollkommene Vereinheitlichung der Tarife nicht zu erzielen ist, so sind doch schon seit langem die Bemühungen sowohl der Staatsbahnverwaltung, als auch der Privatbahnen darauf gerichtet, wenigstens

eine formelle Tarifeinheit herzustellen und zu erhalten und von derselben nur dann abzuweichen, wenn dies in Wahrung der zwischen den Staats- und Privatbahnen naturgemäss theilweise abweichenden Standpunkte unerlässlich ist.

Die Verwickelungen und Schwierigkeiten in den Lokaltarifen vervielfältigen sich selbstverständlich in den direkten Tarifen für das Inland und Ausland, da dieselben den die nothwendige Grundlage bildenden, von einander abweichenden Lokaltarifen der verschiedenen Bahnen Rechnung tragen müssen. Dazu kommt nun noch das kunstvolle Gefüge der besonderen Bedürfnissen angepassten Frachtermässignngen, so dass thatsächlich die für die Verfrachter nothwendige Kenntniss der Tarife nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten bietet. Eine Beseitigung derselben wäre aber nnr mit radikalen Mitteln, z. B. durch das Abgehen von dem Klassifikationssysteme und Ersetzung desselben durch Durchschnittstarife, welche naturgemäss den Werth der Güter ausser Betracht lassen müssten, möglich und würde in erster Linie das Fallenlassen aller Sonderbegünstigungen erheischen, ein Vorgang, der aber sicherlich nicht im Interesse der Verfrachter liegen und auch der hohen Aufgabe der Eisenbahnen nicht entsprechen würde.

In der unbestreitbaren Umständlichkeit der Gütertarife liegt daher noch immer ein kleineres Uebel, als in der Erzielnng von Vereinfachungen, wenn diese auf Kosten einer individualisirenden Tarifgestaltung erfolgen müssten.

Was die Höhe der Tarife der österreichischen Eisenbahnen im Vergleiche zu jener der ausländischen Bahnen anbelangt, so lässt sich hier ein genauer Vergleich um so weniger durchführen, als hierbei auf die Verschiedenheit der Tarifbestimmungen, namentlich der Klassifikationen in den verschiedenen Ländern Rücksicht genommen werden müsste. Nur so viel lässt sich sagen, dass im grossen und ganzen die Normaltarife der österreichischen Bahnen nicht ungünstiger sind, als jene der wichtigsten ausländischen Bahnen, und dass bei besonderen Frachtermässigungen vielfach weiter gegangen wird, als in den im internationalen Wettbewerbe mit Oesterreich stehenden Ländern. Dies gilt namentlich auch gegenüber den Tarifen im Deutschen Reiche, deren Anlage sich überdies auch infolge des abweichenden Systemes wesentlich von den österreichischen Tarifen unterscheidet. (Während nämlich die österreichischen Tarife auf dem Staffeltarifsysteme aufgebaut sind, liegt dem deutschen Tarife im wesentlichen das reine Kilometertarifsystem zu Grunde, und erfolgt auf den deutschen Bahnen erst in den letzten Jahren schrittweise die Annäherung an das Staffeltarifsystem.) . . . .

Im allgemeinen kann gesagt werden, dass die Tarife der Bahnen im Deutschen Reiche auf kurze Entfernungen etwas niedriger, auf weitere Entfernnngen dagegen höher sind, als jene der österreichischen Bahnen, namentlich der österreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die österreichischen Eisenbahnen, vor allem die Staatsbahnen, sind sonach auch in ihren Gütertarifen und in der Anpassung derselben an die Bedürfnisse von Landwirthschaft, Indnstrie und Handel nicht hinter den Bahnen anderer Länder zurückgeblieben, sie waren vielmehr stetig bestrebt, der ihnen zufallenden hohen volkswirthschaftlichen Aufgabe gerecht zu werden. . . . .

Wenn im Laufe der Zeit in dem Entwickelungsgange der Tarife der österreichischen Staatsbahnen, welcher im allgemeinen eine scharf abfallende Tendenz einhielt, auch einzelne Rückschläge erfolgten, so wurde auch bei diesen die volkswirthschaftliche Seite der Frage niemals ausser Acht gelassen und nur ein billiger Ausgleich zwischen den Interessen der Verfrachter und jenen des Staatsschatzes gesucht, welche mit Rücksicht auf die grosse und unmittelbare Bedeutung der Staatsbahnen für den gesammten Staatshaushalt auch bei voller Würdigung der mittelbaren Vortheile der Eisenbahnen für die Entwickelung der Volkswirthschaft und die dadurch herbeigeführte Hebung der Steuerkraft niemals ganz ausser Acht gelassen werden dürfen, zumal sich die Vortheile der Staatsbahnen naturgemäss doch nicht gleichmässig auf alle Steuerträger vertheilen können."

Kantinenfonds.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben von jeher ihren Beamten und Arbeitern eine weit über das durch die Gesetzgebung vorgesehene Maass hinaus gehende Fürsorge zutheil werden lassen und sind fortgesetzt darauf bedacht, die Wohlfahrtseinrichtungen zu vermehren und zu verbessern. Immerhin sind noch manche Wünsche zu erfüllen und die Fälle nicht selten, in denen der Vorgesetzte die wirthschaftliche Lage seiner Untergebenen oder ihrer Hinterbliebenen erleichtern oder die Arbeitsfreudigkeit seiner Leute durch besondere Einrichtungen oder Veranstaltnngen erhöhen möchte, wenn ihm nicht durch feste Verwaltungsvorschriften oder durch die Beschränktheit der ihm überwiesenen Mittel die Hände gebunden wären.

Solche oder ähnliche Erwägungen mögen es gewesen sein, die vielfach, namentlich im Bereiche der Heeres- und Marineverwaltung,*) dazu geführt haben, Kantinen einzurichten und sogenannte Bierpacht oder Kantinenfonds zu schaffen, über deren Ueberschüsse der Vorgesetzte uneingeschränkt zu gemeinnützigen, dem Wohl des Personals dienlichen Zwecken verfügen kann.

Derartige Einrichtungen lassen sich auch für die Eisenbahnbediensteten überall da unschwer treffen, wo ein grösserer Kreis von ihnen, wie dies namentlich in den grossen Werkstätten der Fall ist, an e i n e m Orte beschäftigt ist. So sind bereits vor einigen Jahren in der Nebenwerkstätte in Meiningen und in der Hauptwerkstätte der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in Darmstadt Kantinen ins Leben getreten, deren Ueberschüsse dem Kantinenfonds zufliessen.

Die Einrichtung einer Kantine und die Begründung eines Kantinenfonds gestalten sich höchst einfach und ohne jedes Risiko für die Verwaltung. In den genannten beiden Werkstätten hat der Inspektionsvorstand mit einer leistnngsfähigen Brauerei einen Vertrag abgeschlossen, durch den sie verpflichtet wird, das für die Kantine erforderliche Bier — leichtes Schankbier — zu einem hinter dem ortsüblichen Satze zurückbleibenden Preise zu liefern und hierauf der Kantine eine bestimmte Vergütung zu gewähren. Sie beträgt in Darmstadt für eine $^3/_4$ Literflasche zum Preise von 16 ₰ 1 ₰ und für eine $^3/_8$ Literflasche zum Preise von 8 ₰ $^1/_2$ ₰ und wird dem Fonds gutgeschrieben. Den Verkauf des Bieres besorgt der Kantinenwirth, ein älterer, pensionirter Beamter oder invalider Arbeiter; er erhält für seine Mühewaltung von der Brauerei eine vertragsmässig ausbedungene feste Monatsvergütung — in Darmstadt 50 ℳ — und hat infolge dessen an dem Umfange des Bierkonsums kein Interesse. Wegen der Bezahlung des Biers hat sich die Brauerei allein an den Wirth zu halten. Eisschränke und Eis hat die Brauerei unentgeltlich zu liefern; die für den Kantinenbetrieb erforderlichen Geräthschaften, wie Gläser, Teller, Tassen, Gabeln, Messer, Löffel, Kochtöpfe usw., werden zweckmässiger Weise von der Brauerei oder dem Wirth gestellt, und sobald der Fonds

*) Vergl. Stenographische Berichte über die Reichstagsverhandlungen, Aktenstück 55, S. 396, 397.

es gestattet, käuflich erworben. Um kontroliren zu können, dass die Brauerei auch die ausbedungene Vergütung von dem thatsächlich gelieferten Bier berechnet, hat der Werkstättenportier die täglich angefahrenen Biermengen aufzuschreiben.

Die Kantinen in Meiningen und Darmstadt befinden sich in Gebäuden der Verwaltung in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstellen. Zu Kantinenzwecken werden Räume, welche den Arbeitern, insbesondere den auswärts wohnenden, als Speisesaal und Aufenthaltslokal dienen, unentgeltlich mitbenutzt. Da diese Räume ohnehin geheizt werden müssen, so entstehen dem Kantinenfonds für Heizung keine besonderen Kosten. Beleuchtung kommt nicht in Frage, weil die Kantine bei Dunkelheit nicht geöffnet ist. Neben Bier werden warmes Mittagessen, kalte Speisen, wie Wurstwaaren, Brot, Käse, Heringe sowie Cigarren, in Meiningen auch Kaffee und Thee zu mässigen, von dem Werkstättenvorstand festgesetzten Preisen feilgeboten; in Darmstadt können die Arbeiter ein warmes Mittagessen, bestehend aus Suppe, Gemüse und Fleisch, oder jedes dieser Gerichte einzeln zu 9, 12 bezw. 24 ₰ erhalten. Der Verkauf geistiger Getränke ausser Bier ist streng verboten.

Die Vortheile dieser Einrichtung liegen auf der Hand: Da die Preise für die kalten Speisen nicht höher sind, als wenn sie im Laden gekauft werden, so können die Arbeiter sie jeder Zeit unmittelbar vor dem Genuss frisch beziehen, und diejenigen, die so entfernt wohnen, dass sie ihr mitgebrachtes, im Sommer leicht dem Verderben ausgesetztes Essen sich wärmen müssen, haben Gelegenheit, eine nahrhafte und doch billige Mahlzeit zu sich zu nehmen. Sie erhalten ferner das Bier zu einem billigeren als dem sonst üblichen Preise und werden daher weniger Neigung verspüren, Wirthschaften aufzusuchen, wo sie nur allzu leicht zum Genuss gebrannter Getränke und durch Gewährung von Kredit vielfach zum Schuldenmachen verleitet werden. Die Kantinen erfreuen sich denn auch des lebhaften Zuspruchs seitens der Arbeiterschaft.

In Darmstadt wurden in dem ersten Jahre nach Eröffnung der Kantine (dem 1. Juli 1898) bei einer Arbeiterzahl von rund 440 Köpfen 18 520 grosse und 88 780 kleine Flaschen Bier verkauft und 629,10 ℳ dem Kantinenfonds zugeführt. In der Zeit vom 1. Juli 1899 bis 11. Juni 1900 betrug der Umsatz 14 430 ganze und 90 690 halbe Flaschen und der Erlös für den Fonds 597,75 ℳ.

Die Verwendung der Mittel des Kantinenfonds kann sehr verschiedenartig sein und ist in erster Linie von der Höhe der Ueberschüsse abhängig. Es sollen daher auch im folgenden nur einzelne Gesichtspunkte hervorgehoben, keine erschöpfenden Regeln gegeben werden. Ist das Kantineninventar aus den Mitteln des Fonds bezahlt, so können Bücher und Zeitschriften für ein Lesezimmer beschafft, den Bediensteten oder ihren Wittwen und Waisen, die unverschuldet in eine bedrängte Lage gerathen sind, Unterstützungen gewährt, den Arbeitern, welche bei strenger Kälte schwere Arbeiten (z. B. Aufräumungsarbeiten) zu verrichten haben, warme Getränke wie Kaffee oder Thee verabreicht werden. Hat der Fonds erst einen nennenswerthen Betrag erreicht, so lassen sich Weihnachtsbescherungen für die Kinder des Personals, im Sommer Ausflüge in die Umgegend und an den Geburtstagen des Kaisers und des Landesherrn patriotische Feiern veranstalten. Es empfiehlt sich ferner, aus den Erträgnissen des Kantinenfonds Holz, Kohlen, Kartoffeln, Mehl und sonstige für jeden Haushalt unbedingt nothwendige Artikel oder für auswärts wohnende Bedienstete Fahrräder in grösseren Mengen zu Grosshandelspreisen zu beschaffen und an das Personal gegen Theilzahlungen abzugeben.

In Meiningen veranstaltet ein auf Kosten des Kantinenfonds beschäftigter Musiklehrer wöchentlich je einen Musikabend mit dem Gesang- und dem Instrumentalverein der Werkstätte. Die Instrumente für letzteren (Trompeten, Hörner, Klarinetten usw.) sind gleichfalls aus den Mitteln des Fonds angeschafft worden. Beide Vereine wirken bei allen Festlichkeiten mit, betheiligen sich an Beerdigungen von Beamten und Arbeitern der Werkstätte und haben sogar schon einmal zum Besten der Wittwen und Waisen der Arbeiter ein sehr gut besuchtes öffentliches Konzert gegeben.

In Meiningen wie in Darmstadt entscheidet über die Verwendung des Fonds ein Wohlfahrtsausschuss, der aus zwei Beamten und zwei von dem Arbeiterausschuss gewählten Arbeitern besteht. Die Beschlüsse des Ausschusses unterliegen der Genehmigung des Inspektionsvorstandes. Der Ausschuss hat auch den Kantinenbetrieb zu überwachen und die vorerwähnten Haushaltungsgegenstände anzuschaffen und zu vertheilen und die hierfür geschuldeten Beträge einzuziehen.

Was die Bücher und Zeitschriften anlangt, so werden in Darmstadt ausser illustrirten Zeitschriften wie „Daheim“, „Gartenlaube“, „Ueber Land und Meer“, „Feierstunden“ den Wünschen der Arbeiter entsprechend verschiedene Fachblätter wie „Deutsche Tischlerzeitung“, „Zeitschrift für Maschinenbau und Schlosserei“, „Süddeutsche Schlosser- und Schmiedezeitung“, „Kraft, Zeitschrift für Fabrikbetrieb“ und „Die Eisenbahn“ gehalten. Die Bücher werden auch ausgeliehen.

Infolge einer unter Nr. 53 der Zeitschrift der „Centralstelle für Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen“ VI. Jahrgang S. 125 gegebenen Anregung wird in der Darmstädter Kantine seit dem 21. Juli v. J. auch Mineralwasser hergestellt. Die Kosten des hierzu dienenden Apparates sind aus dem Kantinenfonds gedeckt worden und betrugen einschliesslich 500 Flaschen 250 ℳ. Von einem einfachen Arbeiter können mit ihm täglich 500 Flaschen Mineralwasser hergestellt und ebenso viel Flaschen gespült werden. Die Flasche Wasser von $^1/_3$ l Inhalt wird zu 3 ₰, die Flasche Limonade zu 7 ₰ verkauft. Von dem Erlöse erhält der Kantinenwirth für die Vermittelung des Verkaufes 0,5 ₰ für die Flasche; die weiteren Selbstkosten beliefen sich bisher auf 0,96 ₰ für die Flasche Wasser und auf 3,64 ₰ für die Flasche Limonade, so dass sich für den Fonds ein Verdienst von 1,54 bezw. 2,86 ₰ auf die Flasche ergibt. Da das so hergestellte Mineralwasser schmackhaft und erfrischend und ausserordentlich billig ist, hat es bei den Arbeitern grossen Anklang gefunden.

In der Zeit vom 21. Juli 1899 bis 9. Juni 1900 wurden 35 470 Flaschen Mineralwasser und 13 047 Flaschen Limonade verkauft und es sind dafür 1 977,39 ℳ vereinnahmt worden. Abgesehen von den Kosten der ersten Anschaffung für den Apparat und die Flaschen stellten sich die Ausgaben für Kohlensäure, Himbeersyrup, Salzpastillen, Eis, Arbeitslohn, zerbrochene Flaschen und Vergütung an den Kantinenwirth auf 1 058,20 ℳ, so dass dem Fonds 919,19 ℳ zugeführt werden konnten. Man kann hiernach auf einen Jahresumsatz von etwa 55 000 Flaschen und einen Ueberschuss von rund 1 000 ℳ rechnen. Trotzdem ist der Bierverbrauch, wie sich aus der Gegenüberstellung der oben mitgetheilten Zahlen ergibt, nicht zurückgegangen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wahrnehmung des Telegraphendienstes bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Zur Vorbereitung einer Neuregelung des Telegraphendienstes hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten folgendes bestimmt:

Der Bedarf an Personal dieses Dienstzweiges soll fortan gedeckt werden: a) durch geeignetes Weichensteller-personal (Hilfsweichensteller, Weichensteller und, in dem bisherigen Umfange, Weichensteller erster Klasse), b) durch weibliche Personen (Telegraphengehilfinnen, diätarische

und etatsmässige Telegraphistinnen). Es ist in Aussicht genommen, bei Dienststellen mit umfangreicherem Telegrammverkehr Stationsassistenten, insbesondere für die Leitung und Beaufsichtigung des Dienstes zu bestellen.

Für die Durchführung dieser Neuregulirung ist folgendes angeordnet: 1. Beamtenstellen des Telegraphendienstes sind durch die Vakanzenliste für Militäranwärter nicht mehr auszuschreiben. Damit entfällt auch die Möglichkeit, für die Folge Nichtanstellungsberechtigte für solche Stellen in Ermangelung von Militäranwärtern anzunehmen. Hilfstelegraphisten können daher künftig nur noch in anderen Stellungen des unteren Betriebsdienstes nach ordnungsmässiger Ausbildung und Prüfung im Beamtenverhältniss angestellt werden. 2. Die Bewerberlisten der Militäranwärter sind nunmehr für Neuaufzeichnungen für den Telegraphendienst zu schliessen. Etwaigen neuen Bewerbern ist zu eröffnen, dass Aufzeichnungen für diesen Dienstzweig nicht mehr erfolgen. Soweit die in der Bewerberliste bereits vorgemerkten Militäranwärter seiner Zeit bedingungslos für den Telegraphendienst aufgezeichnet worden sind, steht ihrer Einberufung in der bisherigen Weise nichts entgegen. 3. Weibliche Personen sind im Telegraphendienst zu beschäftigen, soweit es die örtlichen Verhältnisse gestatten. Dies wird regelmässig der Fall sein in den Büros der Direktionen (Wagenbüros, Wagenämtern usw.) und in erheblichem Umfange auf grösseren Stationen unter Ausschliessung des Zugmeldedienstes. Zum Nachtdienst dürfen sie nicht herangezogen werden. Für die Annahme als Telegraphengehilfinnen mit der Absicht der späteren Anstellung als Telegraphistinnen kommen nur weibliche Personen im Alter von 20 bis 30 Jahren in Betracht und zwar unverheirathete Personen oder kinderlose Wittwen mit einer guten sittlichen Führung und ausreichenden Schulbildung. Die Telegraphengehilfinnen werden sechs Monate auf Probe gegen eine Tagesvergütung bis zu 2 *M.* ausserhalb des Staatsbeamtenverhältnisses beschäftigt, haben nach beendigter Ausbildung nach § 7³ der Prüfungsordnung die Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniss der Vorschriften über die Behandlung der telegraphischen Apparate und Leitungen sowie über deren dienstlichen Gebrauch nachzuweisen und sind bei zufriedenstellender Führung zu vereidigen sowie unter Gewährung einer diätarischen Jahresbesoldung von 720 *M.* als diätarische Telegraphistinnen in das Staatsbeamtenverhältniss aufzunehmen. Dabei ist für die verwaltungsseitige Lösung des Dienstverhältnisses eine einmonatliche Frist vorzusehen und ferner der Vorbehalt, dass das Dienstverhältniss im Falle der Verheirathung der Telegraphistin — ohne dass es einer verwaltungsseitigen Kündigung bedarf — mit dem Ablauf desjenigen Kalendermonats aufgelöst wird, in dem die Eheschliessung erfolgt. Ueber die diätarischen Telegraphistinnen ist bei jeder königlichen Eisenbahndirektion eine Anwärterliste für die spätere etatsmässige Anstellung zu führen.

— **Dienstvorschrift für die Benutzung der Kleinwagen.** Eine solche ist soeben vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten erlassen und in Nr. 23 des „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlicht. Unter Kleinwagen sind nach einer Vorbemerkung zu der Dienstvorschrift Bahnmeisterwagen, Draisinen, Gleismesser, Eisenbahnfahrräder und dergleichen Gefährte verstanden; der u. E. sehr glücklich gewählte neue Ausdruck wird sich hoffentlich dauernd in der deutschen Eisenbahnsprache einbürgern. Die vom 1. Oktober d. J. an in Kraft tretende Dienstvorschrift gilt für das Bewegen von Kleinwagen mit Menschenkraft auf den im Betriebe befindlichen Gleisen. § 1 regelt die Zwecke der Benutzung. Als dienstliche Zwecke, zu denen allein die Benutzung gestattet ist, gelten u. a. auch die Beförderung des Bahnarztes oder der Hebamme in dringenden Fällen (bei schweren Erkrankungen von Eisenbahnbediensteten und deren Angehörigen, Unfällen u. dergl.); die Beförderung von Stationsbeamten zur Auszahlung der Gehälter und Löhne an Bahnwärter und Arbeiter, wo diese Art der Auszahlung von der Direktion angeordnet ist, die Beförderung von Beamten, Unternehmern, Handwerkern im dienstlichen Interesse auf besondere Anweisung der Direktion oder des Vorstandes der Betriebsinspektion; die Beförderung des Umzugsgutes von Bahnbediensteten auf der freien Strecke mit Genehmigung des Vorstandes der Betriebsinspektion.

Die Fahrten mit Kleinwagen sind auf das geringste Maass zu beschränken. Untersagt ist deren Benutzung: den Bahnmeistern bei ihren regelmässigen Streckenuntersuchungen, soweit hierzu den Bahnmeistern nicht etwa Eisenbahnfahrräder überwiesen sind; den Arbeitern, um von ihrer Wohnung nach der Arbeitsstelle und zurück oder zur Lohnauszahlung zu fahren.

§ 2 regelt die Befugniss zur Benutzung und spricht den Grundsatz aus, dass auch die höheren Beamten der Direktionen und Inspektionen, soweit ihnen ein besonderes Fahrzeug nicht überwiesen ist, sich wegen Gestellung eines solchen an den Vorstand der Betriebsinspektion, in deren Bezirk die Fahrt nothwendig geworden ist, zu wenden haben, der die für den Beginn der Fahrt in Betracht kommende Bahnmeisterei mit den nöthigen Weisungen versieht. Nach § 3 hat der Bahnmeister, der einen Kleinwagen stellt, auch den vorgeschriebenen Fahrschein auszufertigen und die nöthigen Führer und Begleitmannschaften zu stellen. Nach § 4 müssen die Kleinwagen bei der Fahrt durch einen als Bahnpolizeibeamten verpflichteten Kleinwagenführer begleitet werden, der für die Sicherheit der Beförderung, wie überhaupt für die Beobachtung der durch die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen, die Bahnordnung für die Nebenbahnen und das Signalbuch gegebenen Vorschriften verantwortlich ist.

Die Führung des Kleinwagens ist regelmässig Sache des begleitenden Bahnmeisters. Doch ist auch ein höherer Bahnpolizeibeamter, wenn er den Kleinwagen benutzt, berechtigt, die Führung zu übernehmen. Doch hat er alsdann dem bestellten Führer ausdrücklich zu erklären, dass er dies thue, und er trägt dann für die Sicherheit der Fahrt und des Bahnbetriebes die Verantwortung.

Von besonderer Sorgfalt sind in den §§ 6 und 7 die Sicherheitsvorschriften vor Beginn und während der Fahrt behandelt. Wir erwähnen, dass nach § 6 zu jeder Fahrt auf die Strecke die Zustimmung des dienstthuenden Stationsbeamten und ein von diesem mit dem Zustimmungsvermerk versehener Fahrschein erforderlich ist, und dass der dienstthuende Stationsbeamte der Abfahrtsstation die Genehmigung zur Abfahrt erst zu ertheilen hat, nachdem die in der Richtung der Fahrt zunächst belegene Zugmeldestation von der Fahrt unter Mittheilung des Inhalts des Fahrscheines, soweit er sich auf die Strecke bezieht, telegraphisch benachrichtigt ist und auch ihrerseits die Genehmigung zur Fahrt ertheilt hat. Ausnahmen sind nur bei Gefahr im Verzuge zulässig.

Nach § 7 darf die grösste Geschwindigkeit der Fahrt 15 km in der Stunde nicht überschreiten; nur für Draisinen und Eisenbahnfahrräder ist eine Geschwindigkeit bis zu 30 km zulässig. Es folgen Vorschriften über die nur in dringenden Fällen zulässige Fahrt bei Dunkelheit, über Aufenthalte während der Fahrt, über das Aussetzen, das unbedingt erfolgen muss, a) spätestens 15 Minuten vor der nach dem Fahrplan zu erwartenden Ankunft oder Durchfahrt eines Zuges; ferner b) wenn durch das Läutesignal, durch Signale am Zuge oder durch das Fahrsignal an einem Signalmast ein Zug signalisirt ist, wofür der Fahrplan dem Führer des Wagens nicht bekannt ist, und zwar zu a) und b) aus dem Gleise, in dem der Zug zu erwarten ist; endlich c) beim Ertönen des Gefahrsignals oder wenn sonst etwas aussergewöhnliches angezeigt wird, aus jedem der vorhandenen Gleise.

Es versteht sich, dass auch das Verfahren bei der Fahrt sowohl bis zur nächsten Zugmeldestation, als auch das, wenn diese nicht erreicht wird, sowie bei der Rückkehr zur Abfahrtstation genau geregelt ist. Besonders strenge Vorschriften sind ferner für die Fahrten bei Gefahr im Verzuge, bei denen die hier gegebenen regelmässigen Sicherheitsmaassregeln nicht getroffen werden können, gegeben. Namentlich sollen die Kleinwagen alsdann sowohl während der Fahrt, als beim Halten nach beiden Richtungen in wenigstens 500 m Abstand durch Bahnwärterposten oder vereidigte Arbeiter mittelst der Signale 6 oder 6a des Signalbuches gedeckt werden.

Die gesammte Dienstvorschrift ist vortrefflich geeignet, die leider nicht seltenen Gefährdungen und Unfälle, die bisher durch unvorsichtige Kleinwagenfahrten entstanden, auf das geringste Maass zurückzuführen.

— **Eine Versuchsfahrt mit 110 km Grundgeschwindigkeit.** Am 23. Juni d. J. wurde seitens der königlichen Eisenbahndirektion Halle eine Versuchsfahrt zwischen Wittenberg und Gross-Lichterfelde Ost bei Berlin und zurück unternommen, um einerseits die Leistungsfähigkeit der 2/4 gekuppelten Verbund-Schnellzugsmaschinen neuester Bauart, andererseits die Wirkungen einer über die durch die jetzige Betriebsordnung vorgeschriebene Höchstgrenze wesentlich hinausgehenden Fahrgeschwindigkeit praktisch kennen zu lernen.

Der für diesen Zweck zusammengestellte 20 Achsen starke Zug bestand aus fünf vierachsigen Schnellzugwagen. Der Fahrplan wurde mit 110 km Grundgeschwindigkeit in der Stunde berechnet. Zuschläge wurden nur für Ab- und Anfahren, nicht aber für die Durchfahrt durch die Bahnhöfe oder aus anderen Gründen gegeben.

Die planmässige Fahrzeit war für die 85,6 km lange Strecke, die in beiden Richtungen längere Steigungen im Verhältniss von 1 : 200 enthält, in der Richtung von Wittenberg nach Berlin zu 50, in der umgekehrten Richtung zu 51 Minuten angenommen. Es war von vornherein in Aussicht genommen, die Geschwindigkeit in den Gefällstrecken bis zu 120 km in der Stunde zu steigern.

Der von einigen mit Registriruhren versehenen Betriebs- und Maschinentechnikern der Direktion Halle begleitete und durch eine Lokomotive dieser Direktion beförderte Zug legte die Fahrt von Wittenberg bis Gross-Lichterfelde in 49¼, in der

umgekehrten Richtung in 50½ Minuten und zwar im allgemeinen fahrplanmässig und ohne jeden Anstand zurück. Die Reisegeschwindigkeit betrug demnach in der einen Richtung 104,3 km, in der anderen 101,7 km in der Stunde. Die höchste festgestellte Geschwindigkeit stieg im Gefälle 1 : 200 auf etwa 124 km, in der Steigung 1 : 200 sank dieselbe auf etwa 100 km in der Stunde.

Die im letzten Wagen und auf der Maschine mitfahrenden Techniker waren übereinstimmend der Ansicht, dass dieser Probezug ruhiger fuhr, als gewöhnliche mit 75 bis 85 km auf derselben Strecke beförderte Schnellzüge und dass bei solcher Geschwindigkeit von irgend welcher Gefahr nicht die Rede sein könne, selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass sich der Oberbau in gutem Zustande befindet. Auch die Leistungsfähigkeit der Maschine entsprach den an sie gestellten Erwartungen vollkommen.

Auch bei dieser Gelegenheit wurde übrigens festgestellt, dass es weder dem Lokomotivführer, noch den im Zuge befindlichen erfahrenen Technikern möglich war, die Geschwindigkeit des Zuges, sobald sie 75 km überschritt, auch nur annähernd zu schätzen.

— **Betriebseröffnungen.** Die am 1. Juni d. J. bereits dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergebene 7,32 km lange Theilstrecke Reichenbach i/Schl.-Oberpeterswaldau der Eulengebirgsbahn (Reichenbach i/Schl.-Mittelsteine) ist am 25. Juni d. J. auch für den Güterverkehr eröffnet worden. An dieser vollspurigen Kleinbahnstrecke befinden sich folgende Stationen: Reichenbach i/Schl. (Kleinbahnhof), Niederpeterswaldau, Mittelpeterswaldau, Hülsenvorwerk und Oberpeterswaldau.

Am 1. Juli d. J. ist die 20,76 km lange vollspurige Nebenbahn Weissenburg-Lauterburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Stationen Schleithal, Salmbach, Niederlauterbach, Scheibenhard und Lauterburg Nord für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Strecke ist der Betriebsdirektion Strassburg II unterstellt, schliesst in Weissenburg an die Linie Strassburg-Weissenburg(-Landau) und in Lauterburg an die Linie Strassburg-Lauterburg (-Wörth i. d. Pfalz) an.

— **Zum deutschen Reiseverkehr nach Paris.** Die die Pariser Weltausstellung besuchenden Reisenden werden sich voraussichtlich vielfach der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte bedienen, weil die Gültigkeitsdauer der direkten Rückfahrkarten nach Paris durchweg nicht ausreichen wird. (Beispielsweise gelten die Rückfahrkarten Berlin-Paris 12 Tage, Hamburg-Paris 11 Tage, Hannover-Paris 10 Tage usw.) Die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte können jedoch nur für Reisen bis zur belgisch-französischen Grenze ausgefertigt werden, weil die französischen Bahnen dem Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte bisher nicht angehören. Für die Inhaber dieser Fahrscheinhefte entsteht deshalb die Unbequemlichkeit, an der französischen Grenze zur Weiterreise nach Paris neue Fahrkarten lösen und ihr Gepäck nochmals abfertigen lassen zu müssen. Um diese Unbequemlichkeiten für die Reisenden zu beseitigen, hat die Eisenbahndirektion zu Altona dem „Hamb. Korresp." zufolge die dankenswerthe Einrichtung getroffen, dass bei allen Fahrkartenausgabestellen ihres Bezirks auf Antrag der Reisenden zugleich mit zusammengestellten Fahrscheinheften nach der belgisch-französischen Uebergangsstation Jeumont, welche Station bei dem Verkehr über Köln-Aachen-Herbesthal-Lüttich-Namur-Erquelinnes-Paris allein in Frage kommt, auch Anschlussfahrkarten Jeumont-Paris für die I., II. und III. Wagenklasse verabfolgt werden. Die Bestellung dieser Anschlussfahrkarten hat jedoch gleichzeitig mit der Bestellung der zusammengestellten Fahrscheinhefte zu erfolgen, weil diese Karten nur bei einer Dienststelle und zwar der Ausfertigungsstelle für die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte auf Bahnhof Dammthor in Hamburg aufbewahrt werden. Die Preise dieser Anschlusskarte betragen für die I. Wagenklasse 27 Frcs. (22 ℳ), für die II. Wagenklasse 18,25 Frcs. (14,19 ℳ) und für die III. Wagenklasse 11,95 Frcs. (9,80 ℳ). Direkte Gepäckabfertigung nach Paris kann jedoch nur von solchen Stationen vorgenommen werden, welche mit Paris im direkten Fahrkartenverkehr stehen. Das auf anderen Stationen zur Abfertigung nach Paris aufgegebene Gepäck wird daher zunächst auf eine der genannten Stationen abgefertigt, wo der Reisende dann die Neuabfertigung auf Paris beantragen muss.

— **Bau der Eulengebirgsbahn.** Den „Berl. N. Nachr." zufolge wird in der nächsten Zeit zur Vornahme von Uebungsarbeiten und zur Herstellung der im Bau begriffenen Eulengebirgsbahnstrecke Ober-Peterswaldau-Silberberg ein grösseres Kommando des Eisenbahnregiments Nr. 1 für einige Zeit in Silberberg Quartier beziehen. Mit dem Kommandör dieses Regiments, Oberstleutnant von Cordier, wird auch der Kommandör der Eisenbahnbrigade, Generalmajor von Schubert, eintreffen. Es handelt sich bei dem Bahnbau um Ueberwindung ausserordentlicher, durch das bergige Gelände in der Gegend von Silberberg bedingter Schwierigkeiten.

— **Aachener Kleinbahngesellschaft.** Die Ertragsberechnung für das Jahr 1899 ergibt einen Ueberschuss von 404 859 ℳ. Nach Abzug von 27 500 ℳ für Tilgung sowie 80 000 ℳ für Erneuerungen und 205 379 ℳ Zinsen verbleibt ein Reingewinn von 199 479 ℳ, zu dem noch 5 491 ℳ Vortrag aus dem Jahre 1898 treten. Nach Vertheilung von 23 937 ℳ Tantième für den Aufsichtsrath usw. bleiben zur Verfügung der Generalversammlung 181 033 ℳ, aus denen 6 % Dividende auf das Aktienkapital von 3 000 000 ℳ vorgeschlagen werden.

— **Brölthaler Eisenbahn.** In der kürzlich stattgehabten Generalversammlung wurde der Rechnungsabschluss und die vorgeschlagene Gewinnvertheilung einstimmig genehmigt. Zu den Anträgen betreffs Beschaffung neuer Mittel entspann sich eine längere Auseinandersetzung, in welcher der Vorstand auf Anfrage die Aussichten für die Entwickelung der Gesellschaft näher darlegte. Die neuen Mittel sind vornehmlich für den Erwerb der Heisterbacher Thalbahn, den Bau der Strecke Herresbach-Rostingen, sodann für Bahnhofsumbauten, Anschlussbahnen, Grunderwerb usw. bestimmt. Auf eine Anfrage, ob hinsichtlich der Uebernahme der neuen Aktien und Schuldverschreibungen feste Abmachungen mit einer Bankgruppe beständen, erwiderte der Vorsitzende, dass dies nicht der Fall sei, dass aber zweifellos diese Angelegenheit in beste Ordnung komme, falls die heutigen Anträge genehmigt würden; dann würden auch voraussichtlich in kürzester Zeit geregelte Verhältnisse in Bezug auf die Konzession eintreten. Die Versammlung beschloss mit allen abgegebenen Stimmen die Aufhebung von Beschlüssen der Versammlung vom 19. Mai 1897, soweit sie den Bau der Eisenbahnlinie Herresbach-Scheid, die Verwendung des vermehrten Grundkapitals, die Umwandlung der Heisterbacher Thalbahn und den Umbau und Anschluss derselben nach Herresbach an die Bröltbaler Eisenbahn betreffen, und ferner einen neuen Konzessionsantrag bezüglich der Erweiterung des Unternehmens, Erwerb der Heisterbacher Thalbahn und Vermehrung des Grundkapitals um 1 560 000 ℳ auf 3 498 000 ℳ sowie die Ausgabe von 1 560 000 ℳ 4,5 % Schuldverschreibungen.

— **Insterburger Kleinbahn-Aktiengesellschaft.** Unter dieser Firma ist, wie der „Voss. Ztg." gemeldet wird, ein Unternehmen in der Bildung begriffen, das den Bau und Betrieb einer Reihe von Kleinbahnen in den Kreisen Insterburg, Darkehmen, Ragnit, Labiau und Niederung in einer Gesammtlänge von 263 km beabsichtigt und ein Anlagekapital von 8 000 000 ℳ erfordert. An der zu bildenden Gesellschaft wird sich dem Vernehmen nach die ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft bezw. deren Bau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co., die den Bau der Bahnen ausführen wird, betheiligen.

— **Beschädigung der Eisenbahnbrücke bei Elsfleth.** Ein eigenartiger Unfall hat zu einer länger dauernden Verkehrssperre auf der Strecke Berne-Elsfleth der oldenburgischen Staatsbahnen geführt. Am Freitag, den 29. Juni früh ist der Hamburger Schleppkahn „Weserzeitung", welcher durch einen Dampfer geschleppt wurde und mit steigendem Wasser stromaufwärts fuhr, gegen die Eisenbahnbrücke über die Hunte bei Elsfleth gefahren und hat die Eisenkonstruktion von zwei festen Brückenöffnungen, die der Drehbrücke zunächst liegen, derartig verschoben, dass jene auf dem Mittelpfeiler nur noch mit der einen Trägerwand hängen.

Die Strecke Berne-Elsfleth ist bis zur Wiederherstellung der Brücke, welche sogleich in Angriff genommen ist und voraussichtlich einige Wochen dauern wird, vollständig gesperrt. Der Verkehr wird während dieser Zeit über die Strecke Oldenburg-Loy-Brake umgeleitet. Sobald es gelungen ist, die Brücke wieder auf die Pfeiler zu legen und soweit wieder herzustellen, dass sie wenigstens begangen werden kann, was vielleicht in acht Tagen möglich sein wird, soll Umsteigeverkehr eingerichtet werden. Zur Erzielung besserer Anschlüsse für die Zeit des Umleitungsverkehrs sind von der oldenburgischen Eisenbahndirektion eine Anzahl von Sonderzügen eingelegt worden.

— **Samlandbahn.** Diese von der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft erbaute vollspurige Kleinbahn geht ihrer Vollendung entgegen und wird voraussichtlich um die Mitte Juli d. J. für den Personen und Güterverkehr mit den Stationen Königsberg, Kohlhof, Trenker Waldhaus, Goldschmiede, Gallhöfen, Mednicken, Dommelkeim, Willgaiten, Drugehnen, Marienhof, Pertelnicken, Pobethen-Wartnicken, Kalthof, Schlakalken, Neukuhren (Seebad), Rauschen (Seebad), Georgenswalde, Warnicken (Seebad) dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn hat eine Länge von 45,18 km. Die obere Leitung und Verwaltung erfolgt durch die ostdeutsche Eisenbahngesellschaft in Königsberg i. Pr.

— **Der Betrieb der elektrischen Strassenbahn durch den Treptower Spreetunnel bei Berlin** ist nach dem Zugstabsystem geregelt, das einfachste aber sicherste Verfahren, nach dem eingleisige Bahnen betrieben werden können, das bekanntlich in England seit vielen Jahrzehnten mit dem besten Erfolg angewendet wird. Ein Leser der „Vossischen Zeitung“ bezeichnet in einer Zuschrift an diese vom 15. Juni d. J. diese Art der Verständigung als „recht primitiv“. Das Verfahren erinnert in der That an das Ei des Kolumbus. Aber er will damit sagen, dass der Zugstabbetrieb veraltet sei und der nöthigen Sicherheit ermangele. Zum vermeintlichen Beweise führt er einen Fall an, in dem trotz des Zugstabbetriebes einmal gleichzeitig zwei Wagen entgegengesetzter Richtung auf der Tunnelstrecke gefahren seien. „Mit zwei Freunden und meinem Bruder bestieg ich gestern Abend in Treptow kurz vor 12 Uhr einen Anhängewagen dieser Bahn, um nach dem Schlesischen Bahnhof zu fahren. Kurz vor uns fuhr ein Wagen mit Anhänger nach Stralau zu durch den Tunnel. Unser Wagen mit Vorderwagen Nr. 8 folgte nach ungefähr 5 Minuten. Wir waren an der Einfahrt, die Wagen bewegten sich etwas schneller, da kommt plötzlich aus dem Tunnel heraus in ziemlich schneller Fahrt ein Wagen denjenigen, auf denen wir uns befanden, entgegen. Auf schnelles Anrufen brachte der Führer den Wagen zum Halten. Wären sich die beiden Wagen im Tunnel in der Geschwindigkeit, in der sie ihn durchfahren, begegnet, dann wäre es unfehlbar zu einem Zusammenstoss gekommen. Wären die Treptower Wagen nur um eine Minute früher oder jener von Stralau eine Minute später abgefahren, dann wäre das Unglück geschehen gewesen.“ Anschliessend hieran bemerkt der Einsender, dass „durch gar nicht so kostspielige elektrische Licht- und Läutesignale wohl leicht eine grössere Betriebssicherheit erzielt werden dürfte“. Und damit ist er unzweifelhaft im Unrecht. Ein Verfahren, das grössere Sicherheit böte, als das Zugstabsystem, möchte noch erst zu erfinden sein. Aber das beste Verfahren kann zu Unzuträglichkeiten führen, wenn in der Handhabung ein Versehen oder eine Lässigkeit vorkommt. Beispielsweise muss das beste Signalsystem wirkungslos bleiben, wenn ein Zugführer den Signalen keine Beachtung schenkt. Wie es im vorliegenden Falle gekommen ist, dass der Zug, auf dem sich der Einsender befand, dem aus dem Tunnel kommenden Zuge entgegenfuhr, hat der Einsender nicht mitgetheilt. Offenbar hat der Führer des Zuges den Zugstab, den der aus dem Tunnel ihm entgegenkommende Wagen für ihn mitbrachte, nicht, wie es sich gehört hätte, abgewartet. Billiger ist der Holzstab, auf alle Fälle aber der heutigen Zeit wohl nicht mehr entsprechend.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 826,11 (1 760,01) km 2 893 810 (2 936 027) Personen und 730 360 (714 698) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 641 000 (1 732 950) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 713 000 (2 607 434) *M.*, aus sonstigen Quellen 260 000 (250 000) *M.*, zusammen 4 614 000 (4 590 384) *M.*, gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 23 616 *M.* Vom 1. April bis letzten Mai betrugen die Einnahmen 8 968 100 (8 729 480) *M.*, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres somit mehr 238 620 *M.*

— **Einnahmen der sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden befördert: 1. Auf den Staatsbahnen: 4 196 157 Personen und 1 780 082 t Güter gegen 4 066 441 Personen bezw. 1 734 945 t Güter im gleichen Monat des Vorjahres. Die Einnahmen betrugen zusammen 7 895 515 *M.*, d. i. 29 715 *M.* mehr wie im gleichen Monat 1899. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar d. J. bezifferten sich die Gesammteinnahmen auf 16 121 696 *M.*, d. i. 382 466 *M.* mehr wie in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. 2. Auf den Privatbahnen (Zittau-Reichenberg und Zittau-Oybin-Johnsdorf) gelangten 64 195 Personen und 32 404 t Güter gegen 59 452 bezw. 30 566 in dem nämlichen Monat des Vorjahres zur Beförderung. Die Einnahmen im Februar d. J. stellten sich zusammen auf 67 917 *M.*, d. i. 8 662 *M.* mehr wie 1899. Die Gesammtsumme derselben bezifferte sich bis Ende Februar d. J. auf 143 457 *M.*, d. i. 16 883 *M.* mehr wie 1899.

— **Die Einnahmen der badischen Bahnen** betrugen im Mai d. J. nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehr 2 059 560 *M.* (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 weniger 70 920 *M.*), aus dem Güterverkehr 3 895 150 (+ 411 010) *M.*, aus sonstigen Quellen 637 000 (+ 233 490) *M.*, zusammen 6 591 710 (+ 573 580) *M.* In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J. bezifferten sich die Gesammteinnahmen auf 28 620 380 (+ 2 537 590) *M.*

— **Badische Lokaleisenbahnen-Gesellschaft in Karlsruhe.** Die mit einem Grundkapital von 8 000 000 *M.* ausgestattete Gesellschaft, die bekanntlich von der westdeutschen Eisenbahngesellschaft abgezweigt wurde, beabsichtigt der Münchener „Allg. Ztg.“ zufolge zur Durchführung des Baues und des Betriebes der im Königreich Württemberg projektirten Linien (der Strohgäubahn, der Linie Reutlingen-Gönningen und der Härtsfeldbahn) eine Zweigniederlassung in Stuttgart zu errichten. Es sind ferner noch Bahnen von Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt und von Walldürn nach Hardheim projektirt. Im Bau befindlich sind die Linien Odenheim-Hilsbad, Wiesloch-Meckesheim und Wiesloch-Waldangelbach.

— **Der Verein der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen** veröffentlicht seinen vierzehnten Jahres- und Kassenbericht für das abgelaufene Kalenderjahr 1899. Der Verein, dem jetzt auch der Generaldirektor von Kirchbach und sein Vertreter, der Geheime Finanzrath Donath I angehören, hat seine Mitgliederzahl seit Ende 1898 von 7 924 auf 8 422 erhöht. Die grössten Bezirksvereine bestehen in Dresden (2 588 Mitglieder) und Chemnitz (1 931 Mitglieder). Das Heft entwickelt ein erfreuliches Bild von der umfassenden Thätigkeit des Vereins, der nicht blos für die materielle Förderung seiner Genossen durch Errichtung von Unterstützungskassen sowie einer Wittwen- und Waisenkasse bestrebt ist, sondern auch deren geistiges Interesse durch Veranstaltung wissenschaftlicher Vorträge und Errichtung von Büchereien zu wecken und anzuregen sucht. In wie wirksamer Weise namentlich die so segensreiche Thätigkeit auf dem Gebiete der Unterstützung und Hinterbliebenenfürsorge betrieben wird, ergibt sich namentlich aus dem raschen Anwachsen des diesen Zwecken gewidmeten Vereinsvermögens, welches jetzt — nach 14 jährigem Bestehen des Vereins — bereits folgende Beträge aufweist: Allgemeine Unterstützungskasse 98 900 Mark, Wittwen- und Waisenkasse 81 000 *M.*, Reservefonds in der Kasse des Hauptvorstandes 67 700 *M.*, Bestand der fünf Bezirks-Unterstützungskassen 38 700 *M.*, zusammen 286 300 *M.*

Ein weiteres sehr dankbares Gebiet, auf welchem sich die Fürsorge des Vereins für seine Mitglieder bethätigt, ist die Vorbereitung seiner jüngeren Genossen auf die amtlichen Prüfungen, womit zunächst die sehr rührige Ortsgruppe Chemnitz den Anfang gemacht hat. Es ist dort unter Leitung des Betriebssekretärs Kreissig und des Kassirers Burkhardt ein ständiger Ausschuss für Vorbereitungskurse gebildet, und letztere sind nach den verschiedenen Dienstzweigen der Lernenden in zehn Gruppen eingetheilt. Die Betheiligung war eine sehr rege, indem die Zahl der Eingetretenen sich auf 357, die durchschnittliche Anwesenheitsziffer auf 211 stellte. Ausser seiner Betheiligung an der in Stuttgart erscheinenden „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ gibt der Verein auch „Zwanglose Hefte für Lernende“ heraus, die im abgelaufenen Jahre bis zur Nr. 32 vorgeschritten sind. Ein besonderes Interesse in denselben verdient die im Vorjahre neu eröffnete Abtheilung „Aus der Praxis, für die Praxis“, in welcher berufliche Fragen des sächsischen Eisenbahndienstes zur Besprechung gelangen. Die Betheiligung der Beamtenschaft an diesen Erörterungen ist eine so rege, dass Arbeiten in fast übergrosser Zahl eingehen und dadurch die anregende Wirkung dieser Einrichtung namentlich für die Belebung des so wichtigen Dienstinteresses ersichtlich ist. Von entscheidender Bedeutung für die Zukunft des Vereins dürfte die durch das Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches erforderlich gewordene Umgestaltung seiner Satzungen sein. Danach sind tiefgehende Aenderungen im Gefüge dieser Bestimmungen nicht zu umgehen; die damit verbundene Arbeit und Mühe aber wird sich überreichlich belohnen, wenn es gelingt, gewisse bislang noch unvollkommene Vereinseinrichtungen ausgiebiger und nutzbringender zu gestalten und überhaupt das gesammte Vereinsleben immer noch mehr zu vertiefen und seinem sittlichen Gehalte neue Förderung und Kräftigung angedeihen zu lassen.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs- und Baurath z. D. Ferdinand Hassenkamp, früher Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, ist gestorben.

Im Bereich der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist dem Eisenbahnmaschineninspektor Giörtz in Saargemünd die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion daselbst verliehen worden.

Im Bereich der badischen Staatseisenbahnen wurden den Bahnverwaltern Berthold Schmider und Adalbert Deissler, beide in Karlsruhe, und dem Bürovorsteher Eduard Philipp daselbst unter Verleihung des Titels „Betriebsinspektor“ sowie dem Bürovorsteher Hermann May in Karlsruhe unter Verleihung des Titels „Güterinspektor“ etatmässige Amtsstellen von Centralinspektoren übertragen. — Referendär Alois Endres wurde unter Verleihung des Titels „Regierungsassessor“ zum Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion ernannt. — Oberregierungsrath Friedrich Merkel, Kollegialmitglied der Generaldirektion, ist in den Ruhestand getreten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Zuckerindustriellen gegen die Tariferhöhungen der österreichischen Staatsbahnen.** Der Verein der Zuckerindustrie in Böhmen hat an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gegen die Erhöhung der Zuckertarife gerichtet. In dieser Eingabe wird ausgeführt, dass die Frachterhöhung in Verbindung mit der grossen Vertheuerung des Kohlenbezuges einen derart bedeutenden Betrag ausmache, dass er die Zuckerfabriken schwer treffen würde. Die Zuckerindustriellen Oesterreichs erblicken in dieser Erhöhung der Zuckertarife eine theilweise Einführung der seinerzeit geplanten Transportsteuer, von welcher auf Grund von Gutachten der Handelskammern sowie infolge des allgemeinen Widerstandes Abstand genommen wurde. Die Staatsfinanzen fanden hierfür einen mehr als reichlichen Ersatz in der Erhöhung der Zuckerverbrauchssteuer um mehr als 45 %. Gerade in der gegenwärtigen Zeit würde die Tariferhöhung die Zuckerindustrie schwer schädigen, da diese ohnehin durch die Vertheuerung der Kohle in ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf dem Geldmarkte geschwächt ist. Hierzu trete noch die Vertheuerung aller Erzeugnisse, der höhere Rübenpreis, der grosse Mangel an Arbeitskräften. Alles dies zusammen stelle eine derart grosse Ausgabensumme dar, dass, wenn sich dazu noch eine Erhöhung der Tarife geselle, eine Vertheuerung der Erzeugungskosten eintreten würde, welche schliesslich die Zuckerindustrie wettbewerbsunfähig machen würde. Durch die geplante Maassregel würden nicht nur die an den Staatsbahnen gelegenen oder mit diesen in Verkehrsverbindung stehenden Fabriken getroffen werden, sondern voraussichtlich auch die Industrien, welche an den Privatbahnen liegen, da letztere dem Beispiele der Staatsbahnen folgen dürften. Der Verein empfiehlt behufs Erhöhung der Erträgnisse der Staatsbahnen die Verstaatlichung der Staatsbahn und der Nordwestbahn. Die Eingabe schliesst mit der Bitte, das Eisenbahnministerium möge im Interesse nicht nur der Zuckerindustrie, sondern auch der gesammten Bevölkerung und des Staates von der Erhöhung der Zuckertarife absehen.

— **Die Julibeförderungen bei den österreichischen Staatsbahnen** betreffen im ganzen 370 Beamte. Von den Beförderten sind 271 Mittelschüler, 63 Techniker und 36 Juristen. Von denselben wurden zu Oberinspektoren (V. Dienstklasse) nur zwei, zu Inspektoren (VI. Dienstklasse) 10 ernannt, und zwar 4 Techniker und 6 dem Verkehrs-, kommerziellen und finanziellen Dienste angehörige Beamte. In die VII. Dienstklasse wurden 16 Beamte, davon 7 Techniker und 9 Mittelschüler im äusseren Dienst befördert, in die VIII. Dienstklasse 155 Beamte, darunter 15 Juristen, 37 Techniker und 103 Mittelschüler. In die IX. Dienstklasse rückten auf 187 Beamte, darunter sämmtliche im Staatseisenbahndienste stehende Techniker der X. Dienstklasse ohne Rücksicht auf ihre Dienstzeit.

— **Wien-Aspangbahn.** Nach dem für das Jahr 1899 vorgelegten Geschäftsberichte weisen die Betriebseinnahmen im abgelaufenen Jahre eine Steigerung von 2,75 %, die Ausgaben jedoch eine solche von 8,48 % gegenüber dem Vorjahre aus. Letztere wird begründet insbesondere durch die erhöhten Fahrtleistungen, ferner durch Erhöhung der Ausgaben für Unfallversicherung, für Steuern u. m. a. Das Ergebniss der von der Gesellschaft seit 1. Januar 1899 betriebenen Schneebergbahn für das Berichtsjahr ist nicht günstig gewesen. Die Gesammteinnahmen werden mit 1 900 155 Kr., die Ausgaben mit 1 123 518 Kr. beziffert, so dass für 1899 ein Betriebsüberschuss von 776 636 Kr. sich ergibt, der sich zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1898 auf 780 518 Kr. erhöht. Hiervon sind für den Prioritätendienst und die Zinsen der Investitionsschuld zusammen 379 189 Kr., für den Reservefonds 19 873 Kr., zusammen sohin 399 062 Kr. in Abzug zu bringen, so dass ein Betrag von 381 548 Kr. zur Verfügung steht. Die Generalversammlung beschloss, hiervon 4,5 % Dividende auszuzahlen (gegen 5 % im Vorjahre) und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Bukowinaer Lokalbahnen.** Im Jahre 1899 wurden auf dem 169 km Tariflänge umfassenden Netz 199 361 Personen und 326 066 t Güter, darunter 81 % Bau-, Werk- und Brennholz, 6 % Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte befördert. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen auf den Lokalbahnlinien 627 417 fl. und auf den Schleppbahnen 78 609 fl., die gesammten Ausgaben bei den Lokalbahnen 404 909 fl. oder 64,5 % der Einnahmen, bei den Schleppbahnen 46 387 fl. oder 59 % der Einnahmen. Der Gesellschaft wurde die Konzession für den Bau und Betrieb der vollspurigen, etwa 41 km langen Lokalbahnfortsetzung von Kimpolung nach Dorna-Watra nebst der vollspurigen, etwa 7 km langen Abzweigung von Pozorita nach Louisenthal auf die Dauer bis zum 4. Juni 1973 ertheilt. Die 19 km lange Theilstrecke Kimpolung-Valeputna ist binnen anderthalb Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung, die restliche Strecke Valeputna-Dorna-Watra binnen weiteren zwei Jahren fertigzustellen und dem Betriebe zu übergeben. Das Anlagekapital für die neu konzessionirten Linien ist mit 8 557 000 Kr. festgesetzt. An der Kapitalsbeschaffung betheiligt sich der Bukowinaer griechisch-orthodoxe Religionsfonds mit dem Betrage von 1 400 000 Kr. und das Herzogthum Bukowina mit dem Betrage von 640 000 Kr. durch Uebernahme von Stammaktien zum Nennwerth, das restliche Anlagekapital ist durch ein 4 % Prioritätsanlehen aufzubringen. Die Generalversammlung beschloss, aus dem Reingewinn sowohl den Prioritätsaktien als auch den Stammaktien eine Dividende von 5 % auszuzahlen.

— **Kahlenbergbahn.** Der für das Jahr 1899 vorgelegte Geschäftsbericht bespricht zunächst den eigentlichen Betrieb der 5,5 km langen gesellschaftlichen Zahnradbahn Nussdorf-Kahlenberg und theilt mit, dass im abgelaufenen Jahre 165 574 Personen gegen 175 683 Personen im Jahre 1898 befördert wurden. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr betrugen zusammen 61 371 fl. Nach Abzug des Fahrkartenstempels mit 1 772 fl. verbleiben 59 599 fl. gegen 65 970 fl. im Jahre 1898, welche Mindereinnahme im wesentlichen durch ungünstige Witterungsverhältnisse verursacht wurde. Wie weiter berichtet wird, ist der Verwaltungsrath, um die Ertragsfähigkeit des gesellschaftlichen Unternehmens zu erhöhen, an das Eisenbahnministerium mit der Bitte herangetreten, die Kahlenbergbahn mit Zahnradbetrieb im Sinne des Gesetzes für Bahnen niederer Ordnung vom Jahre 1894 als Kleinbahn anzuerkennen und der Gesellschaft alle in diesem Gesetze zulässigen Erleichterungen — worunter insbesondere die Erlassung des Fahrkartenstempels — zu gewährleisten. Was die Verwaltung des gesellschaftlichen Besitzes auf dem Kahlenberg (Restaurationen, landwirthschaftliche Oekonomie, Hotels, Villen usw.) anlangt, so ist das finanzielle Ergebniss gleichfalls unbefriedigend.

— **Eine Eisenbahn unter dem Hammer.** In der nächsten Zeit wird sich ebenso wie kürzlich in der Schweiz der seltene Fall ereignen, dass eine Eisenbahn zur öffentlichen Versteigerung gelangt. Es ist dies die in Galizien gelegene Lokalbahn bezw. Schleppbahn, welche von der Station Tlumacz-Palahicze der österreichischen Staatsbahnen zu der Zuckerfabrik in Tlumacz führt. Der Verkehr dieser Schleppbahn diente ausschliesslich den Transporten von und nach der genannten Zuckerfabrik. Da diese nun ihren Betrieb dauernd eingestellt hat, war auch das Schicksal der Bahn besiegelt. Der Schätzungswerth ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, mit 80 000 Kr., das Mindestgebot bei der Versteigerung mit 53 000 Kr. festgesetzt. Es bleibt abzuwarten, ob sich ein Käufer finden wird, denn derselbe darf das mit 40 000 Kr. bewerthete Material, die Schienen und Schwellen, nicht aus dem Boden nehmen, sondern er muss sich um die Konzessionsübertragung bewerben. Die Bahn hat aber nur einen Betriebswerth, wenn die Zuckerfabrik in Tlumacz wieder in Betrieb gesetzt wird. Es hätte die Schleppbahn also nur für den etwaigen Käufer der Zuckerfabrik, wenn er diese wieder in Betrieb setzen wollte, einen Werth.

— **Einführung des Zonentarifes auf der Schneebergbahn.** Die Verwaltung der Eisenbahn Wien-Aspang, welche den Betrieb der Schneebergbahn führt, beabsichtigt, vom Herbste ab auf dieser Bahn einen Zonentarif einzuführen. Die Zonen sind von 5 zu 5 km abgestuft. Nach dem vorgeschlagenen Zonentarife würde sich der Preis für die einfachen Fahrten verbilligen. Die Regierung hat die Aenderung der Tarifform genehmigt.

— **Vereinfachung des Frachtenreklamationswesens.** Der Mittheilung in Nr. 45 S. 697 d. Ztg., betreffend die bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durchgeführte Vereinfachung des Frachtenreklamationswesens, ist noch nachzutragen, dass die übrigen Privatbahnverwaltungen seit vielen Jahren ihre Stationen instruktionsgemäss verpflichtet haben, Frachtenreklamationen nicht nur innerhalb der Verjährungsfrist von den Parteien entgegenzunehmen, sondern auch etwaige Mehrgebühren, die aus Rechnungsfehlern oder aus unrichtigen Anwendungen der Tarife sich ergeben, sofort an die Bezugsberechtigten auszuzahlen, wenn die Mehrgebühren eine bestimmte Grenze nicht überschreiten. Diese Grenze bewegt sich je nach der Bedeutung der Station zwischen 20 und 30 Kr. für den Frachtbrief. Voraussichtlich dürfte diese Beschränkung nunmehr fallen gelassen und den Stationen ebenso wie bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den österreichischen Staatsbahnen die Ermächtigung ertheilt werden, derartige Mehrgebühren ohne Rücksicht auf den Betrag auszuzahlen.

— **Betriebseröffnungen.** Am 30. Juni d. J. ist die 20,81 km lange vollspurige Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach, deren technisch-polizeiliche Prüfung bereits in Nr. 49 S. 760

d. Ztg. in baldige Aussicht gestellt war, für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Lokalbahn zweigt in Station Tirschnitz von der Strecke Prag-Eger der Buschtêhrader Bahn ab und führt über die Stationen Soos, Fonsau, Wildstein, Fleissen-Grossloh, Neukirchen-Brenndorf und Unter-Schönbach nach der Endstation Schönbach. Der Betrieb auf der Lokalbahn wird von der Staatsbahndirektion Pilsen für Rechnung der Konzessionäre besorgt.

Im Bezirk des niederösterreichischen Landeseisenbahnamts gelangt im Laufe des Monats Juli d. J. die niederösterreichische Waldviertelbahn zur Eröffnung. Diese besteht aus der 25,2 km langen Linie Gmünd-Litschau mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Neu-Nagelberg, Alt-Nagelberg und Litschau sowie den nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltestellen Gmünd k. k. Staatsbahn, Gmünd-Böhmzeil, Breitensee, Brand, Gopprechts und Schönau und aus der 13 km langen, in Alt-Nagelberg abzweigenden Strecke Alt-Nagelberg-Heidenreichstein mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Aalfang und Heidenreichstein sowie der nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltestelle Langegg. Beide Strecken besitzen eine Spurweite von 0,76 m. Es findet daher ein Uebergang von Wagen in Gmünd (Staatsbahnhof) auf die anschliessende österreichische Staatsbahn nicht statt.

— **Grundbucheinlagen für Eisenbahngrundstücke.** Manche Grundbuchgerichte schreiben vor dem Zustandekommen der endgültigen Eisenbahnbucheinlage auf Ansuchen der Bahnunternehmung die zu Zwecken des Eisenbahnbetriebes bestimmten Grundstücke (Eisenbahngrundstücke) in ihren bisherigen Grundbucheinlagen ab und eröffnen für sie neue Grundbucheinlagen, in denen das Eigenthumsrecht der Eisenbahnunternehmung zur Eintragung gelangt. Wenn in der Folge die Amtshandlungen wegen Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch durchzuführen sind, glauben die Gerichte, sofern die eröffneten Grundbucheinlagen keine Belastung aufweisen, von der Einleitung des im Gesetze behufs Ermittelung der Eisenbahngrundstücke vorgeschriebenen Aufforderungsverfahrens (zur Anmeldung von Ansprüchen derjenigen, welche sich durch das von der Unternehmung in betreff der Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahnbucheinlage gestellte Begehren für beeinträchtigt halten) Umgang nehmen zu können, indem sie sich auf die Löschung der betreffenden Grundbucheinlagen und auf die Vorlage der Akten an das Eisenbahnbuchgericht beschränken. Das in den gedachten Fällen zur Prüfung der Operate über die Ermittelung der Eisenbahngrundstücke und zur Führung des Eisenbahnbuches berufene Landesgericht hat diesen Vorgang als dem Gesetze nicht entsprechend beanstandet und die Durchführung des gesetzmässigen Verfahrens verfügt. Das Justizministerium hat die Anschauung des Landesgerichtes gebilligt.

— **Der ungarisch-rumänische Eisenbahnanschluss über den Rothenthurmpass,** welcher im Sinne der abgeschlossenen Konvention schon in diesem Monat eröffnet werden sollte, hat, wie gemeldet wird, abermals einen Aufschub erfahren. Die ungarische Regierung hat bekanntlich ihrerseits die Bahnstrecke bis zur rumänischen Landesgrenze bereits vor Jahren ausgebaut und dem Verkehr übergeben, die rumänische Regierung zog jedoch den Bau in die Länge und nahm die Arbeiten auf der Linie Rimnitz-Valea erst im vorigen Jahre in Angriff. Aber auch diese Arbeiten sind wieder eingestellt worden, infolge dessen der Eisenbahnanschluss wenigstens in diesem Jahre kaum mehr hergestellt werden kann.

— **Maassnahmen der ungarischen Staatsbahnen im Interesse des raschen Transportes verderblicher Güter.** Die vielfachen Klagen, welche seitens der Verfrachter von frischem Fleisch, Grünzeng, Obst, Eiern usw. darüber erhoben wurden, dass die nach dem Auslande aufgegebenen Sendungen in verdorbenem unbrauchbaren Zustande anlangten, haben die Untersuchung der einzelnen Fälle nothwendig erscheinen lassen, wobei festgestellt wurde, dass die Nichtbenutzung der von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen bestimmten Durchgangszüge für diese Sendungen die eigentliche Ursache der vorbezeichneten Unzukömmlichkeiten bildet. Die auf den Seitenlinien befindlichen Stationen nehmen oft keine Rücksicht darauf, ob direkte Anschlüsse für die Weiterbeförderung dieser dem raschen Verderben unterliegenden Güter auf den Hauptlinien vorhanden sind, wodurch häufig schon im Binnenverkehre eine Verspätung von ein bis zwei Tagen entsteht. Mit Rücksicht hierauf haben die ungarischen Staatsbahnen sich veranlasst gesehen, neuerlich den Stationen jene Züge zu bezeichnen, mit denen derlei dem raschen Verderben unterliegende Güter unbedingt abbefördert werden müssen, damit die Anschlüsse an die beschleunigten Eilgüterzüge der ausländischen Bahnen, sonach die eheste Ankunft der bezüglichen Sendungen gesichert erscheine. Verstösse gegen diese neuerlichen Vorschriften sollen unnachsichtlich geahndet werden.

— **Die Fahrbetriebsmittel der ungarischen Eisenbahnen.** Die in Ungarn bestehenden Eisenbahnen verfügten Ende 1899 über folgende Fahrbetriebsmittel: 2847 Lokomotiven, 2046 Tender, 182 Schneepflüge, 5422 Personenwagen und 59814 Güterwagen. Ausserdem waren 7142 Güterwagen gemiethet.

— **Der Bedarf der Eisenbahnen und das Kleingewerbe.** Das im Rahmen des ungarischen Landes-Industrievereins wirkende Komitee für Eisenbahn-Industrieangelegenheiten hielt vor kurzem eine Sitzung, in welcher über ein von zahlreichen Handels- und Gewerbekammern des Landes unterstütztes Ansuchen der Arader Kammer an den Handelsminister berathen wurde. Das Ansuchen geht dahin, die Deckung des Inventarbedarfes der ungarischen Staatsbahnen zu decentralisiren; in Zukunft mögen die Betriebsleitungen das Inventar beschaffen und die Gewerbetreibenden der Provinz in höherem Maasse berücksichtigen. Es wurde bei den Komiteeberathungen als wünschenswerth erklärt, dass fortab jede Betriebsleitung in eigenem Wirkungskreise für die Beschaffung von Inventargegenständen sorge; falls dies unthunlich wäre, solle die Direktion die Lieferungsausschreibung gesondert für den Bedarf der einzelnen Betriebsleitungen veranlassen. Bei der Vergebung der Lieferungen möge das Gutachten der Kammern eingeholt werden. Gegenstände, an welchen nur geringer Bedarf vorhanden sei, sollen bis zum Betrage von 600 km durch die Betriebsleitungen an Ort und Stelle bei Gewerbetreibenden bestellt werden.

— **Ehrung des Ministerialrathes Robitsek.** Das Personal der Bau- und Bahnerhaltungs-Hauptabtheilung der ungarischen Staatsbahnen beglückwünschte seinen Chef Ministerialrath Direktor Robitsek anlässlich seiner Auszeichnung mit dem Ritterkreuze des österreichischen Leopoldordens und dem Komthurkreuze des bayerischen St. Michaelordens mit dem Sterne. Im Namen des Personals verdolmetschte der Direktorstellvertreter die Freude, welche der Beamtenkörper ob der Auszeichnung seines Chefs empfunden habe. Ministerialrath Robitsek hob in seiner Antwort hervor, dass er seine Auszeichnung nicht nur der 50. Jahreswende der Technikerversammlung, sondern dem Umstande zuschreiben möchte, dass man sowohl im Vaterlande, wie auch ausserhalb desselben die auf technischem Gebiete entwickelte Thätigkeit und die erreichten Fortschritte der ungarischen Staatsbahnen anerkenne. Unstreitig habe an den Erfolgen der ungarischen Staatsbahnen deren technisches Personal einen grossen Antheil und er betrachte die Auszeichnungen, die seiner Person zu theil geworden, als solche, welche sein Personal erhalten habe, von dem er überzeugt sei, dass es auch in Zukunft immer fortschreiten werde.

Rumänien.

— **Neue Tarife.** Am 15. Juni d. J. sind im Binnenverkehre der rumänischen Eisenbahnen neue Tarife für den Personen- und Güterverkehr in Kraft getreten. Der neue Personentarif weist gegenüber dem bestehenden eine allgemeine Erhöhung von 5 % ferner die Einführung ermässigter Preise für Hin- und Rückfahrten in der III. Wagenklasse für den Nahverkehr und schliesslich eine Erhöhung der Preise für Abonnementskarten auf. Die neuen ermässigten Fahrkarten für die Hin- und Rückfahrten in der III. Klasse haben eine Gültigkeit von 24 Stunden und werden nur auf jenen Stationen ausgefolgt, welche in der Nähe von Dörfern liegen. Die Einführung dieser Karten ist der Ausdruck des Bestrebens, die zahlreichen Landbewohner, bei welchen das Geld einen grösseren und die Zeit einen kleineren Werth als bei den Stadtbewohnern hat und welche daher die kurzen Strecken fast ausschliesslich zu Fuss zurücklegen, für die Beförderung mit der Bahn zu gewinnen. Der neue Gütertarif unterscheidet sich von den bisherigen sowohl in der Eintheilung der Waaren in Klassen, als auch in der Bemessung der einzuhebenden Frachtsätze; die hauptsächlichsten Unterschiede sind folgende: Der neue Tarif enthält drei Klassen für Frachtgüter, und zwar: die Klasse I, welche bis jetzt die zu den sperrigen Gütern und den Stückgutklassen I und II zählenden Artikel umfasst, ferner die Klasse II, welche der bisherigen Klasse A und die Klasse III, welche den bisherigen Wagenladungsklassen B und C entspricht. Bei der Erstellung der Gebühren des neuen Klassentarifes ist theilweise das Staffelsystem durchgeführt und nur die Berechnungsweise für Eilgüter ist unverändert geblieben.

Bei einem Vergleich der neuen und der bisherigen Frachtgebühren ergeben sich folgende Unterschiede: Die Gebühren der neuen I. Klasse sind bis 200 km jenen der alten I. Klasse gleich.

Von dieser Entfernung an fallen sie staffelartig, derart, dass sie bei 900 km auf 1000 Cts. für 100 kg sinken, gegen 1360 Cts. für 100 kg der vormaligen I. Klasse und gegen 1090 Cts. für 100 kg der vormaligen II. Klasse.

Die Gebühr der neuen II. Klasse weist gegen die vormalige Klasse A folgende Unterschiede auf:

- bei 100 km 97 Cts. für 100 kg gegen 100 Cts. der vormaligen Klasse A,
- bei 200 km 187 Cts. für 100 kg gegen 200 Cts. der vormaligen Klasse A,
- bei 300 km 270 Cts. für 100 kg gegen 300 Cts. der vormaligen Klasse A,
- bei 400 km 370 Cts. für 100 kg gegen 410 Cts. der vormaligen Klasse A,
- bei 500 km 460 Cts. für 100 kg gegen 510 Cts. der vormaligen Klasse A und schliesslich
- bei 900 km 820 Cts. für 100 kg gegen 910 Cts. der vormaligen Klasse A.

Die Gebühren der neuen Klasse III sind bis 200 km jenen der alten Klasse B gleich. Von dieser Entfernung an fallen sie staffelartig, derart, dass sie bei 900 km auf 630 Cts. für 100 kg gegen 810 Cts. für 100 kg der vormaligen Klasse B und gegen 720 Cts. für 100 kg der vormaligen Klasse C sinken. Die Spezialtarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Wein, Spiritus, Kohle, Steine, Kalk, Bau- und Nutzholz sowie für Brennholz weisen durchweg Erhöhungen auf.

Mit der Einführung des neuen Tarifes ist auch die Bestimmung in Kraft getreten, dass Baarvorschüsse auf den Werth der Güter nur bis zur Höhe von 65 Cts. für jede Sendung zulässig sind.

— **Die Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen** betrugen im Monat Mai d. J. aus dem Personenverkehre 1311825 Lei, aus dem Gepäckverkehre 31611 Lei, aus dem Eilgutverkehre 99181 Lei und aus dem Frachtgutverkehre 2159067 Lei — insgesammt 3601684 Lei. Im Vergleich mit dem gleichen Monat des Vorjahres ergibt sich eine Mindereinnahme von 960296 Lei.

Vereinsausland.

— **Eisenbahnunfall bei Braine-le-Comte (Belgien).** Infolge Zusammenstosses zweier Züge bei Braine-le-Comte auf der Linie Brüssel-Mons am 1. d. Mts. wurden 23 Personen verletzt, jedoch sind die Verletzungen, wie es scheint, nicht ernstlicher Art. Mit einer Ausnahme konnten alle Verletzten ihre Reise fortsetzen.

— **Eisenbahnerorganisation in Frankreich.** An einem Fest des allgemeinen Verbandes der Heizer und Maschinisten der Eisenbahner Frankreichs nahmen der Präsident der Republik Loubet und der Ministerpräsident Waldeck-Rousseau theil. Loubet hielt eine für die Betheiligten sehr schmeichelhafte Rede, in welcher er den Patriotismus und die Leistungen des Verbandes rühmte. Dessen Generalsekretär Lafargue, der das Kreuz der Ehrenlegion erhielt, bekannte sich in der Antwort zu der Erklärung des Ministerpräsidenten: „Die berufliche Vereinigung soll weniger eine Kampfwaffe als ein Mittel zum materiellen, moralischen und intellektuellen Fortschritt sein."

— **Doppelgleisiger Ausbau der Linie Pagny-sur-Moselle-Longuyon.** Die französische Ostbahn ist nach längeren Schritten zur Gleiseverdoppelung auf genannter Linie ermächtigt worden, welche bis zum Oktober durchzuführende Maassregel nach den Pariser Blättern eine grosse strategische und industrielle Bedeutung haben soll. Dadurch würde auf Kosten der deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen der Verkehr des Arrondissements von Briey mit Longwy, Villerupt, Belgien und Luxemburg erleichtert, von wo die grossen Eisenunternehmungen der Departements Maass und Mosel grossentheils Kohle, Koks und andere nothwendige Stoffe beziehen.

— **Arth-Rigibahn.** Die Generalversammlung, die am 23. Juni d. J. in Goldau stattfand, verweigerte die Rechnungsabnahme und ernannte eine dreigliedrige Kommission zur Prüfung der Lage.

— **Gornergratbahn.** Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen für 1899 beläuft sich auf 169758 Frcs. Hierzu kommen: Ertrag verfügbarer Kapitalien 5513 Frcs., so dass einschliesslich der Entschädigung der Bauunternehmer in Höhe von 50000 Frcs. wegen verspäteter Vollendung des Baues der Gornergratbahn laut Vergleich vom 28. September 1899 sich die Gesammteinnahmen auf 206822 Frcs. belaufen. Zur Verfügung der Aktionäre verbleiben 68870 Frcs., woraus eine Dividende von 8 % ausgerichtet werden soll.

— **Gotthardbahn.** Die vor einigen Tagen in Luzern abgehaltene Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht sowie die Bilanz der Jahresrechnung für 1899 und setzte die Dividende auf 30 Frcs. für die Aktie fest.

— **Eisenbahn Visp-Zermatt.** Die Aktionärversammlung dieser Eisenbahn genehmigte Jahresrechnung und Bericht der Verwaltung für 1899 und beschloss die Ausrichtung einer Dividende von 6 % oder 30 Frcs. für jede Prioritätsaktie und einer solchen von 25,50 Frcs. (5,5 %) für jede Stammaktie.

— **Erholungsheim schweizerischer Eisenbahnbeamten.** Die schweizerischen Eisenbahner haben ein Erholungsheim Grubisbalm auf dem Rigi, oberhalb Vitznau, wo sie beliebig Ferienaufenthalt nehmen können. Dieses Heim ist nicht, wie in England, auf Kosten der Eisenbahnverwaltungen, sondern ausschliesslich aus der Kraft ihrer Angestellten zustande gekommen, die einen bedeutenden Theil der erforderlichen Geldmittel auf Antheilscheine zusammengelegt und den Rest aus Anleihen, an denen auch eine Eisenbahngesellschaft sich betheiligt hat, beschafft haben. Zur Benutzung des Erholungsheimes sind in erster Linie die Inhaber der Antheilscheine und die im schweizerischen Verband stehenden Eisenbahner und, soweit dann noch Raum zur Verfügung steht, alle anderen Eisenbahnangestellten und schliesslich auch Nichteisenbahner berechtigt. Das Erholungsheim liegt zwischen 900 und 1100 m über Meer, unterhalb der Station Freibergen der Rigibahn. Die dazu gehörende Grundfläche hält ungefähr 30 ha Wiesen und Wald. Das im Jahre 1898 erstellte Hotel kann 80—90 Personen beherbergen. Der Pensionspreis für Eisenbahner ist, bei längerem Aufenthalt, 3—3,5 Frcs., für Nichteisenbahner 4—4,5 Frcs. Aus den Einnahmeüberschüssen sollen im Laufe der Zeit die Anlagekosten getilgt werden und soll die Anstalt dann in die Verwaltung des Eisenbahnerverbandes übergehen. Der Betrieb des Hotels sowohl als derjenige der Landwirthschaft geht in eigener Verwaltung auf Rechnung der Inhaber der 792 Antheilscheine, auf welche bisher 49300 Frcs. einbezahlt worden sind.

— **Die Eisenbahnerorganisation in der Schweiz.** Unter dem Generalsekretär Sourbeck, welcher vor einigen Jahren den grossen Streik bei der Nordostbahn leitete und seitdem die einflussreichste führende Rolle unter den schweizerischen Eisenbahnangestellten spielt, hat sich der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten, wie anerkannt werden muss, von politisch sozialdemokratischem Einfluss ziemlich fern gehalten. Auf der dieser Tage in Luzern abgehaltenen Delegirtenversammlung des Verbandes wurde beanstandet, dass für die Agitation zur Wiederwahl Sourbeck's in den Nationalrath eine Summe aus den Verbandsgeldern hergegeben sei. Doch wurde der Posten genehmigt, nachdem ausgeführt worden, dass die Wahl Sourbeck's im ureigensten Interesse der Eisenbahner lag, der ja die Interessen der Eisenbahnangestellten im Nationalrath in geeignetster Weise vertrete. Der Bericht des Generalsekretariats stellt fest, dass seitens der Eisenbahnverwaltungen dem Generalsekretariat gegenüber in den meisten Fällen, wo dieses mit den Direktionen zu verhandeln hatte, ein freundliches Entgegenkommen erwiesen wurde, das zu erspriesslichen und günstigen Erledigungen der Geschäfte geführt habe. Herr Sourbeck rügt andererseits, dass von Seiten gewisser Mitglieder manchmal Forderungen einlaufen, die geradezu als unverschämt bezeichnet werden müssen; andere wiederum seien derart, dass es dem Generalsekretär einige Ueberwindung koste, für sie einzutreten. Auch mit der Wahrheit hätten Mitglieder, die sich um Hilfe gegen die Verwaltungen an den Sekretär wandten, auf entschiedenem Kriegsfuss gestanden. Dieser Bericht wurde ohne weitere Diskussion genehmigt. Sourbeck, den die Radikalen gern beseitigen möchten, theilte mit, dass seine Amtsniederlegung nicht vor 1902 erfolgen werde. Bezeichnend ist, dass in dem Verbandsorgan, der „Schweizerischen Eisenbahnztg.", ein Lokomotivführer warnend darauf hinweist, wie die Sozialdemokraten Sourbeck durch Wullschleger oder einen anderen „Genossen" ersetzen wollten. Die Verbände seien aber noch majorenn und die Frucht nicht reif für die Sozialdemokraten. — Der Verwaltungsrath der vereinigten Schweizerbahnen hat nach dem Vorgang der anderen schweizerischen Bahngesellschaften die Einsetzung einer A r b e i t e r k o m m i s s i o n auf ihrem Netze beschlossen.

— **Eisenbahnbetriebsstörungen in Spanien.** In den Provinzen Almeria und Murcia fanden dem „Hamb. Korr." zufolge Ende Juni, nachdem mehrere Wochen eine schreckliche Hitze geherrscht hatte, ein Hagelschlag und Wolkenbrüche statt, die furchtbaren Schaden angerichtet haben. Die ganze Gegend ist überschwemmt. Dörfer und Ernten sind zerstört, auch Menschen umgekommen. Zwei Eisenbahnbrücken auf den Strecken Sierra-Alamill und Granada-Murcia sind zerstört. Die ganze Ebene

von Murcia steht mit ihren herrlichen Gärten unter Wasser. Der Eisenbahnverkehr stockt.

— **Absperrungsmaassregeln an der türkisch-bulgarischen Grenze wegen der Pest.** Infolge des vereinzelten Auftretens der Pest in der Türkei hatte die bulgarische Regierung vom 28. Juni ab in Hebiltschewo an der bulgarischen Grenze für alle aus der europäischen Türkei kommenden Reisenden eine elftägige Beobachtung festgesetzt. Aus andern Theilen des Reiches mit Konventions- oder Orientexpresszügen kommende Reisende sollten in Hebiltschewo angehalten und die nach Bulgarien reisenden Personen gleichfalls einer elftägigen Beobachtung unterworfen werden. Die Reisenden der Orientexpresszüge, mit dem Ziel über Bulgarien hinaus, sollen dieser Maassregel zwar nicht unterworfen werden. Nur ein Arzt sollte den Orientexpresszug bis Zaribrod an der serbischen Grenze begleiten. Die Einfuhr von Waaren aus Rumelien nach Bulgarien ist verboten. Der Direktor der Orientbahnen unternahm indessen bei der Pforte Schritte wegen der Beobachtung in Hebiltschewo, welche nach neueren Mittheilungen auch von Erfolg waren. Denn nach einer neueren Meldung aus Konstantinopel vom 29. Juni ist die an der bulgarischen Grenzlinie verhängte Quarantäne aufgehoben worden. Die Konventionszüge nehmen den normalen Verkehr wieder auf. Die aus den übrigen Reichstheilen kommenden Reisenden werden in Hebiltschewo nur einer ärztlichen Untersuchung unterzogen.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** An den maassgebenden Stellen in Konstantinopel ist man sich nach einem der Wiener „Pol. Korr.“ von dort zugehenden Berichte nunmehr über die ausserordentlichen Schwierigkeiten des Planes für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Damaskus nach der Landschaft Hedjas (an deren Südende Mekka liegt) klar geworden. Man scheint jedoch dadurch nicht entmuthigt zu sein und für die Verwirklichung des Projektes ausserordentliche Opfer bringen zu wollen. Dies bekundet sich in einer soeben erlassenen amtlichen Verlautbarung, welcher zufolge der Sultan den zwölften Theil seiner diesjährigen Civilliste für diesen Eisenbahnbau gewidmet hat und der Hoffnung Ausdruck geben lässt, dass die Minister, Staatsbeamten und das muhamedanische Volk sich beeilen werden, dem Beispiele ihres Herrschers zu folgen. Ein kaiserlicher Irade hat angeordnet, dass behufs Ankaufs von Lokomotiven und Wagen für diese Bahn bei der landwirthschaftlichen Bank ein Vorschuss von 100000 türkische Pfund (ein türkisches Pfund = 18,46 ℳ) entnommen werde, der zur Hälfte im laufenden, zur anderen Hälfte im nächsten Jahre zurückgezahlt werden soll. Ferner hat der Sultan verfügt, dass sich unter dem Vorsitz des Finanzministers eine Hauptkommission und in den Provinzen Unterkommissionen zum Zwecke der Einleitung von Subskriptionen für den geplanten Bahnbau bilden. Zunächst sollen Subskriptionsscheine in der Höhe von einer Million türkischen Pfunden ausgegeben werden. Zwei Bataillone Truppen zu je tausend Mann werden bei dem Bahnbau behilflich sein.

Man darf in der That gespannt sein, ob die muhamedanische Bevölkerung imstande sein wird, auch nur einen geringen Theil dieser Summe auf dem bezeichneten Wege aufzubringen!

— **Einstellung der Bauarbeiten an der Schantung-Eisenbahn.** Die Direktion dieser Eisenbahngesellschaft, deren Sitz sich z. Zt. noch in Berlin befindet, erhielt am 2. d. Mts. ein Telegramm aus Tsingtau, welches meldet, dass die Bauarbeiten an der Bahn infolge der politischen Wirren eingestellt wurden. Derselben Meldung zufolge sind zwischen Kiau-Ho und Weihsien Unruhen ausgebrochen. Die Eisenbahningeniöre, von aufständischen Soldaten geplündert, konnten sich zurückziehen.

— **Ueber den künftigen Hafen der Bagdadbahn** am persischen Golf wird der „Nat.-Ztg.“ aus Bagdad geschrieben: Wo liegt der Hafen der künftigen Bagdadbahn? Denn eine Bahn, die zwei Meere verbindet, muss doch auch einen Hafen haben! Vor wenigen Monaten herrschte hier noch vielfach die Meinung vor, dass das Loos auf Basra fallen werde, weil dieses bisher der Hafen Mesopotamiens und insbesondere Bagdads gewesen. Basra hat aber aus mancherlei Gründen wenig Aussicht, endgültig ins Auge gefasst zu werden. Vom sachlichen Standpunkte fällt namentlich ins Gewicht, dass Basra kein Seehafen, sondern nur ein durch eine seichte Barre vom Weltmeere getrennter Flusshafen ist und als solcher schon garnicht berufen erscheint, die von ihm geforderte Aufgabe zu erfüllen. Ohne den Bahnbau würde Basra noch recht lange, wenn nicht immer, als Hafen Mesopotamiens gelten dürfen, weil die Ertragsfähigkeit und der Bodenreichthum seiner Umgebung ihn geschaffen hat und ohne Frage unter den gegenwärtigen Verhältnissen erforderlich macht. Mit dem Erscheinen der Bahn aber und den damit verknüpften Veränderungen im Handel und Wandel wird für Basra eine allmähliche Decentralisation bevorstehen. Der Seeschifffahrtsverkehr wird zur Freude der Rheder auf das für Seedampfer nur unter präziser Einhaltung der Fluthperioden und nur unter grossen Zeitopfern zu erreichende Basra Verzicht leisten. Es darf demnach erwartet werden, dass nach der Eröffnung eines Seehafens im Golf das Bild des heutigen Verkehres eine völlige Verschiebung erhält und dass in der späteren Zukunft die Bahn und die kleinen beweglichen Segler und Küstenfahrzeuge den Dienst zwischen See- und Flusshafen vermitteln werden. Es ist Kueït am persischen Golfe, worauf sich das Hauptaugenmerk gerichtet hat.

Kueït nimmt eine Doppelstellung ein. Der mächtige Cheikh Mubarek es Sabâh bekennt sich zwar als botmässiger Vasall des Sultans, aber nicht ohne ein wenig Freistaatlerei in seinen Handlungen zu treiben. Der Arabercheikh geniesst den Vorzug, als verhätscheltes Kind der Engländer im Golf zu gelten, welche ihn durch kleine Geschenke und Aufmerksamkeiten aller Art zu fassen suchen. Trotzdem wurden die der deutschen Bahnkommission auffälligerweise auf dem Fusse folgenden — angeblich zur Besichtigung des russischen Kriegsschiffes „Ghiliak“ — von Bagdad nach Basra geeilten Russen Konsul Krouglow und sein Kanzler Ovzienko in ebenso demonstrativer Weise gefeiert; so liess der Cheikh den den Landweg zur Rückreise benutzenden russischen Konsul unter grosser Kavalkade bis halbwegs nach Basra geleiten. Abgesehen von der rein sachlichen und technischen Frage wegen der Hafenanlage würde das Unternehmen auch mit der Tigrisschifffahrt zu rechnen haben, falls Basra im Spiele wäre. Die Abzweigung der Bahn vom Wasserlauf ist soweit als möglich erforderlich. Die Strecke dürfte weder längs des Euphrats noch des Tigris gewählt werden, sondern müsste inmitten des Flussdeltas einen geeigneten Weg suchen, um sich eine Lebensfähigkeit zu sichern. Was die Lage Kueïts betrifft, so darf dieselbe von manchen Gesichtspunkten aus für eine Hafenanlage als eine ausserordentlich günstige betrachtet werden. Kueït liegt in einer geschützten Bucht des persischen Golfs, und wenn sich die Wahl auf dasselbe lenken sollte, so darf ihm mit Recht prophezeit werden, dass es schnell und zu grosser Blüthe sich entfalten wird, sobald die heutige Wüstenei und die im Zustande wirthschaftlicher Verfallenheit sich befindende Stätte in den Dienst des grossen Kulturwerkes gestellt wird.

— **Die finnländischen Eisenbahnen** zeigen nach den amtlichen Veröffentlichungen, die vor kurzem erschienen sind, in den Jahren 1896—1898 einen erfreulichen Fortschritt. Der Bericht führt aus, dass der Zeitabschnitt 1896—98 in noch höherem Grade als der Zeitabschnitt 1893—95 ein glücklicher genannt werden kann. Der Fahrbetrieb der Eisenbahnen hat sich in einer Weise entwickelt, welche jede frühere Betriebssteigerung bedeutend übertrifft. Dies gilt sowohl von dem Personen- als auch von dem Güterverkehr. Die Roheinnahme der finnländischen Staatseisenbahnen ist von einem Jahresmittel von 14400000 Mark während des Zeitabschnittes 1893—95 in dem letzten Triennium auf 19800000 ℳ gestiegen. Das Jahresmittel der letzten drei Jahre übertraf somit das der vorhergehenden mit 5400000 ℳ oder 37,5 %. Die thatsächliche Steigerung der Verkehrs ist aber viel grösser und beträgt für den Personenverkehr der ganzen Zeit 64 % und für den Güterverkehr 39 %. Vergleicht man nur die letzten Jahre jeden Zeitabschnittes, d. h. die Jahre 1895 und 1898, so stellt es sich heraus, dass der Personenverkehr mit 90 % und der Güterverkehr mit 52 % gewachsen ist. Die Ursache dieser ungeheuren Verkehrssteigerung liegt nur zum geringsten Theile in der verhältnissmässig geringen Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Die Hauptursache ist vielmehr die seit dem 1. Mai 1897 durchgeführte Tarifreform. Dass dies der Fall ist, geht u. a. aus der verhältnissmässig viel grösseren Steigerung des Personenverkehres hervor; denn die Ermässigung, welche die Reform herbeiführte, betraf in weit höherem Grade den Personen- als den Gütertarif. — Weniger befriedigend ist der starke Zuwachs der Ausgaben in dem letzten Zeitabschnitte, der am Ende desselben sogar den Zuwachs der Einnahmen übertraf. Diese stärkere Steigerung der Ausgaben setzte sich im Jahre 1899 noch fort, so dass die Einnahmen sich auf 25000000 ℳ (gegen 22000000 ℳ 1898) und die Ausgaben auf 17500000 ℳ (gegen 14400000 ℳ im Jahre 1898) beliefen. Der Reinertrag muss aber jedenfalls als sehr befriedigend angesehen werden; das Jahresmittel war 7300000 gegen 4900000 ℳ in dem vorhergehenden dreijährigen Zeitabschnitte. Die Steigerung des Reinertrages beläuft sich somit auf durchschnittlich 2400000 ℳ oder 49 %. — Der Reinertrag bezeichnet eine Verzinsung von 3,54—3,62 % des Kapitalwerthes des Eisenbahnnetzes (in dem vorhergehenden Triennium 2,79—3,32 %). Was die Zahl

der Unglücksfälle betrifft, so war diese in den Jahren 1895—98 leider sehr ungünstig, da sich durchschnittlich 57 Unglücksfälle gegen 24 während der Jahre 1893–95 ereigneten.

— **Ueberlandbahnprojekt für Honduras.** Einer Newyorker Meldung zufolge ist dem Astorsyndikate, welches aus Mitgliedern der Astorfamilie sowie einer Anzahl Newyorker Kapitalisten besteht, seitens der Regierung von Honduras die Konzession zum Bau einer Eisenbahn über den Isthmus ertheilt worden, unter der Bedingung, dass dieselbe innerhalb vier Jahren fertiggestellt wird. Als Hafen bezw. Ausgangsplatz an der atlantischen Küste ist Puerto Cortes gewählt worden, während es an der Pacificküste Amapala sein wird. Die Bahn, welche die grösste in Mittelamerika sein würde, wird wohl nur ein Theil eines grossartigen Projektes sein zur Ausbeutung des Innern der Republik Honduras, denn mit der im guten Betriebe sich befindenden Panamabahn, den noch in der Luft schwebenden Plänen eines Panama- und Nikaraguakanals, von welchen der eine oder der andere doch noch einmal ausgeführt werden wird, kann sich eine zweite Linie in solcher Nähe zur Konkurrenzbahn kaum rentiren. Es dürfte nicht unmöglich sein, dass das Syndikat die Gewissheit erhalten hat, dass eine Subvention des Nikaraguakanals seitens der amerikanischen Regierung nicht weiter in Betracht gezogen werden kann.

— **Eisenbahnunfall bei Depere (Wisconsin).** Nach einer Newyorker Mittheilung der „Frkf. Ztg." hat sich am 25. Juni d. J. bei Depere im Staate Wisconsin ein grosses Eisenbahnunglück dadurch ereignet, dass ein Zug mit 600 Mitgliedern deutscher Gesangvereine, die zum Sängerfest in Green Bay fuhren, auf einen Güterzug stiess. Der „Daily Mail" zufolge sollen 7 Personen getödtet und 40 verwundet worden sein. Die Trümmer fingen Feuer und viele von den Verletzten verbrannten, ehe sie gerettet werden konnten.

— **Die Nordwesthochbahn in Chicago** ist den „Engineering News" zufolge am 31. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die 10,4 km lange elektrisch betriebene Bahn beginnt an der von uns in Nr. 30 und 31 eingehend geschilderten Schleifenhochbahn mitten in der Stadt und führt durch die Hauptgeschäftstheile der Stadt nördlich bis zur Wilsonavenue. Die Bahn hat vier Gleise; die beiden inneren werden von Schnellzügen in einem Zeitraum von 25 Minuten, mit 25 km Reisegeschwindigkeit, durchfahren. Die äusseren Gleise dienen dem übrigen Verkehr. Das elektrische Kraftwerk wird nach vollem Ausbau 7 000 PS. leisten. Man schätzt den zu erwartenden Verkehr der Bahn auf 65 000 Personen täglich, also nahezu 24 000 000 im Jahre, und die jährliche Einnahme auf mehr als 5 000 000 ℳ.

Allgemeines.

— **Ein Eisenbahnzug im Wirbelsturm.** Von der furchtbaren Gewalt der Tornados, die jeden Sommer die weiten Prärien des Staates Kansas heimsuchen, zeugt das Schicksal eines Personenzuges der St. Louis- und San Franciscobahn, der kürzlich, dem „Hamb. Korresp." zufolge, bei Oswego in Kansas von einem solchen Wirbelsturme erfasst wurde. Der Zug raste in voller Fahrt dahin, um dem Sturme zu entgehen. Aber die Windhose war schneller. Sie erfasste den Zug, hob die Wagen vom Gleise und warf zwei Gepäckwagen über den Graben hinweg in ein Weizenfeld, während die Personenwagen nur auf die Seite gelegt wurden. Getödtet wurden der Packmeister und zwei andere Bahnbedienstete; eine grosse Anzahl Reisende erlitten Verletzungen. Die Lokomotive, vom übrigen Zug losgerissen, rannte noch mehrere hundert Fuss weiter und entgleiste dann auch.

— **Pfingstverkehr in Berlin.** Die „Berl. N. Nachr." veröffentlichen folgende Verkehrsstatistik. An den beiden Pfingstfeiertagen wurden in Berlin durch Omnibusse befördert: 389 909 Personen, durch Strassenbahnen 2 076 109 und durch die Stadt- und Ringbahn 965 000, also insgesammt 3 041 109 Personen, gegen die Pfingsttage der Vorjahres mehr 718 660 Personen. Von den durch die Omnibusse Beförderten entfallen 216 342 auf die Wagen der Allgemeinen Berliner Omnibusaktiengesellschaft, die 30 242 Personen mehr beförderte als in den Pfingsttagen des Vorjahres, 138 552 auf die Neue Berliner Omnibusaktiengesellschaft und 35 015 auf die Wagen des Speditörvereins. Die Grosse Berliner Strassenbahn beförderte 1 576 871 Personen, 257 987 mehr als im Vorjahre, die Westliche Berliner Vorortbahn 157 294 Personen, 95 550 mehr als im Vorjahre, die Südliche Berliner Vorortbahn 87 336, die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn 144 655 Personen, 58 649 mehr als im Vorjahre, und die elektrische Strassenbahn Siemens & Halske 159 953 Personen, 61 847 mehr als im Vorjahre. Die Stadt- und Ringbahn wurde von 207 291 Personen mehr als in den Pfingsttagen 1899 benutzt. Im Betriebe waren an beiden Tagen 768 Omnibusse, 1 392 Pferdebahnwagen (350 weniger als im Vorjahre) und 5 108 elektrische Strassenbahnwagen, 3 630 mehr als Pfingsten 1899.

— **Kohlentransporte auf dem Dortmund-Emskanal nach Hamburg.** Dem „Hamb. Korr." zufolge sind dieser Tage in Hamburg die ersten Schiffe mit westfälischen Kohlen direkt von Westfalen eingetroffen, und zwar für die Firma Bd. Blumenfeld. Die beiden Schiffe „Emanuel" und „Tetje" haben im Hafen König Ludwig am Dortmund-Emskanal Kohlen der Bergwerksgesellschaft „Hibernia" direkt von der Zeche geladen. Die Fahrzeuge sind dann nach Papenburg geschleppt worden und von da nach der Elbe gesegelt. Sie legen direkt an der Verbrauchsstelle und längsseit der Dampfer, welche die Kohlen übernehmen sollen, an.

— **Geschäftsergebnisse des preussischen Beamtenvereins zu Hannover.** Der unter dem Protektorate des Kaisers stehende preussische Beamtenverein zu Hannover, welcher die Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse des deutschen Beamtenstandes durch den Abschluss von Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnissgeld-Versicherungen sowie durch Gewährung von Policendarlehen bezweckt, hat im Geschäftsjahre 1899 2 900 neue Policen über zusammen 13 140 700 ℳ Kapital und 22 280 ℳ jährliche Rente abgeschlossen, so dass sich der Gesammtbestand Ende März 1900 auf 56 160 Policen über 191 392 600 ℳ Kapital und 460 977 ℳ jährliche Rente belief. Von den sonstigen Ergebnissen des Vereins im verflossenen Geschäftsjahre ist folgendes hervorzuheben. Die Prämienreserven, d. h. die rechnungsmässigen Beträge, die aus den gezahlten Prämien zur Deckung der fällig werdenden Versicherungssummen für die Versicherten zurückgelegt werden, sind von 42 301 976 ℳ auf 46 724 493 ℳ gestiegen. An Versicherungssummen hat der Verein für Lebensversicherungen 1 451 175 ℳ, für Sterbekassenversicherungen 43 772 ℳ gezahlt. Der erzielte Ueberschuss beträgt 1 891 777 ℳ; es konnten daher wiederum 4,5 % der Prämienreserve als Dividende an die Mitglieder der Lebensversicherungsabtheilung vertheilt werden. Dem reinen Vermögen des Vereins (Sicherheitsfonds, Kriegsreservefonds, Dividenden-Ergänzungs- und sonstige Fonds), dem keine Passiva gegenüberstehen, sind aus dem Ueberschusse 577 000 ℳ zugeführt worden, so dass dieses Vermögen die Höhe von rund 6 177 000 ℳ erreicht hat. Die Verwaltungskosten stellten sich, da der Verein ohne bezahlte Agenten arbeitet, auf den sehr geringen Betrag von 80 ₰ für je 1 000 ℳ Versicherungskapital. Die durch den Wegfall des Agenturwesens erzielte bedeutende Ersparniss kommt selbstverständlich den Versicherten zu gute. Der Verein erhebt keine Policegebühr, macht keine Abzüge bei Auszahlung der Versicherungssummen und gewährt günstige Rückkaufsbedingungen.

— **Riedlerpumpen mit unmittelbarem elektrischen Antrieb.** Von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin erhalten wir Mittheilungen über diese Pumpen, in denen das Bestreben, zum schnelllaufenden elektrischen Motor passende schnelllaufende Maschinen herzustellen, einen weiteren Ausdruck findet. Im Pumpenbau hatte man sich bisher die günstigen Eigenschaften des Elektromotors nur unvollkommen zu Nutze gemacht.

Der Umstand, dass Pumpen der vorbezeichneten Art auch für das Eisenbahnwesen Beachtung verdienen, gibt zu ihrer Anführung an dieser Stelle Veranlassung. Die Riedlerpumpe ist für Umdrehungszahlen bis zu 300 in der Minute, ja darüber, geeignet. Sie ist eine Plungerpumpe, deren Theile mit Rücksicht auf die grosse Umdrehungszahl nach Möglichkeit vereinfacht sind.

Die ersten elektrisch betriebenen Riedlerpumpen sind Anfangs 1899 aus dem Salzbergwerk Leopoldshall bei Stassfurt in Betrieb genommen worden. Es sind 3 Drillingspumpen, von denen jede in der Minute rund 1,2 cbm Wasser auf 350 m Höhe heben kann und getrieben wird von einem Drehstrommotor für 200 Umdrehungen in der Minute und 2 000 Volt Spannung. Zwei weitere Maschinen des Salzbergwerks, die später beschafft wurden, fördern in der Minute bei 200 Umdrehungen 8 cbm auf 360 m Höhe. Andere Anlagen sind theils ausgeführt, theils im Bau.

— **Schifffahrt auf dem „todten Meer".** Das todte Meer, das bekanntlich schon seit Jahrtausenden öde und verlassen daliegt, in dessen Fluthen seit hunderten von Jahren keine

Ruder getaucht worden ist, wird in Zukunft von der Schiffsschraube durchwühlt werden. Wie die „Deutsche Verkehrs-Ztg." mittheilt, soll, um den Weg von Jerusalem nach Kormak, der alten Hauptstadt des Moabiterlandes, abzukürzen, zwischen diesen Orten ein Verkehr mit Motorbooten eingerichtet werden. Bereits ist die erste Barkasse, ein 12,5 m langes Fahrzeug, auf einer Hamburger Werft fertig gestellt worden und hat am 16. Juni die Reise nach dem gelobten Land angetreten. Die Inhaberin des neuen Unternehmens, ein griechisches Kloster in Jerusalem, hat auch schon den Auftrag für den Bau eines zweiten Fahrzeugs ertheilt. Das jetzt fertiggestellte hat den Namen „Prodromos" (Vorläufer) erhalten. Es bietet Raum für 34 Personen; ausserdem werden Güter aller Art befördert. Das Schiff wird, von einem eingeborenen Heizer abgesehen, ausschliesslich von Deutschen geführt.

— **Drahtlose Telegraphie auf Franz Josefsland.** In Pavia hielt, dem „Hamb. Korr." zufolge, dieser Tage Professor Ulisse Grifoni einen höchst interessanten Vortrag über die Nordpolexpedition des Herzogs der Abruzzen und über die von den Italienern Marconi und Guarini erfundene drahtlose Telegraphie. Professor Grifoni tritt dafür ein, dass das Franz Josefsland durch die drahtlose Telegraphie mit Norwegen und dadurch mit der ganzen civilisirten Welt verbunden werde. Er zählt die grossen Vortheile auf, die die Verwirklichung dieses Projektes, das von Guarini als „zwar kühn aber durchführbar" bezeichnet wurde, bieten würde. Die Nordpolexpeditionen und die zahlreichen Schiffe, die in jedem Jahre für die Seehundsjagd und den Walfischfang ausgerüstet werden, könnten auf diese Weise fast ohne Unterbrechung mit dem europäischen Festlande in Verbindung bleiben. Der italienische Gelehrte hofft, dass sein Projekt schon im nächsten Jahre verwirklicht sein werde.

Bücherschau.

— **Das Gebiet der Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung im Jahre 1902 im Lichte der Berufsstatistik.** Von Dr. L. O. Brandt. Druck von A. Bagel in Düsseldorf. 1900. — Die alte Hauptstadt der bergischen Herzöge und pfälzischen Kurfürsten rüstet sich aufs neue, dem Gewerbefleisse des rheinischen und westfälischen Landes eine gastliche Stätte und einen würdigen Empfang zu bereiten. Der glänzende Ausfall der Düsseldorfer Ausstellung von 1882 ist noch in Aller Erinnerung: sie war zu ihrer Zeit die ausdrücklichste und gründlichste Widerlegung des fehlsamen Spruches: „Billig und schlecht", und jetzt ist es im weiteren Verlaufe des grossen Wettkampfes der Völker dahin gekommen, dass der als Warnungszeichen geplante Stempel „Made in Germany" als wirksamste Empfehlung unserer Waaren im Auslande gilt. Welche Wandlung aber ist im Laufe der letzten Vergangenheit auch mit der fröhlichen Gartenstadt am Rheine selbst vor sich gegangen! Bis gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts galt sie unter den deutschen Städten als die Vertreterin und Pflegerin der idealen Interessen, der Poesie, der bildenden und der darstellenden Künste, und Namen wie Immermann und Heinrich Heine, wie Sohn und Schadow bezeichneten ihre Eigenart. Heute jedoch ist sie zugleich eine Industriestadt ersten Ranges geworden. Das prägt sich in erster Linie aus in ihrer Einwohnerzahl, die sich in wenigen Jahrzehnten von 27000 auf 207000 (1895) gehoben hat. Schon durch ihre Lage ist sie wie keine andere geeignet, die Leistungen der rheinischen und westfälischen Industrie, deren Gebiete hier am Ufer des deutschen Stromes zusammenstossen, zu einer grossartigen Schaustellung zu sammeln. Der Verfasser, der sich schon in früheren Stellungen durch seine rührige Thätigkeit und seine Kenntnisse einen geachteten Namen erworben hat und der jetzt als Sekretär der Düsseldorfer Handelskammer die Vorbereitungen zur Ausstellung betreibt, hat im Berichte der Düsseldorfer Handelskammer von 1899 ein anschauliches Bild der industriellen Entwickelung der beiden betheiligten Provinzen und des alten Herzogthums Nassau für die Jahre 1882/95 gegeben, wie sich solches in der Berufsstatistik bezw. in der Berufszählung von 1895 abspiegelt. Diese Abhandlung ist jetzt zum besonderen Abdruck gebracht, und wir gewinnen aus derselben ein ausserordentlich günstiges Bild von der gewerblichen Kultur Westdeutschlands und von den in ihr wirksamen geistigen und materiellen Kräften. Möchte das Büchlein, das schon jetzt die Aufmerksamkeit auf das am Niederrheine bevorstehende grosse gewerbliche Ereigniss lenkt, sich selbst und dem von ihm eingeleiteten Unternehmen warmes Interesse und zahlreiche Freunde erwerben!

— **Bericht, betreffend die Ueberprüfung der in den technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthaltenen Bestimmungen über die Tragfähigkeit der Schienen und den zulässigen Raddruck.** Der über die Verhandlungen des Ausschusses für technische Angelegenheiten des Vereins bezüglich dieser Frage abgefasste, mit vielen Tabellen und Abbildungen ausgestattete Bericht ist vor kurzem erschienen. Er enthält hauptsächlich Ermittelungen, welche unter Zugrundelegung des neuen Belastungsschemas beim Entwerfen von Brückenkonstruktionen erforderlich sind und Bestimmungen, die beim Entwerfen von Lokomotiven zu beachten sind, damit die durch das Belastungsschema gegebenen Grenzen der Lastvertheilung eingehalten werden. Der buchhändlerische Vertrieb des Berichts ist C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden übertragen.

— **Eisenbahnschematismus für Oesterreich-Ungarn 1900/1901.** Der 26. Jahrgang dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebten Nachschlagebuches ist soeben erschienen und vom Redaktionskomitee (Wien II/2 Nordbahnstrasse Nr. 50) sowie durch alle grösseren Buchhandlungen zu beziehen. Der vorliegende Jahrgang verfolgt ebenso wie seine Vorgänger den Zweck, ein Nachschlagebuch für alle Personalien im österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesen zu bieten. Die Herausgeber sind bestrebt gewesen, den Inhalt des Werkes, dessen Ertrag dem österreichischen Eisenbahnunterstützungsfonds zufliesst, aus dessen Zinsenertrag nichtpensionsfähige Eisenbahnbedienstete sowie deren Wittwen und Waisen betheilt werden, zu erweitern. Jedem, der sich über die Verhältnisse des Personals der österreichischen und ungarischen Eisenbahnbehörden sowie der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und deren Dienststellen bis herab zu den Stationen unterrichten will, wird das Werk ein willkommener Rathgeber sein.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 20,76 km lange Strecke Weissenburg-Lauterburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Linie Kufstein-Ala zwischen den Stationen Jenbach und Schwaz neuerrichtete Haltestelle Stans bei Schwaz wird am 15. Juli d. J. für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Die Station Reichenau in Böhmen führt vom 1. Juli d. J. ab den Namen Reichenau bei Gablonz.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung gültig vom 10. Juli 1900.

Auf Seite 9 des Nachtrags IV zu Heft 4 ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs a (Getreide etc.) zwischen Leitmeritz Oe. N. W. B. und Meissen = Triebischthal von 69 auf 89 ₰ und auf Seite 7 des Nachtrags III zu Heft 5 der Frachtsatz des Ausnahmetarifs für Holz b zwischen Luschtenitz und Löban i. S. von 1 auf 61 ₰ richtig zu stellen.

Dresden, den 28. Juni 1900. (1592)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle „Stans bei Schwaz" für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung.

Am 15. Juli d. J. wird die auf der Linie Kufstein-Ala zwischen den Stationen Jenbach und Schwaz gelegene Haltestelle Stans bei Schwaz für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 25. Juni 1900. (1593)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die bislang nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Oldenbrok wird mit dem 1. Juli d. J. auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Die im Binnenverkehr für Oldenbrok zur Einführung kommenden Tarifsätze sind aus dem am vorbezeichneten Tage zum Gütertarif in Kraft tretenden Nachtrag VI zu ersehen.

Der Nachtrag ist von den Stationen käuflich zu beziehen.

Oldenburg, den 29. Juni 1900. (1594)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

4. Lieferfristen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Juni 1900, Zl. 24031, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der österreichischen Staatsbahnen.

Die mit Kundmachung des k. k. E.-M. vom 1. Dezember 1899, Zl. 55137 (Ztg. d. V. D. E.-V. Nr. 100 vom 30. Dezember 1899, Seite 1633 ff.) publizirten Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach der Güternebenstelle Sitzendorf der österreichischen Staatsbahnen sind infolge Auflassung dieser Güternebenstelle mit 31. Mai 1900 ausser Wirksamkeit getreten.

Wien, am 12. Juni 1900. (1595)

5. Güterverkehr.

Seehafen-Ausnahmetarif E 1 im hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr.

Die auf den preussischen Staatseisenbahnen am 1. Mai d. J. in Kraft getretene Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Seehafen-Ausnahmetarifs E 1 für Schiffsbaueisen gilt vom 1. Juli 1900 ab auch für den hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr.

Berlin, den 29. Juni 1900. (1596)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher und Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Der in den Tarifen für die oben bezeichneten Verkehre enthaltene Seehafen-Ausnahmetarif A für Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern wird vom 1. Juli d. J. ab auch auf Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter im Fall der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Berlin, den 29. Juni 1900. (1597)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Beförderung von Heu und Stroh im hanseatisch-ostdeutschen Verkehr.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 15. d. Mts. eingeführte Frachtvergünstigung für die Beförderung von Heu und Stroh zwischen preussischen Staatsbahnstationen findet unter gleichen Bedingungen auch im Verkehr zwischen preussischen Staatsbahnstationen und der Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn im hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr bis 31. August d. J. Anwendung.

Berlin, den 28. Juni 1900. (1598)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a für Braunkohlenbrikets in Sendungen von 20 000 kg auf einen Frachtbrief von Wutschdorf nach Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen nähere Auskunft die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Juni 1900. (1599)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1900 ist für Spath, wie im deutschen Eisenbahngütertarif Theil I, Abth. B unter Spezialtarif III genannt, im Verkehr zwischen Oberkirch und Ludwigshafen a/Rhein ein Ausnahme-Frachtsatz eingeführt worden.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1900 für Steine, wie im Spezialtarif III Ziffer 1 genannt, im Verkehr zwischen Offenburg und Ludwigshafen a/Rhein ein Ausnahmefrachtsatz eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 27. Juni 1900. (1600)

Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Hefte Nr. 1, 2 und 3 vom 1. Februar 1897.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900 gelangen die Nachträge II zur Einführung. Dieselben enthalten zahlreiche Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife bezw. der Nachträge I. Insoweit hierdurch gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. September 1900 in Kraft.

Der Nachtrag zu Theil II, Heft 2 wird kostenlos abgegeben.

Der Preis des Nachtrags zu Theil II, Heft 1 beträgt 0,80 ℳ = 1,00 Krone und zu Theil II, Heft 3 0,60 ℳ = 0,70 Kronen für das Stück.

München, den 30. Juni 1900. (1600a)

Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die diesseitige Station Uerdingen mit nachstehenden Schnittsätzen in den Ausnahmetarif 30 b u. c für Eisenbahnfahrzeuge nach Italien (Theil II Abthlg. A des deutsch-italienischen Gütertarifs vom 1. Februar 1898) aufgenommen:

Von Uerdingen nach	b) auf eigenen Rädern laufend	c) auf Truks oder Eisenbahnwagen verladen
	für die Achse	
	Francs	
Pino trs. . . .	68,35	98,30
Chiasso trs. .	72,09	103,80
Peri trs. . . .	86,00	125,45

Köln, den 1. Juli 1900. (1600b)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen V/VIII).

Am 1. Juli d. J. wird die Station Kalk Süd des Direktionsbezirks Köln als Versandstation in die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl des Sp.-T. II) und 9 S (Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften) aufgenommen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben

die betheiligten Güterabfertignngsstellen nähere Auskunft.
Köln, den 29. Juni 1900. (1601)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif für den ostdeutsch-mitteldeutschen Güterverkehr (Gruppe I, II/V).

In dem obenbezeichneten Tarif sind die nachstehenden, vom 15. August d. J. ab gültigen Entfernungsberichtigungen vorzunehmen:

Seite		von	in
211,	Deutsch = Rasselwitz-Gera (Reuss) preuss. Staatsb.	345	545 km
226,	Mocker O. S.-Grossenhain C. G.	316	416 „
228,	Niedobschütz - Kamenz i. Sachsen . .	320	420 „
229,	Osseg - Kamenz in Sachsen	302	312 „
231,	Plnder - Kamenz in Sachsen	271	371 „

Magdeburg, den 28. Juni 1900. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgisch-hessischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Jnli d. J. werden die Stationen Brilon Stadt und Steinhausen i/W. des Direktionsbezirks Cassel in den Tarif für den obengenannten Güterverkehr aufgenommen. Mit dem gleichen Zeitpunkt treten infolge Eröffnung der Bahnstrecken Brilon - Brilon Stadt und Geseke-Büren für den Verkehr mit verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Cassel Kürzungen der bestehenden Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 27. Juni 1900. (1603)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 1 vom 1 Januar 1897.

Im Ausnahmetarif Nr. 35 (für Malzkeime, Trebern) sind direkte Frachtsätze von Redl-Zipf nach einigen bayerischen Stationen zur Einführung gelangt.
München, den 27. Juni 1900. (1604)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе, Theil II vom 1. Januar 1899.

Am 1. Juli d. J. kommen für die Beförderung von raffinirtem Petroleum rumänischen Ursprungs bei Aufgabe von 10000 kg die folgenden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Nach	Von		
	Passau Dl. tr.	Regensburg Dl. tr.	Deggendorf Dl. tr.
	Ausnahmetarif Nr. 25		
	I	I	I
	Pfennig für 100 kg		
Singen . .	166	138,5	160
Waldshut .	187	159,5	181

Die Sätze auf Seite 38 des Nachtrages I unter „3. Stationen der badischen Staatseisenbahnen" vorzutragen.
München, den 27. Juni 1900. (1605)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahnverband.

Am 1. Juli d. J. treten
zum Heft 1 der Nachtrag I,
„ „ 2 „ „ XIII,
„ „ 3 „ „ V,
„ „ 4b „ „ XI und
„ „ 5 „ „ X

in Kraft. Dieselben enthalten in der Hauptsache Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften und des Ueberfnhrgebührentarifs, ferner neue Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Nordhausen und Wernigerode der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, sowie zum Theil abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die übrigen Stationen der genannten Privatbahn.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. August d. J. zur Einführung.

Nähere Auskunft über den Inhalt der Nachträge ertheilen vom 1. Juli d. J. ab die betheiligten Dienststellen.
Erfurt, den 28. Juni 1900. (1606)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Stationen Krauschwitz b/Teuchern, Mertendorf, Naumburg = Ost, Stössen, Wethau der Neubaustrecke Naumburg-Teuchern und Station Sitzendorf der Neubaustrecke Oberrottenbach-Katzhütte des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und vom 15. August Station Elmen=Salze des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in obigen Tarif einbezogen.
Kattowitz, den 28. Juni 1900. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juli d. J. wird je ein Nachtrag II zu den Heften 4 der Abtheilungen A und B des Verbandsgütertarifs herausgegeben, enthaltend Entfernungen für die in den Verbandsverkehr neu einbezogenen Stationen der württembergischen Strecken Kirchheim u. Teck-Oberlenningen, Friedrichshafen-Landesgrenze und der schmalspurigen württembergischen Nebenbahnen Beilstein - Ilsfeld, Warthausen - Ochsenhausen und der Filderbahn, sowie für die Station Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen, wo die Nachträge auch käuflich zu erhalten sind.
Frankfurt a/M., den 27. Jnni 1900. (1609)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII) und rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. Juli wird die Station Brilon Stadt in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertignngsstellen zu erfahren.

Mit dem gleichen Zeitpunkte treten die im Tarifnachtrag XI — siehe Bekanntmachung vom 30. April d. J. — aufgeführte Anstossentfernung für die Station Steinhausen und die geänderten Entfernungen für die Stationen Ahden, Brenken, Büren, Tudorf und Wewelsburg in Kraft.
Essen, den 26. Juni 1000. (1610)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Die Station Deutzerfeld ist am 31. Mai 1900 für den öffentlichen Wagenladungsverkehr geschlossen worden und dient seither nur noch für die Abfertigung von Wagenladnngen und Frachtstückgütern der angeschlossenen Werke. Der Stationsname Kalk Eilgutabfertigung ist auf 1. Juni 1900 in „Kalk Süd" abgeändert worden. Die Befugnisse dieser Station beschränken sich auf die Abfertigung von Eilgütern, ferner von Wagenladungen und von Frachtstückgütern von mindestens 2000 kg in einem Wagen im Versand von den angeschlossenen Werken. Im Tarife Theil II, Heft 1 erste Abtheilnng vom 1. Jnli 1899 werden daher für Kalk Süd folgende Anstossbeträge nachgetragen:

	Frachtstückgut		Wagenladungsklasse		Spezialtarife					
					I		II		III	
	1	2	A	B	a	b	a	b	a	b
	Centimes für 100 kg									
an Kalscheuren	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Coblenz Rheinbahn . . .	—	—	71	66	55	50	55	38	38	24

Karlsruhe, den 23. Juni 1900. (1607)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb von den Stationen Haspe (Direktionsbezirk Elberfeld), Holdorf (Oldbg.) und Steinfeld (Oldbg.) sowie Berichtigungen zum Haupttarif. Preis 0,10 ℳ.
Essen, den 27. Juni 1900. (1611)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. August d. J. tritt zum Tarif Theil II, Heft 1 der Nachtrag 1 in Kraft, der u. a. neue, zum Theil bereits im Wege einfacher Bekanntmachung eingeführte Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife Nr. 3 (Wolle), 6 (Getreide),

8 (Holz), 22 (Kalk), 30 (Gips), sowie verschiedene Aenderungen von Frachtsätzen und sonstige Aenderungen enthält.
Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. September d. J. in Kraft. Der Nachtrag kann bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen, bei denen auch das Nähere über die Höhe der neuen Frachtsätze usw. zu erfahren ist, zum Preise von 15 ₰ = 18 Heller für das Stück bezogen werden.
Breslau, den 27. Juni 1900. (1612)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Juli d. J. treten zu den Gütertarifen Theil II der Nachtrag 2 zum Heft 1, Nachtrag 11 zum Heft 2 und Nachtrag 4 zum Heft 3 in Kraft. Sie enthalten u. a. Aufnahme neuer Stationen, anderweite, theilweise gekürzte Entfernungen und Frachtsätze für eine grössere Anzahl Verbandsstationen sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Die für die Station Brilon Stadt der westfälischen Landeseisenbahn nicht mehr vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze sind in die preussischen Staatsbahntarife übernommen.
Abdrücke der Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.
Münster, den 27. Juni 1900. (1613)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. Juli 1900 direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den an der Strecke Neidenburg-Ortelsburg belegenen Stationen Grünfliess, Muschaken, Puchallowen, Willenberg, Jeschonowitz, Gr. Schiemanen einerseits und Grajewo, Pillau, Prostken andererseits in Kraft; gleichzeitig werden die Entfernungen zwischen Grajewo, Prostken einerseits und Broddydamm, Gutfeld, Heinrichsdorf-Ruttkowitz, Klonowo, Lautenburg i. Westpr., Najmowo, Neidenburg, Radosk, Schläfken, Strasburg i. Westpr., Waplitz andererseits ermässigt.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Königsberg i. Pr., 30. Juni 1900. (1614)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.
Vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig treten ermässigte Frachtsätze für die Stationen Neidenburg und Schlaefken des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 27. Juni 1900. (1615)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.
Vom 1. Juli d. J. ab gelangen auf der diesseitigen Strecke Arbeiter-Rückfahrkarten und Arbeiter-Wochenkarten nach Bedarf zur Verausgabung. Als Fahrpreis wird für jede Hin- und Rückfahrt der Preis einer einfachen III. Klasse und für jede einfache Fahrt 50 % des einfachen Fahrpreises III. Klasse erhoben.
Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.
Berlin, den 27. Juni 1900. (1616)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A.
870000 Stück Hakenplatten für Holzschwellen, 3325000 Stück Unterlagsplatten, 4540000 Stück Klemmplatten, 186000 Stück Schraubenunterlagsplättchen, 18876 t Laschen, 7800 Stück Uebergangslaschen, 1439 t Radlenker.

Gruppe B.
1095 t Hakennägel, 4909 t Schwellenschrauben, 2226 t Hakenschrauben, 3300 t Laschenschrauben, 299 t Weichenschrauben.

Gruppe C.
16000 Stück gusseiserne Hakenplatten, 9000 Stück Mutternstellkappen, 1895000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 1713000 Stück Federringe.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.
Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 10. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.
Ende der Zuschlagsfrist am 7. August d. J. (1617)
Essen (Ruhr), den 21. Juni 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Wagenschiebebühne von 9 m Fahrschienenlänge und zweier Kreuzdrehscheiben von je 5,5 m Durchmesser für die Hauptwerkstatt Tempelhof soll öffentlich vergeben werden.
Etwaige Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin, Dienstag, den 31. Juli d. J., Mittags 12½ Uhr, an den Vorstand der unterzeichneten Inspektion einzureichen.
Angebotbogen nebst Bedingungen usw. können bei der betreffenden Inspektion eingesehen oder auch von dort gegen postfreie Baarsendung von 1,50 ℳ bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Tempelhof, den 29. Juni 1900. (1618)
Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion a.

Verdingung von 442000 kg rohem Rüböl in 6 Loosen und 445000 kg gereinigtem Rüböl in 6 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. Juli 1900, Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Juli 1900.
Berlin, den 27. Juni 1900. (1619)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräthe an Altmaterialien, als:
Eisen- und Stahlschienen, eis. Flachlaschen, Weichenzungen, Schrott, Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen, eiserne Gitterträger, Drehspähne, Gussstahlradreifen, Satzachsen und Radgestelle, Rothguss, Messing, Kupfer, Phosphorbronze, Zink, Blei, Gummi- und Polsterabfall usw., insgesammt etwa 45 Doppelladungen,
werden hiermit zum Verkaufe gestellt. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von dem Hauptbüreau der grossherzoglichen Generaleisenbahndirektion zu Schwerin bezogen werden.
Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluss der unterschriftlich anzuerkennenden Bedingungen bis zum
16. Juli 1900, Mittags
an die grossherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin einzusenden.
Schwerin, den 27. Juni 1900. (1620)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

9. Offene Stellen.

Zum 1. August d. J. suchen wir für unsere Uebergangsstation Leer einen älteren, tüchtigen
Stationsvorsteher,
welcher mit dem Betriebs- und Abfertigungsdienst vollständig vertraut ist. Anfangseinkommen 1500 ℳ bei freier Dienstwohnung. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind zu richten an den Vorstand der Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer in Aurich.
Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer.
G. m. b. H. (1621)
Der Vorstand.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 52 | 7. Juli 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber den Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwickelung der Kultur.

Vortrag, gehalten in der Festsitzung der Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 20. Juni 1900 zu Budapest vom

k. k. Hofrath **Rudolf Ritter v. Grimburg**, Direktor der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien.

Hochansehnliche Versammlung! Wenn ich zu Hause von meinem Schreibtische aufschaue, so fällt mein Blick auf das Modell eines Denkmales, das der österreichische Ingeniör- und Architektenverein dem Erbauer der Semmeringbahn, dort wo die Bahn kulminirt, in der Station Semmering errichtet hat, und auf diesem lese ich die denkwürdigen Worte, welche Ghega vor ungefähr 50 Jahren — an der Wiege unserer heutigen „Technikerversammlung" — niedergeschrieben hat und welche lauten: „Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen; die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehoben und verbreitet." Einfacher wurde nie, aber auch treffender nie die Rolle bezeichnet, welche die Eisenbahnen in dem Gefüge der Weltwirthschaft zu spielen berufen sind, und vielleicht entspricht es dem feierlichen Anlasse unserer heutigen Versammlung — überdies an der Wende eines Jahrhunderts —, wenn wir an den Wahlspruch Ghega's die Sonde anlegen und uns Rechenschaft geben, ob der abgelaufene Zeitpunkt die stolzen Worte auch ratifizirt hat.

„Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen." Aber wie verschwinden die Distanzen? Wer je auf der alten Pacificbahn, etwa von Omaha aus die sanftansteigenden Gelände des amerikanischen Kontinentes hinangefahren ist gegen die Rocky Mountains, den ganzen Tag, die ganze Nacht, noch einen Tag und so fort, immer neue Landschaften durcheilend, die, kaum aufgetaucht, in unendlichen Fernen unter den Horizont wieder hinabsinken, dem bleibt als dauernde Erinnerung der tiefe Eindruck, den das sichtbare Verschwinden der Distanzen hervorbringt.

Wenn in einem früheren Stadium der Entwickelung es die Aufgabe der Eisenbahnen war, die Schwierigkeiten der Linienführung zu überwinden, das Ueberschreiten der Gebirge und Flüsse zu ermöglichen und die komplizirten Probleme der Traktion zu lösen, also vorwiegend technische Aufgaben, welche den Ruhm des Ingeniörs begründet und einen so hohen Grad der Vollkommenheit erreicht haben, dass für überraschende Thaten kaum mehr Raum bleibt, so ist in dem letzten Zeitabschnitte als neue Erscheinung der kolossale Maassstab in den Entfernungen hinzugekommen, welcher in der Konzeption der modernen Eisenbahnen sich bemerkbar macht. Die im Bau begriffene Linie von Newyork nach Buenos Ayres*) wird zwei Punkte verbinden, welche 16000 km von einander entfernt sind, und wenn man die sibirische Bahn mit ihren Anschlusslinien quer durch Europa bis zur Küste des atlantischen Ozeans verfolgt, so ergibt sich eine ununterbrochene Schienenverbindung, etwa von Lissabon bis Wladiwostok 14000 km, von einem Punkte der Erde bis beinahe zu dem Meridian seiner Antipoden. Eisenreifen sind es, welche unseren Planeten umklammern, und auf diesen eilt das geflügelte Rad mit früher ungeahnten Geschwindigkeiten über die Kontinente hinweg. Diese Geschwindigkeiten, welche dem grossen Fortschritte in der Konstruktion der Fahrbetriebsmittel und der Gleise zu danken sind, kommen in den Fahrordnungen unserer modernen Expresszüge zum Ausdrucke. Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten dieser Züge auf den grossen Routen liegen vielfach über 90 km in der Stunde, erreichen 97 und 98 km und in einigen Ausnahmefällen sogar 100 km, so dass diese Ziffer als die Grenze der Geschwindigkeit angesehen werden kann, mit welcher heute Reisende grössere Distanzen auf Eisenbahnen zurückzulegen vermögen. Man darf aber nicht übersehen, dass, um diese durchschnittliche Geschwindigkeit zu erreichen, streckenweise die Fahrgeschwindigkeit auf 120, 130, ja 135 km in der Stunde

*) Wir haben s. Zt. berichtet, dass es mit dem Bau dieser Bahn noch gute Wege haben wird. Die Schriftleitung.

oder, richtiger bezeichnet, auf 38, 86 und 37,5 m in der Seknnde gesteigert werden muss, eine Geschwindigkeit, welche im wahren Sinne des Wortes Sturmeseile bedeutet.

Es mag sein, dass es dem Scharfblicke Ghega's, mit welchem er den Sieg des Adhäsionsprinzipes für Gebirgsbahnen vorhersah, gegeben war, anch die waghalsigen Geschwindigkeiten vorauszuahnen, mit welchen heute auf den Eisenbahnen die Abkürzung der Entfernnngen sich vollzieht; aber es war ihm nicht mehr vergönnt, die Zukunft zu erschauen, welche sich uns durch die Einführung der Elektrizität in das Eisenbahnwesen eröffnet. Die Fahrgeschwindigkeit der gegenwärtigen Lokomotiven ist begrenzt zum Theil dnrch das enorme, zur Erzeugung der erforderlichen Dampfkraft nothwendige Konstrnktionsgewicht, zum Theil durch den unruhigen Gang, welcher die Folge der durch die hin- und hergehenden Massen des Triebwerkes und der dnrch die ungleichmässige Wirkung der Drehkraft an den Triebrädern hervorgebrachten störenden Bewegungen ist und welche durch eine zweckmässige Bauart und sorgfältige Massenausgleichung zwar herabgemindert, aber nie ganz beseitigt werden können.

Bei den elektrischen Lokomotiven wird die drehende Bewegung der Elektromotoren durch ein Kräftepaar direkt auf die Triebräder übertragen, in einer geradezu idealen, gleichförmigen und symmetrischen Angriffsweise, welche jeden Keim für eine störende Bewegung ausschliesst.

Denken wir uns eine Lokomotive mit gewöhnlichem Dampfmaschinentriebwerk frei anfgehängt und in Gang gesetzt, so werden wir an der unrnhigen Bewegnng der Lokomotive, an dem Zucken und Schlingern und an den wachsenden Amplituden bei zunehmender Tourenzahl ein getrenes Bild der zerstörenden Angriffe vor uns sehen, welche die Lokomotive anf das Gleise ausübt und welche sich in dem Bestreben äussern, sich dieser Fessel zu entledigen. Wiederholen wir dagegen dasselbe Experiment an einer Lokomotive mit elektrischem Antriebe, so werden wir, mit Ausnahme der Rotation der Triebräder, nicht die mindeste oscillatorische Bewegung wahrnehmen, ein überzengendes Bild der Ruhe und Stabilität, mit welcher eine derartige Lokomotive auf dem Gleise zwanglos wie in freier Bahn dahineilt.

Bedenken wir noch, dass durch den direkten Antrieb einer jeden Achse die Kuppelung von Triebachsen ganz entbehrlich wird, dass das Adhäsionsgewicht, ohne die Knrvenbeweglichkeit zn behindern, auf beliebig viele Achsen vertheilt und nutzbar gemacht werden kann und dass infolge der fruchtbaren Eigenschaften der mehrphasigen Wechselströme schon hente elektrische Energie bis zu 15 000 Volt Spannung von aussen zugeleitet wird und in den Motoren der Fahrzeuge nach entsprechender Transformation mit Spannungen von 350 bis 3 000 Volt zur Verwendung gelangt, so muss man glauben, dass es der Elektrizität vorbehalten ist, die Grenze der Fahrgeschwindigkeit, welche heute den Eisenbahnen gezogen ist, in eine vorläufig noch unabsehbare Ferne hinauszuschieben.

Ich habe gern bei diesem Gedanken verweilt, weil gerade in dieser Stadt geistvolle Elektriker schon vor einem Dezenninm die Grundlinien für das Projekt einer elektrischen Bahn Budapest-Wien festgestellt haben, bei welchem bereits eine Geschwindigkeit von 200 km in Aussicht genommen war, dieselbe Geschwindigkeit, welche allem Anscheine nach für die im Vorstudium begriffene Linie Berlin-Hamburg realisirt werden soll. Die grossen Geschwindigkeiten, welche infolge der Ansdehnung der Eisenbahnlinien auf immer grössere Distanzen dem wachsenden Bedürfniss entspriogen, sind eine glänzende Errungenschaft der modernen Eisenbahntechnik; aber sie fordern unwillkürlich dazn heraus, auch der Schattenseite zu gedenken, welche in den Gefahren liegt, die unzweifelhaft damit verbunden sind. Die Geschichte der Eisenbahnunfälle ist genau so alt wie die Geschichte der Eisenbahnen; hat doch die feierliche Eröffnnng der ersten Eisenbahn von Liverpool nach Manchester am 15. September 1830 mit einem Unfall geendet, und der sieggekrönten Stephenson'schen Lokomotive „Rocket" war es vorbehalten, bei dieser Gelegenheit das erste Opfer eines Menschenlebens zu fordern. So nervenerschütternd die grossen Eisenbahnunfälle sind, so haben sie doch im Vergleiche mit den Opfern, welche Krieg oder Elementarereignisse verschlingen, eine Lichtseite, die darin besteht, dass die Menschenleben nicht ohne Nutzen für die Allgemeinheit verloren sind, indem nach jeder Katastrophe in der ganzen Welt die Wissenschaft, die Technik, die Administration und die Gesetzgebung gemeinsam an den Vorkehrungen arbeiten, welche geeignet erscheinen, eine Wiederholung derselben zu verhüten.

Auch muss man eine weitere Beruhignng darin erblicken, dass im Vergleiche mit den Gefahren, welchen wir im gewöhnlichen Leben auf Schritt und Tritt ansgesetzt sind, die Gefahren der Eisenbahn weitaus geringer sind, als es den Anschein hat. Ohne der Unfallstatistik eine zu grosse Bedeutung beimessen zu wollen, ist es doch nachgewiesen, dass in Frankreich das Reisen nach dem alten System der Postkutsche sechzigmal so viel Unfälle aufzuweisen hatte, als heute mit der Eisenbahn, nnd es haben beispielsweise in Massachusetts die Eisenbahnen im ganzen weniger Unfälle zn verzeichnen gehabt, als Football, Golf und Lawn Tennis. Legt man der Berechnung die Unfälle zu Grunde, von welchen Reisende auf dem Gebiete der Vereinsbahnen, verschuldet oder nnverschuldet, in den verflossenen vier Jahren betroffen worden sind, so ergibt sich, dass ein Mensch, wenn er in einem Eisenbahnwagen das Licht der Welt erblickt und ohne denselben zu verlassen, während seines ganzen Lebens täglich 900 km zurücklegt, mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen hätte, 135 Jahre alt zu werden, bis er eine Verletzung erleidet und ein wahres Methusalemalter von 730 Jahren zu erreichen, bevor er durch einen Unfall getödtet würde, nnd es ist, immer vom Standpunkte des Durchschnittes, kein Paradoxon, wenn man behauptet, dass ein Platz in der I. Klasse eines Eisenbahnzuges in voller Fahrt verhältnissmässig der sicherste Platz ist, den man finden kann. Zu diesem Ergebnisse haben die Verbesserungen im Lokomotiv- und Wagenbau, die Einführung der kontinuirlichen Bremsen, der fruchtbare Wettkampf zwischen Vakuum und komprimirter Luft, die rationelle Konstruktion der Brücken und des Gleises, die Sicherung nnd Centralstellnng der Weichen, die Blockirung der Linien und die Vervollkommnung des Signalwesens gleichmässig beigetragen; auch die Elektrizität hat überall hilfreich die Hand geboten, und ihre vervielfältigte Anwendung eröffnet den Ausblick auf neue segensreiche Erfolge.

So können wir dieses Gebiet mit dem erhebenden Gedanken verlassen, dass anch ferner dem Ingeniör die Sorge für die Sicherheit von Gut und Leben seiner Mitmenschen als eine seiner verantwortungsvollsten, aber dankbarsten Aufgaben anvertraut ist.

„Dnrch die Eisenbahnen werden die materiellen Interessen gefördert." Schon das Entstehen einer Eisenbahn erweckt und entfaltet in einem weiten Umkreise die schlummernden wirthschaftlichen Kräfte; die Geldbeschaffung, der Grunderwerb, der Ban und die Ausrüstung haben Arbeit geschaffen, Werthe produzirt und ganzen Industrien lohnende Beschäftigung gebracht, lange bevor das Leben auf den Gleisen erwacht. Einmal dem Verkehre übergeben, sind die Eisenbahnen durch die grosse Zahl dauernd versorgter Existenzen und durch den stetigen Verbrauch an Material und Arbeit eine ständige Quelle des Erwerbes und materiellen Wohlstandes, so dass die Eisenbahnen in sozialpolitischer Beziehnng jede andere wirthschaftliche Einrichtnng weitaus übertreffen. Die eigentliche und wichtigste Wirkung der Eisenbahnen besteht aber in der Wertherhöhnng der Güter, welche durch den Ausgleich des Werthgefälles zwischen Produktions- und Konsumtionsgebiet geschaffen wird, nnd so sehen wir, dass sich, alle Interessen znsammengenommen, die Förderung, welche diese durch die Eisenbahnen erfahren, nach der Länge der Verkehrswege, nach dem Anfwande an Hilfsmitteln nnd Einrichtungen zur Bewältigung der Transportleistungen und nach dem Umfange dieser letzteren bemessen lassen.

Die Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes aber, das sich über die ganze Erde erstreckt, die zwei- oder mehrgleisigen Linien einfach gerechnet, kann heute mit 770 000 km beziffert werden. Es wird, ausser für Astronomen vom Fach, unsere Vorstellung von der Grösse dieser Ziffer an Deutlichkeit kaum gewinnen, wenn wir uns vor Augen halten, dass diese Länge gleich der doppelten Entfernung des Mondes von der Erde ist, aber vielleicht kommt es unserem Vorstellungsvermögen näher, wenn wir es so ausdrücken, dass diese Länge hinreicht, um 20 Meridiane unserer Erdkugel mit ein- oder mehrgleisigen Bahnen zu umspannen.

Ungleich mehr wird unsere Phantasie in Anspruch genommen, wenn wir versuchen, uns ein Bild von dem Geldwerthe zu machen, der nach und nach in den Eisenbahnen für den Bau und die Einrichtung derselben angehäuft worden ist. So weit eine Schätzung möglich ist, kann man die Gesammtanlagekosten aller Eisenbahnen der Erde heute mit 200 Milliarden Kronen bewerthen, oder in Gold umgesetzt — denn „nach Golde drängt und am Golde hängt doch Alles" —, dreimal so viel, als der Goldvorrath beträgt, über welchen die gesammte Menschheit heute verfügt. 10 % der gesammten Eisenproduktion des abgelaufenen Jahrhunderts haben in den Eisenbahnen ihre Verwendung gefunden und ein Fahrpark von etwa 4 000 000 Wagen und 140 000 Lokomotiven ist in Bewegung, um den Transport von 4 Milliarden Personen und 2 Milliarden Tonnen Frachten jährlich zu vermitteln.

Die grossen materiellen Erfolge der Eisenbahnen in der Weltwirthschaft liegen nicht im Personenverkehr, sondern rühren von der Güterbewegung her, welche auch die Hauptquelle der eigentlichen Prosperität bildet. In dem Frachtverkehr spielt aber in wirthschaftlicher Beziehung die Tariffrage die wichtigste Rolle, und diese hat in dem Bestreben nach Herabminderung der Transportkosten dahin gedrängt, bei möglichster Verminderung der todten Last der Wagen und Vergrösserung der Ladeeinheit die Frachten in schweren Zügen, wenn auch mit geringerer Geschwindigkeit zu befördern. Eine Ausnahme macht sich nur in England bemerkbar, wo infolge der eigenthümlichen Verhältnisse des Landes und auch deshalb, um bei dem enorm dichten Personenverkehre die schnellfahrenden Züge nicht aufzuhalten, die Güterzüge mit 60 bis 70 km Geschwindigkeit gefahren werden. In dem Lande der Extreme hingegen, in Amerika, hat das angedeutete ökonomische Prinzip die äusserste Ausbildung erfahren, und es werden dort Güterzüge bis zu 3 000 t Belastung durch Lokomotiven von mehr als 100 t Gewicht mit kaum 20 km Geschwindigkeit befördert. Für den Massenverkehr stehen Wagen von 45 und mehr Tonnen Tragfähigkeit zur Verfügung und die Tarife sinken auf 1 Heller für das Tonnenkilometer herab, ein Tiefstand, welcher gegenwärtig als die äusserste Grenze ökonomischer Transportleistung auf Eisenbahnen angesehen werden kann.

So vielversprechend der Ausblick ist, den unter solchen Auspizien die Entwickelung der Eisenbahnen in der gesteigerten Förderung aller wirthschaftlichen Interessen uns eröffnet, so können wir doch nicht gleichgültig an einer Thatsache vorübergehen, welche ernstlich zu denken gibt und für die Zukunft der Eisenbahnen von der grössten Bedeutung ist. Nicht nur bei uns, auch in England war jüngst die Kohlennoth an der Tagesordnung, und die „coal famine" bildete einen stehenden Artikel in allen englischen Tagesblättern. Die Kohlenproduktion der Welt betrug zwar im Jahre 1899 noch 663 000 000 t, wovon allerdings nur ein Bruchtheil, etwa 10 %, von den Eisenbahnen konsumirt wird, aber die immer wiederkehrende Erörterung der Frage über die baldige Erschöpfung der Kohlenvorräthe im Innern der Erde klingt wie ein „memento mori", und wenn sie im ungünstigen Sinne beantwortet werden müsste, so würde dies für die Eisenbahnen ein Ende, und zwar ein Ende mit Schrecken bedeuten. Es liegt ein geringer Trost in dem Hinweise, dass schon heute in manchen Ländern die Lokomotiven mit anderen Brennstoffen, insbesondere mit Mineralöl gefeuert werden, denn das geologische Vorkommen, aus welchem sich die Zukunft der Mineralkohle ableitet, verbürgt dem Petroleum ein ganz gleiches Schicksal; es wechselt also nur die Form, aber nicht die Sache.

Es scheint, als ob in dieser Nothlage wieder die Elektrizität berufen wäre, hilfreich einzuspringen, insofern, als durch die Anwendung hochgespannter Ströme in ökonomischer Weise der Transport elektrischer Energie auf weite Entfernungen und infolge dessen die Verwerthung der natürlichen Wasserkräfte auch für Eisenbahnzwecke ermöglicht wird. Und in der That werden, wie bekannt, heute bereits mehrere Eisenbahnen in der Schweiz und in Amerika ausschliesslich durch elektrische Energie betrieben, welche durch Wasserkräfte erzeugt wird. Prüfen wir das Problem an dem beliebten Schulbeispiele, dem Niagarafall, so finden wir, dass, wenn es möglich wäre, das ganze Wasser des Niagaraflusses oberhalb der Fälle abzufangen und unter Benutzung des Gesammtgefälles von 100 m von den oberen Stromschnellen bis unterhalb des Falles über Turbinen zu leiten, theoretisch eine Energie von 10 000 000 PS verfügbar gemacht werden könnte, eine allerdings ganz gewaltige Kraftquelle, ausreichend, um etwa die Hälfte der Lokomotiven der Vereinigten Staaten und des kanadischen Netzes in Betrieb zu setzen. Die verhältnissmässig bescheidene Verwendung, welche bisher gerade die Wasserkraft des Niagara bei den denkbar günstigsten hydraulischen Vorbedingungen gefunden hat, ist aber ein Fingerzeig, dass die technischen oder, wenn man will, die finanziellen Schwierigkeiten, welche sich der Nutzbarmachung der Wasserkräfte im grossen Maassstabe entgegenstellen, dem Probleme gewisse Grenzen stecken, welche zur Folge haben, dass für den Eisenbahnbetrieb die Wasserkraft als Ersatz für die Kohle immer nur von lokaler Bedeutung sein wird und für die Allgemeinheit kaum in Betracht kommt. Glücklicherweise liegt aber die Frage ganz anders. Die jüngsten geologischen Untersuchungen haben ergeben, dass zwar die Kohlenlager des Waldenburger Reviers in 150 Jahren und die der englischen Gruben in 250 Jahren erschöpft sein werden; den Kohlenlagern von Nordamerika wird aber eine Lebensdauer von 600 Jahren und den belgischen und westfälischen eine solche von 800 Jahren zugesprochen, und die Vorräthe in Oberschlesien sind so gewaltig, dass das Versagen derselben nicht vor Anfang des vierten Jahrtausends zu gewärtigen ist; und überdies liegen in China noch so unermessliche Schätze von Anthracit und bituminöser Kohle begraben, dass auch nach Erschöpfung der europäischen und amerikanischen Kohlenlager für einen eisernen Vorrath reichlich gesorgt ist. Die Eisenbahnen werden also in Zukunft vielfach mehr als jetzt sich aus grösseren Entfernungen mit Kohle zu versorgen haben; in den Betriebsverhältnissen werden vielfach einschneidende Verschiebungen vorkommen; aber wir können uns mit Beruhigung dem Gedanken hingeben, dass der aufsteigende Kurs in der Förderung der wirthschaftlichen Interessen aller Völker für eine unabsehbare Periode unserer Zeitrechnung gesichert ist.

(Schluss folgt.)

Ergebnisse der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1899.

Das von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1898 eine Betriebslänge von 10314 km umfasste, wurde im Jahre 1899 bedeutend erweitert. Es umfasste am Schlusse des Jahres 1899 — ausschliesslich der 76 km langen Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf — eine Gesammtbetriebslänge von 10935 km, was einem Zuwachs von 621 km oder rund 6 % entspricht. Von dieser Gesammtlänge entfallen 7684 km auf Bahnen im Eigenthum und Betriebe des Staates, 601 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung des Staates und 2650 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung der Eigenthümer betrieben werden. Zum staatlichen Betriebsnetz gehören 70 Lokalbahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 2343 km (+ 676 km)*).

An das Staatseisenbahnnetz schliessen Schleppbahnen mit einer Gesammtlänge von 488 km (+ 9 km) an. Der Stand der Fahrbetriebsmittel auf dem gesammten Staatsbahnnetz umfasste 2521 Lokomotiven (hiervon die ältesten 17 aus den Jahren 1858/60) = 0,23 (0,22) für 1 km, 2031 Tender = 0,186 für 1 km, 5714 Personenwagen = 0,522 (0,535) für 1 km, 1639 Post- und Dienstwagen = 0,149 für 1 km, endlich 42390 Güterwagen = 3,878 (3,946) für 1 km. Der auf 1 km entfallende Stand an Personen- und Güterwagen ist zurückgegangen, ein Beweis, dass die neu hinzukommenden Linien nicht genügend mit Wagen ausgestattet werden.

Was den Verkehr betrifft, so sei erwähnt, dass im Jahre 1899 auf dem gesammten staatlichen Betriebsnetz 1175815 (+ 170102) Züge gefahren und 60291528 (+ 3208509) Zugkm zurückgelegt wurden.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen 62912328 (1898: 51546927, 1890: 25952751), und zwar entfallen auf Schnellzüge 172573 in I. Klasse, 724867 in II. Klasse und 1089868 in III. Klasse, zusammen 1987308 Personen = 3,16 %, und auf Personenzüge 89812 in I. Klasse, 2439841 in II. Klasse, 58402367 in III. Klasse, zusammen 60932020 Personen = 96,84 %. Der Verkehr auf Entfernungen bis 10 km hat im Jahre 1899 47,49 % (gegen 40,09 % im Vorjahre) betragen. Auf Entfernungen bis 20 km betrug die Verkehrsbewegung 64,15 (+ 2,78) %, auf Entfernungen bis 80 km 26,82 (— 1,51) %, auf Entfernungen bis 200 km 6,6 (— 0,9) % und auf Entfernungen bis 1100 km 2,43 (— 0,37) %. Der Fernverkehr hat sich daher im Berichtsjahre noch ungünstiger als im Vorjahre gestaltet. Die Länge des von jedem Reisenden im Durchschnitte zurückgelegten Weges beträgt 21,61 km (gegen 19,15 km im Vorjahre), das Gesammtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks 72739 t (+ 56 t = 0,08 %). An Eilgut wurden 251340 t (+ 4711 t = 1,91 %), an Frachtgut 30896825 t (+ 69043 t = 0,22 %) befördert. Eine wesentliche Steigerung der Frachtmenge ist u. a. eingetreten bei Steinen (+ 219010 t), Braunkohlen (+ 214298 t), Erzen und Mineralien (+ 148604 t), Garten-, Feld- und Walderzeugnissen (+ 103795 t), Mühlenfabrikaten (+ 62548 t), Nutzholz (+ 53531 t) usw. Ausfälle ergaben sich vor allem bei Getreide (— 687980 t), Steinkohlen (— 62876 t), Brennholz (— 58276 t) usw.

Was die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen betrifft, so wurde bereits bei der letzten Tagung des Staatseisenbahnrathes die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise darauf gelenkt, dass diese Ergebnisse während des abgelaufenen Jahres den gehegten Erwartungen nicht entsprochen haben. Es wird daher nicht überraschen, dass die in dem vorliegenden Verwaltungsberichte dargestellten Ergebnisse sowohl im Vergleich mit den Positionen des Voranschlages, als auch an und für sich ein wenig günstiges Bild bieten. Einerseits wurden die Transporteinnahmen, abgesehen von den elementaren Störungen, welche sich leider fast alljährlich wiederholen, hauptsächlich durch den fast völligen Ausfall der im Jahre 1898 beförderten russischen und rumänischen Getreidesendungen — die Differenz beträgt 89000 Wagenladungen — dermaassen nachtheilig beeinflusst, dass selbst die nicht unbedeutende Steigerung in der Personenbeförderung und der hieraus sich ergebenden Einnahme das ungünstige Ergebniss der Güterbeförderung den im Staatsvoranschlage für 1899 zum Ausdrucke gelangten Erwartungen gegenüber nicht auszugleichen vermochte. Andererseits haben die Ausgaben infolge des unverhältnissmässigen Anwachsens der durch sozialpolitische Maassnahmen bedingten Lasten — Vermehrung des Personals und Gehaltsregelung desselben — eine wesentliche Steigerung erfahren.

*) Die Zahlen in den Klammern geben — soweit nichts anderes angegeben — den Unterschied gegenüber dem Vorjahre an.

Die Betriebseinnahmen der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen (einschl. Wiener Stadtbahn) betrugen unter Einrechnung der Ergebnisse der hiermit verbundenen Nebendienste 124148327 (+ 3410197) fl. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge zurückgeführt, beziffern sich die Transporteinnahmen im Jahre 1899 auf 13554 fl. gegen 13415 fl. im Jahre 1898, was eine Steigerung von 139 fl. oder 1,04 % ergibt.

Von den Betriebseinnahmen entfallen auf Transporteinnahmen 111416164 (+ 1634593) fl., und zwar ergab sich

im Personenverkehr eine Einnahme von	29624629 fl.	=	26,59 %
„ Gepäckverkehr „ „ „	1417268 „	=	1,27 „
„ Eilgutverkehr „ „ „	3670067 „	=	3,29 „
„ Frachtgutverkehr „ „ „	76704200 „	=	68,85 „
zusammen	111416164 fl.	=	100 %.

Die Transporteinnahmen aus dem Personenverkehr vertheilen sich wie folgt:

Reisende mit Schnellzügen in	I. Klasse	1604707 fl.	=	5,42 %
„ „ „ „	II. „	3141626 „	=	10,60 „
„ „ „ „	III. „	1885099 „	=	6,36 „
„ „ Personenzügen „	I. „	289640 „	=	0,98 „
„ „ „ „	II. „	2131218 „	=	7,20 „
„ „ „ „	III. „	19558190 „	=	66,02 „
Militär		1014149 „	=	3,42 „
zusammen		29624629 fl.	=	100 %.

Die durchschnittliche Einnahme für die Person und Fahrt betrug 47 (— 7) Kr., die durchschnittliche Einnahme für eine Person und 1 km 1,31 (— 0,1) Kr. Die Einnahme für zusammenstellbare Fahrscheine bezifferte sich auf 1801901 (+ 25440) ℳ. Die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm betrug bei Reisegepäck 0,1585 fl. (+ 0,57 %), bei Eilgut 0,1073 fl (+ 4,99 %), bei Frachtgut 0,0198 fl. (— 1 %).

Die Betriebsausgaben des Staatsbahnbetriebes ausschliesslich der vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsung und Tilgung betrugen 85042317 (+ 6696324) fl. Dieses Ergebniss findet seine Begründung theils in dem bedeutenden Streckenzuwachs und in den hierdurch bedingten Mehrleistungen, theils in den erheblichen Mehrkosten, welche die im Berichtsjahre fortgesetzten sozialpolitischen Maassnahmen im Gefolge hatten. So erforderten die Beförderungen des angestellten Personals sowie die Lohnerhöhungen und Stellungsverbesserungen des ständigen Taglohnpersonals 485400 fl., die Erhöhung des Personalstandes aus Anlass der Durchführung der neuen Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeit im Betriebsdienste der österreichischen Staatsbahnen 517800 fl., die Erhöhung der Wächterquartiergelder um 20 % 33300 fl., die höheren Auslagen für Zulagen infolge Vermehrung des Personals und der Nachtzüge sowie für die Anweisung der Nachtdienstzulagen für Vertreter 30000 fl. usw.

Von den Betriebsausgaben entfallen auf persönliche Erfordernisse 48607773 fl., auf sachliche Erfordernisse 36434544 fl. Die Betriebsausgaben des Gesammtnetzes betragen für 1 Betriebskilometer 8888,46 fl., für 1 Zugkm 1,55 fl., für 100 Wagenachskilometer 4,17 fl. und für 1000 Bruttotkm 6,93 fl.

Der Betriebskoeffizient des Staatsbahnbetriebes stellt sich auf 60,74 (57,29) %.

Der Vergleich der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1899 mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium einen um 4167632 fl. ungünstigeren Erfolg, und zwar ist das Erforderniss um 1410871 fl. höher, die Bedeckung um 2756761 fl. niedriger gewesen.

Die Kapitalverzinsung der im Eigenthum des Staates stehenden und von demselben für eigene Rechnung betriebenen Bahnen stellte sich bei einem Anlagekapital von 1236650958 fl. und einem Betriebsüberschusse von 30393358 fl. auf 2,46 (2,8) %. Da sich jedoch der Gesammtaufwand für Verzinsung und Tilgung des investirten Kapitals auf 56255898 fl. stellt, war zur Bestreitung dieses Aufwandes im Jahre 1899 ein Staatszuschuss von 25862540 fl. nothwendig, ein Betrag, welcher um 3870636 fl. den im Staatsvoranschlage für diesen Zweck vorgesehenen überstieg und um 4378799 fl. höher ist als der im Jahre 1898 erwachsene Gebahrungsabgang der Staatsbahnen.

Was im besonderen die vom Staate betriebenen Lokalbahnen betrifft, so betrugen die Ausgaben der betriebsführenden Verwaltung 4970233 fl., die Betriebskostenvergütung dagegen sammt zurückgezahlten Stundungsschulden nur 4248851 fl.; es ergibt sich daher ein Betriebsabgang von 721381 fl. Einen überaus erfreulichen Eindruck machen die Mittheilungen des Berichtes über die zahlreichen Wohlfahrtseinrichtungen,

welche zu Gunsten des Personals der Staatseisenbahnverwaltung bestehen (der Personalstand des Eisenbahnministeriums und der ihm unterstehenden Dienststellen betrug: Staatsbeamte 355, Staatsdiener 112, Staatsbahnbeamte 6 881, Unterbeamte 5 530, Diener und Wächter 28 237, zusammen 41 115 Bedienstete). Unter den bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen sind zu nennen: das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte mit einem Vermögen von 13 832 592 fl. und 12 422 Mitgliedern. Die Gebahrung des Jahres 1899 schliesst mit einem Ausfalle von 816 819 fl., welcher durch den Betrieb gedeckt wird. Dieser Ausfall ist darauf zurückzuführen, dass die statutenmässigen Beiträge der Mitglieder und der Staatseisenbahnverwaltung vom versicherungstechnischen Standpunkt unzulänglich sind. Das Provisionsinstitut (für Diener, Arbeiter, Diurnisten usw.) schliesst mit einem Vermögen von 9 786 432 fl. bei einer Mitgliederzahl von 43 108 (darunter 12 944 Arbeiter). Die Bediensteten, welche nicht Mitglieder eines Versorgungsfonds sind, erhalten ebenso wie ihre Wittwen bei Eintritt der Arbeitsunfähigkeit (nach mindestens 10 jähriger Dienstzeit) aus Betriebsmitteln Gnadengaben. Diese beliefen sich 1899 auf 148 615 fl.

Die Krankenkasse hatte durchschnittlich 96 155 Mitglieder. Die Einnahmen beliefen sich auf 1 124 088 fl., die Ausgaben auf 1 055 394 fl. Von den Unterstützungsfonds hatte jener der Krankenkasse ein Vermögen von 458 962 fl. Was die Versicherung gegen Unfälle betrifft, so ist das gesammte Personal bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert. Die Zahl der versicherten Bediensteten betrug 156 405. Die Durchschnittsjahresrente für dauernd erwerbsunfähige Bedienstete beträgt nach dem Ergebnisse des Jahres 388 fl., jene der Wittwen 160 fl., der Kinder 100 fl., der Ascendenten 110 fl.

Die Spar- und Vorschusskasse hat ein Vermögen von 74 691 fl. Die Spareinlagen werden mit 4,75 % verzinst. Für Vorschüsse sind 5,5 % Zinsen zu entrichten. Aus den Einnahmen des Schulfondsvereins, der ein Vermögen von 181 085 fl. besitzt, werden zahlreiche Handstipendien (1899: 143 zu je 100 fl.) zur Ermöglichung der Ausbildung der Kinder von Bediensteten in Gymnasien und anderen Mittelschulen gewährt. Der aus den Kreisen der Staatsbahnbediensteten anlässlich des 50 jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers gegründete Wohlthätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der Staatsbahnverwaltung hat bereits ein Vermögen von 72 825 fl. Aus seinen Mitteln erhalten Töchter von Bediensteten der Staatsbahnen Heirathsausstattungen sowie Unterstützungen behufs wissenschaftlicher und sonstiger Ausbildung. Der Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonienverein besitzt ein Vermögen von 26 085 fl. Er hat im Jahre 1899 für Vereinszwecke 25 486 fl. verausgabt. Ausserdem bestehen die Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung der Staatsbahndirektion Lemberg für Ferienkolonien, die Czedik'sche Heirathsausstattungsstiftung und die Julius Lott-Stiftung. Ueberdies sind an Wohlfahrtseinrichtungen zu erwähnen: Schulen für Kinder von Bahnbediensteten, darunter eine in Lemberg mit fünf Klassen, Arbeiterhäuser, Badeanstalten, Speiseräume, sechs Lebensmittelmagazine mit 19 942 Mitgliedern und einem Waarenumsatz von über 2 000 000 fl. usw.

Das Vermögen sämmtlicher Wohlfahrtsanstalten der österreichischen Staatsbahnen belief sich Ende 1899 auf 25 565 766 (+ 1 099 580) fl. Die Einnahmen betrugen 5 300 000 fl., wovon etwa 1 000 000 fl. die Staatsbahnverwaltung als Beitrag beisteuerte. Ausserdem entrichtete dieselbe 1 094 752 (+ 251 000) fl. als Beitrag zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aenderung der gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte im preussischen Staatseisenbahndienste.** Die §§ 8 und 17 der genannten Bestimmungen sind durch Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. Juni d. J. in einigen Punkten abgeändert worden. § 8 bezieht sich auf die Urlaubsertheilung. Während bisher die Bestimmung dahin lautete, dass die unmittelbaren Dienstvorgesetzten den ihnen dienstlich unterstellten Beamten Urlaub ohne verwaltungsseitige Uebernahme der Stellvertretungskosten bis zur Dauer von einem Tage ertheilen konnten, ist diese Befugniss bis zur Dauer von 24 Stunden auf die Urlaubsertheilung an sich selbst ausgedehnt bei den Vorständen der Bahnhöfe I. bis III. Klasse, der selbständigen Abfertigungsstellen, der Nebenwerkstätten, Betriebs- und Wagenmeistereien sowie der Bahnmeistereien, ferner bei den Telegraphenmeistern. Die vorstehend genannten Vorstände und Beamten sowie die Vorstände der Direktionsbüros und der Hauptkassen dürfen den ihnen dienstlich unterstellten Beamten o h n e verwaltungsseitige Uebernahme der Vertretungskosten von jetzt an bis zur Dauer von drei Tagen (statt bisher 1 Tag) Urlaub ertheilen. Die den Inspektionsvorständen bisher gegebene Befugniss, unter der obigen Voraussetzung Urlaub bis zu drei Tagen zu ertheilen, ist nun auf eine Woche (sieben Tage) erweitert.

§ 17 bezieht sich auf die Befugniss zur Ertheilung von Weisungen und Verweisen. Nach der bisherigen Bestimmung stand diese zwar in m ü n d l i c h e r Form jedem Vorgesetzten gegen seine Untergebenen zu, zu schriftlichen Warnungen und Verweisen zu den Dienstakten waren aber nur die Inspektionsvorstände befugt, und Geldstrafen bis zu neun Mark, die von ihnen verhängt waren, bedurften der nachträglichen Festsetzung durch die Eisenbahndirektion. Beide Beschränkungen sind jetzt fortgefallen.

— **Vorschriften über den Rangirdienst.** Die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung geltenden Vorschriften über den Rangirdienst sind nach einer Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch folgende Vorschrift ergänzt: „Eisenbahnpostwagen und regelmässig zu Postzwecken benutzte Eisenbahngüterwagen, in denen während des Stilllagerns auf den Stationen Postbeamte dienstlich thätig sind, werden bei Tage durch Ausstecken je einer grünen Fahne an beiden Langseiten des Wagens, bei Dunkelheit durch Erleuchtung gekennzeichnet. Bei Dunkelheit erfolgt ausserdem mündliche Verständigung des Rangirpersonals." Die Eisenbahnkommissare sind ersucht worden, den ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen von diesem Erlass behufs gleichmässiger Beachtung Kenntniss zu geben.

— **Versuche mit den Duplexluftpumpen der Newyork Air Brake Company.** Zur Anstellung weiterer Versuche mit den Duplexluftpumpen, den Luftpumpenreglern und den Führerbremsventilen der Newyork Air Brake Company sind die königlichen Eisenbahndirektionen vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt worden, je zwei Lokomotiven mit den vorgenannten Theilen ausrüsten zu lassen. Ueber die Ergebnisse im Betriebe ist binnen Jahresfrist an den Minister zu berichten.

— **Der „neue Schuldenerlass" des „Vorwärts".** Der „Vorwärts" hatte vor einigen Tagen einen angeblichen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht, durch welchen die Beamten vor leichtsinnigem Schuldenmachen gewarnt wurden. Die „Berliner Korresp." schreibt hierzu unter der obigen Ueberschrift folgendes: „Der ‚Vorwärts' weiss über einen ‚neuen Schuldenerlass' des preussischen Eisenbahnministers zu berichten. Er knüpft daran Bemerkungen über die Unzulänglichkeit des Einkommens der Eisenbahnbediensteten und darüber, wie leicht ein Beamter ohne eigenes Verschulden zum Schuldenmachen kommen kann. Besonders regt sich die Zeitung darüber auf, dass das Eingehen einer Schuldenlast, die das zweimonatige Diensteinkommen überschreite, unter Umständen die Aufkündigung des Dienstverhältnisses zur Folge haben solle.

Nach zuverlässiger Mittheilung ist ein Erlass dieses oder ähnlichen Inhalts von dem Eisenbahnminister überhaupt nicht ergangen. Anscheinend handelt es sich im vorliegenden Falle um die Verfügung einer Eisenbahndirektion, die sich vermuthlich durch besondere Vorkommnisse dazu veranlasst gesehen hat. Die darin in Erinnerung gebrachte Vorschrift, dass bei leichtsinnigem Schuldenmachen die Dienstentlassung jedenfalls dann in Erwägung gezogen werden solle, wenn die Schuldenlast den Betrag des zweimonatigen Einkommens übersteige, rührt aus dem Jahre 1853, also aus einer Zeit her, die mehrere Jahrzehnte zurückliegt. Wenn im Anschluss hieran Zeitungen das Schuldenmachen der Beamten mit Krankheiten und anderen Unglücksfällen in den Familien zu entschuldigen suchen und die zweifellos wohlgemeinten Absichten der Verwaltung zum Besten ihrer Untergebenen in herzlose Strenge verdrehen, so genügt zur Entkräftigung dieses Angriffs die eine Thatsache, dass für Fälle unverschuldeter Nothlage der Staatseisenbahnverwaltung bedeutende Fonds, alljährlich mehr als 3 000 000 ℳ, zur Ver-

fügung stehen und von ihr auch vollständig verwendet werden. In Fällen wirklicher, nicht durch Leichtsinn herbeigeführter Noth leistet die Eisenbahnverwaltung also bereitwilligst Hilfe. Es ist ein Zeichen der Zeit, dass jede Maassnahme der Verwaltung, die eine Fürsorge für ihr Personal im Auge hat, missdeutet und dazu benutzt wird, das Verhältniss zwischen Staat und Beamten zu trüben.

Dass der Vorwärts, seiner Tendenz getreu, zu solchen Mitteln greift, ist nicht zu verwundern, dass aber Blätter, welche die Sache der Ordnungsparteien noch zu vertreten meinen, keinen Anstand nehmen, derartige ungerechte Angriffe gegen eine Staatsverwaltung mitzumachen, ist tief zu beklagen."

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Am 1. d. Mts. wurde der 2. Nachtrag zur 5. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben.

— **Eisenbahnunfall auf dem Berliner Bahnhof in Hamburg.** Am 1. d. Mts., Nachmittags 5½ Uhr, lief der auf dem Berliner Bahnhof ankommende Postzug infolge Versagens der Bremse gegen den Prellbock, zertrümmerte diesen und fuhr sodann gegen die Wand des Bahnhofsgebäudes. Der Zugführer brach einen Arm, ein Postschaffner wurde am Rücken verletzt. Der Materialschaden ist bedeutend, da die Wagen sich übereinander thürmten.

— **Altdamm-Kolberger Eisenbahn.** In der kürzlich stattgehabten Generalversammlung der Gesellschaft, in der Geschäftsbericht und Bilanz genehmigt und der Direktion Entlastung ertheilt wurde, ist der vorgeschlagenen Kündigung des Pachtvertrages mit dem Eisenbahnfiskus, betr. die Eisenbahnstrecke Altdamm-Gollnow, sowie den vorgeschlagenen Satzungsänderungen zugestimmt worden.

— **Ueber die Fortschritte des Kleinbahnwesens in Ostpreussen** bringt die „Königsb. Hartung'sche Ztg." eine längere Auslassung, der wir entnehmen, dass die „Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft" sich veranlasst gesehen hat, ihre in den Provinzen Ost- und Westpreussen schwebenden Kleinbahnprojekte nunmehr zum Abschluss zu bringen. Ueber diese Projekte sind dem genannten Blatte noch folgende Mittheilungen zugegangen. Die bedeutendste der in Rede stehenden Unternehmungen ist die Insterburger Kleinbahngesellschaft, welche allein 263 km strahlenförmig von Insterburg ausgehende Eisenbahnen umfasst und den Kreisen Insterburg, Ragnit, Tilsit, Niederung, Labiau und Darkehmen zu gute kommt. Eine südliche Linie geht von Insterburg nach Trempen und Lindenhof, eine nordöstliche über Kraupischken nach Ragnit, eine nordwestliche von Insterburg bis Skaisgirren, mit einer Abzweigung von Juckeln nach Mehlauken und Peplin. Insterburg wird also in Zukunft noch Einmündungsort von drei Kleinbahnen, so dass es der wichtigste Mittelpunkt für acht verschiedene Linien sein wird. Ausserdem gehören zu diesem Insterburger Netz noch eine Bahn von Tilsit über Pogegen nach Schmalleningken sowie die Kleinbahnen im Kreise Niederung von Gr.-Brittanien nach Kaukehmen mit Abzweigung nach Seckenburg. Das Bankapital aller dieser Linien ist auf rund 8 500 000 ℳ festgesetzt, die sich folgendermaassen vertheilen: Staatsbeitrag 3 498 000 ℳ, Provinz Ostpreussen 1 749 000 ℳ, Kreis Insterburg 600 000 ℳ, Kreis Ragnit 550 000 ℳ, Kreis Tilsit 170 000 ℳ, Kreis Niederung 313 000 ℳ, Kreis Labiau 172 000 ℳ, Darkehmen 158 000 ℳ, Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. 1 214 000 ℳ, zusammen 8 424 000 ℳ. Das zweite Unternehmen, die Pillkaller Kleinbahnaktiengesellschaft, umfasst zwei im Kreise Pillkallen belegene Kleinbahnlinien, und zwar von Pillkallen nach der russischen Grenze bei Schirwindt und von Pillkallen nach Lasdehnen. Beiträge leisten hierzu der Staat 666 000 ℳ, die Provinz Ostpreussen 333 000 ℳ, der Kreis Pillkallen 355 000 ℳ, Lenz & Co. 335 000 ℳ, zusammen 1 689 000 ℳ. Das dritte und vierte der zum Abschluss gelangten Unternehmen betreffen die Provinz Westpreussen. Es sind dies die Marienwerder Kleinbahn mit einem Aktienkapital von 2 124 000 ℳ und die vollspurige Kleinbahn Culmsee-Melno, welche die vier Kreise Graudenz, Briesen, Culm und Thorn umfasst und einen Kostenaufwand von 2 185 000 ℳ erfordert. An der ersten Kleinbahn betheiligen sich der Staat mit 652 000 ℳ, die Provinz Westpreussen mit 326 000 ℳ, der Kreis Marienwerder mit 326 000 ℳ, Lenz & Co. mit 820 000 ℳ; an der Kleinbahn Culmsee-Melno der Staat mit 874 000 ℳ, die Provinz Westpreussen mit 437 000 ℳ, der Kreis Graudenz mit 161 000 ℳ, die Kreise Briesen, Culm und Thorn mit je 129 000 ℳ, Lenz & Co. mit 326 000 ℳ. Die Gesammtsumme, mit der sich die Staatsregierung betheiligt, beläuft sich also für die vorgenannten Bahnen auf 5 690 000 ℳ. Hoffentlich erweisen sich diese bedeutenden Geldbeiträge, welche auf die Weise den von den Kleinbahnen berührten Landestheilen zugeführt werden, als zinsbringend und fördernd.

— **Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten.** Nachdem die am 21. April d. J. abgehaltene Generalversammlung die Aufnahme auch der ständigen Arbeiter, soweit sie der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse angehören, in den Verein beschlossen hat, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in Ergänzung eines früheren Erlasses widerruflich und ausnahmsweise genehmigt, dass auch die von den Arbeitern am Anfange jedes Jahres zu entrichtenden Versicherungsbeiträge auf Grund der von den Bezirksausschüssen aufgestellten Sollllisten, soweit die Arbeiter damit einverstanden sind, durch Abzug in den Lohnlisten verwaltungsseitig einbehalten werden. Auch können die Beiträge, die von den im Laufe eines Jahres dem Verein beitretenden Beamten und Arbeitern erstmalig zu zahlen sind, unter der Voraussetzung des Einverständnisses der Betheiligten bei der nächsten Gehalts- oder Lohnzahlung eingezogen werden. Um dem Verein ferner eine schnelle zinsbare Anlegung der Baarbestände zu ermöglichen, findet der Minister nichts dagegen zu erinnern, dass die Eisenbahnhauptkassen von den nach den Solllisten der Bezirksausschüsse am 1. Januar jeden Jahres fälligen Beiträgen alsbald nach diesem Tage 90 % an die Seehandlung in Berlin abführen, ohne die Abrechnung und Ablieferung der Stationskassen abzuwarten.

Soweit noch nicht geschehen, sollen die Arbeiter von dem Beschluss der Generalversammlung durch das Amtsblatt in Kenntniss gesetzt und auf die wirthschaftliche Bedeutung der Versicherung gegen Brandschaden, zu welcher der Verein günstige Gelegenheit biete, hingewiesen werden.

— **Verband deutscher Bahnhofswirthe.** Die deutschen Bahnhofswirthe haben vor einigen Tagen in Berlin einen Verband gebildet, der die sämmtlichen deutschen Bahnhofswirthe zu gemeinsamer Wahrung ihrer Standesinteressen an sich ziehen und umfassen will. Satzungen wurden schon genehmigt, auch ein Vorstand gewählt.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt die Regierungs- und Bauräthe: Köhne, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle a. S., Werren, bisher in Stralsund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Danzig, Lottmann, bisher in Stendal, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Jülich und Kuntze, bisher in Breslau, als Vorstand der Maschineninspektion 1 nach Münster i. W., und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Denkhaus, bisher in Essen a. d. R., als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Stendal, Kobé, bisher in Geestemünde, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Essen a. d. R., Irmisch, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Stralsund, Smierzchalski, bisher in Jülich, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Geestemünde, Moeser, bisher in Halle a. S., als Vorstand der Bauabtheilung nach Potsdam, Linke, bisher in Danzig, als Vorstand der Bauabtheilung 2 nach Konitz, Krzyzankiewicz, bisher in Bremen, zum Bau der Bahnstrecke Bremervörde-Buchholz nach Harsefeld und Guericke, bisher in Kattowitz, zur Leitung der Bauabtheilung für den Bau der Bahnstrecke Forst-Guben nach Guben, ferner der Eisenbahnverkehrsinspektor Moritz Schmidt, bisher in Cassel, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Göttingen. — Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Karl Schulz in Stralsund ist die Leitung der Betriebsinspektion 1 daselbst übertragen worden. — Ernannt wurde der Regierungsbaumeister Nixdorff in Bassum zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor und der Eisenbahnsekretär Fuchs in Köln zum Eisenbahnrechnungsdirektor unter Verleihung der Stelle des Vorstandes des Rechnungsbüreaus bei der Eisenbahndirektion daselbst. — Der Eisenbahnverkehrsinspektor Simonis, seither Vorstand der Verkehrsinspektion in Göttingen, ist in den Ruhestand getreten.

Im Bereiche der badischen Staatseisenbahnen wurde ernannt der Bahnbauinspektor, Baurath Friedrich Wenner in Bruchsal zum Vorstand der Eisenbahnbauinspektion Basel und Centralinspektor, Oberingeniör Hermann von Stetten in Freiburg unter Belassung des Titels „Oberingeniör" zum Bahnbauinspektor und Vorstand der Eisenbahnbauinspektion daselbst. — Versetzt wurde der Bahnbauinspektor, Oberingeniör Karl Hofmann in Lauda nach Bruchsal. — Uebertragen wurden den tit. Bahnbauinspektoren, Regierungsbaumeistern Karl Weyer in Konstanz unter Versetzung zur Generaldirektion, Otto Hauger in Waldkirch unter Belassung in seiner derzeitigen Verwendung und Walther Schwarzmann in Karlsruhe, unter Belassung ihres Titels „Bahnbauinspektor" etatsmässige Amtsstellen von Centralinspektoren, sowie dem tit. Bahnbauinspektor, Regierungsbaumeister Otto Spies in Lauda

die etatsmässige Amtsstelle des Bahnbauinspektors daselbst und endlich dem Regierungsbaumeister Felix Eitner in Karlsruhe unter Verleihung des Titels „Maschineninspektor" die etatsmässige Amtsstelle eines Centralinspektors.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Tarifregulirungen für Zucker.** Im österreichischen „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" wird nachstehende, mit der Tariferhöhung für Zuckertransporte im Inlande im Zusammenhange stehende Kundmachung verlautbart: „Für jene Rohzuckersendungen, welche von einer der im ersten Absatze des Ausnahmetarifes VII des Lokaltarifes der österreichischen Staatsbahnen genannten Stationen durch eine auf österreichischem Gebiete gelegene Zuckerraffinerie bezogen werden, findet mit Wirksamkeit vom 15. August d. J. hinsichtlich der österreichischen Staatsbahnen die Frachtberechnung auf Grund des Ausnahmetarifes IXb (d. i Klasse B weniger 15 %) im Rückvergütungswege unter der Bedingung statt, wenn binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes durch Beibringung des Frachtbriefduplikates nachgewiesen wird, dass von der betreffenden Fabrik eine 90 % des bezogenen Rohzuckers entsprechende Menge Raffinadezucker nach einem ausländischen Platze versendet worden ist. Hinsichtlich der nach Hafenplätzen bezw. nach den Umschlagplätzen an der Elbe und Donau sowie nach Triest abgefertigten Raffinadesendungen finden, was den Nachweis der Ausfuhr anlangt, die diesbezüglichen Bestimmungen des Export-Ausnahmetarifes IX des Lokaltarifes der österreichischen Staatsbahnen Anwendung."

— **Kundgebungen gegen die Tariferhöhungen auf den österreichischen Staatsbahnen.** In Lemberg verhandelten am 30. Juni d. J. Delegirte des Landesausschusses, des Landes-Eisenbahnrathes, der drei galizischen Handelskammern, der galizischen Landwirthschaftsgesellschaft, des Krakauer agronomischen Vereines und der galizischen Naphta-Industriegesellschaft über ein gemeinsames Vorgehen gegen die von der Regierung beabsichtigte Erhöhung der Staatsbahntarife. Es wurde einstimmig folgender Beschluss angenommen: „Der in Lemberg versammelte Untersuchungsausschuss, bestehend aus Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und Gewerbes, erklärt sich gegen jede Erhöhung der Bahntarife, welche, unbekümmert um die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes sowie um die Bedingungen der Entwickelung der Landwirthschaft und der Industrie, lediglich aus fiskalischen Rücksichten auf eine Erhöhung der Einnahmen der Staatsbahnen abzielt." Es wurde ein Sonderausschuss mit der Ausarbeitung einer eingehenden Denkschrift betraut, welche der Regierung überreicht werden soll.

— **Kolomeaer Lokalbahnen.** In der diesjährigen Generalversammlung dieser Lokalbahn, deren Betrieb von der Staatseisenbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft geführt wird, wurden Mittheilungen gemacht, aus denen ersichtlich ist, dass das Unternehmen durch das Anwachsen des Betriebskostenabganges in eine sehr missliche Lage gerathen ist. Nach dem für das Jahr 1899 erstatteten Berichte des Verwaltungsrathes betrugen die Gesammteinnahmen 41 983 fl., die Ausgaben 71 462 fl., so dass hieraus ein Betriebsabgang von 29 478 fl. sich ergibt. Im Personenverkehre wurden 14 218 Personen befördert, gegen das Vorjahr um 1 613 Personen weniger. Der stetige Rückgang des Personenverkehres wird dem Wettbewerbe des Omnibusverkehres zugeschrieben. Die Frachtentransporte haben eine starke Einbusse erlitten; zur Beförderung gelangten 43 372 t gegen 68 072 t im Vorjahre, somit um 24 700 t weniger. Die Gesammtausgaben mit 71 462 fl. sind gegen das Vorjahr um 6 338 fl. gestiegen. Die schwebende Schuld an die österreichische Länderbank beläuft sich bereits auf 104 000 fl., und es droht die Länderbank mit der Kündigung ihrer Forderung, wenn es nicht in absehbarer Zeit gelingt, durch geeignete Maassnahmen die Betriebsergebnisse der Kolomeaer Lokalbahnen zu verbessern und einen angemessenen Betriebsüberschuss zu sichern.

Der Plan der Errichtung der Kolomeaer Lokalbahnen entsprang seinerzeit der Erwägung, für die Petroleumgruben in Peczenycin und Sloboda-Rongurska ein Transportunternehmen zu schaffen. Die Kolomeaer Lokalbahnen wurden unter Mitwirkung der Länderbank gebaut. Anfangs warf die Bahn ein befriedigendes Erträgniss ab, so dass Dividenden von 5 % bezahlt werden konnten. Seit längerer Zeit machte man jedoch die Wahrnehmung, dass das Petroleumvorkommen bedeutend zurückging, und da die Basis für eine fortschreitende Entwickelung der Bahn nur die Petroleumtransporte bildeten, nahmen auch die Frachten in erheblichem Maasse ab. Es wurden nun Vereinfachungen in der Führung des Betriebes angestrebt, hauptsächlich um die Betriebskosten herabzudrücken, und zunächst eine einschneidende Einschränkung des Zugverkehres und der Personenbesetzung eingeleitet. Diese Maassnahmen wurden im Frühjahre d. J. eingeführt und sind in ihren Wirkungen noch nicht erprobt. Die Gesellschaft stellte nun bei der Regierung den Antrag, den Personenverkehr ganz aufzulassen und die Bahn nur als Schleppbahn zu betreiben. Das Eisenbahnministerium bewilligte jedoch die vollständige Auflassung des Personenverkehres nicht, sondern entschied sich für einen fakultativen Personenverkehr. Derselbe soll darin bestehen, dass Personenwagen nur mit Güterzügen mitgenommen werden und dass nicht wie bisher Personenzüge gesondert verkehren. Es kam nämlich wiederholt vor, dass ein Personenzug abgelassen wurde, in welchem sich während der ganzen Fahrt nur ein oder zwei Reisende befanden. Nach den Erhebungen der Regierung dürften beim fakultativen Personenverkehr die Lasten voraussichtlich durch die Einnahmen gedeckt werden, ohne dass der ungewöhnliche Fall eintreten müsste, dass eine Bahn ihren Personenverkehr ganz auflässt. Die Gesellschaft hat der Regierung die für den Betrieb vorgestreckten Beträge mit Hilfe des erwähnten, bei der Länderbank aufgenommenen Vorschusses bis auf einen Betrag von 30 000 fl. zurückgezahlt.

— **Betriebseröffnung.** Die Theilstrecke Winterberg-Eleonorenhain der Lokalbahn Strakonitz - Winterberg-Wallern wird am 9. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Damit wird die ganze Lokalbahn im Betriebe stehen.

— **Auskunftsbüro der österreichischen Staatsbahnen im Auslande.** Auf der Pariser Weltausstellung soll, wie verlautet, demnächst ein Auskunftsbüro der österreichischen Staatsbahnen und zwar im österreichischen Reichshause eingerichtet werden. Es besteht die Absicht, dieses zunächst für die Dauer der Ausstellung errichtete Büro, falls damit günstige Erfahrungen gemacht werden, zu einer dauernden Einrichtung zu gestalten.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft hat sich, wie verlautet, grundsätzlich bereit erklärt, wegen Verpachtung oder Mitbenutzung der ihr gehörigen Lokalbahnstrecken Schwechat-Fischamend und Bruck a. d. L.-Hainburg mit dem Konzessionswerber der elektrischen Bahn Wien-Pressburg in Verhandlung zu treten und nach Zustandekommen einer gütlichen Uebereinkunft ihre Proteste bezw. Beschwerden zurückzuziehen.

— **Investitionen der Kaschau-Oderberger Bahn.** Der ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister der Kaschau-Oderberger Bahn gestattet, für Investitionen zum Zwecke der unbehinderten Abwickelung des steigenden Verkehres auf der ungarischen Linie eine schwebende Schuld von 1 000 000 Kr. und für die in Verbindung hiermit auf der österreichischen Linie durchzuführenden Arbeiten eine solche von 500 000 Kr., hinsichtlich dieser letzteren unter Vorbehalt der Einwilligung der österreichischen Regierung, zu den für früher bewilligte Anleihen festgestellten Bedingungen aufzunehmen.

— **Barcs-Pakraczer Eisenbahn.** Nach dem Bericht für das Jahr 1899 belief sich das Roherträgniss auf 360 522 (+ 20 711) fl., die Betriebsausgaben auf 219 556 (+ 3 887) fl., demnach ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 140 965 (+ 16 824) fl. Der Beitrag der Südbahn zur Ergänzung des Betriebsüberschusses auf 300 000 fl. beziffert sich auf 159 034 fl. Zur Einlösung des Kupons der Prioritätsaktien werden 291 830 fl. verwendet; der verbleibende Betrag von 8 170 fl. wurde dem Spezial-Erträgnisskonto zugeführt.

— **Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.** Nach dem Bericht der Direktion schliesst das Jahr 1899 mit einem Reingewinn von 763 735 fl. ab. Mit Hinzurechnung des Uebertrages des Vorjahres im Betrage von 26 699 fl. bleibt ein Betrag von 790 434 fl. verfügbar, aus welchem die Auszahlung von je 6 fl. für die Prioritäts- und Stammaktien erfolgt.

— **Der Ausstand der Arbeiter in der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen** hält noch an. Indessen ist eine Vermittelung angebahnt worden, welche eine baldige Beilegung des Ausstandes gewärtigen lässt. Auf Aufforderung der Arbeiter legte nämlich ein Budapester Reichsrathsabgeordneter dem Finanzminister die Forderungen der Streikenden dar und bat ihn um thunlichste Berücksichtigung derselben. Der Minister erklärte hierauf, er sei geneigt, die auf die Einhaltung des Fabrikordnungsstatuts bezüglichen Forderungen der Arbeiter zu erfüllen und auch hinsichtlich des Akkordlohnes eine den Wünschen der Arbeiter entsprechende Verfügung zu treffen. Gleich-

zeitig versprach der Minister, die feiernden Arbeiter zu empfangen. Auf Grund der erhaltenen Informationen traf der Minister sofort die Verfügung, dass ein bevollmächtigter Ministerialkommissar sich mit den Arbeitern und dem Direktor der Maschinenfabrik in Verbindung setze. Diese neue Wendung in der Angelegenheit erregt in den Kreisen der Arbeiter die grösste Freude und sprechen dieselben dem als Vermittler aufgetretenen Reichsrathsabgeordneten für seine Bemühungen lebhaften Dank aus.

Vereinsausland.

— Ein neuer Tarif für Lebensmittel auf den französischen Staatsbahnen. Die Verwaltung der französischen Staatsbahnen hat soeben dem „Journ. des transp." zufolge dem Ministerium einen neuen Spezialtarif vorgelegt, welcher den Transport von Lebensmitteln im Gewicht von 10, 20, 30 oder 40 kg zwischen allen Stationen ihres Bahnnetzes und Paris unter Vorauszahlung der Fracht regelt. Dieser Tarif hat als charakteristisches Merkmal einerseits die Ausdehnung des Satzes, welcher im allgemeinen auf Lebensmittel bei Abfertigung von mindestens 50 kg Anwendung findet, auch auf kleine Sendungen, andererseits den Zwang zur Zahlung der Fracht mittelst besonders hierzu eingerichteter Zahlzettel, welche „Bons de Transport" genannt werden.

Der neue Tarif bringt für kleine Sendungen landwirthschaftlicher Erzeugnisse werthvolle Ermässigungen im Vergleich zum allgemeinen Tarif für den Transport landwirthschaftlicher Erzeugnisse. Diese sich auf Stempel- und Einschreibegebühren beziehende Preisermässigung beläuft sich bei Sendungen von 40 kg schon auf 20 ₰. Die Preise verstehen sich für das Gesammtgewicht der Sendung, abgerundet auf 10 kg nach oben, auch wenn diese aus mehreren einzelnen verpackten Stücken besteht, wenn sie nur zusammen 40 kg oder weniger wiegen und die Gesammtsendung von derselben Person an dieselbe Person gerichtet ist.

Das Interessanteste an dem neuen Tarif ist die Bezahlung mittelst „Transportbons", denn dies bedeutet eine vollständige Neuerung für die französischen Eisenbahnen. Die Sendungen werden, wie gesagt, nur zum Transport zugelassen, wenn sie im voraus mit sogenannten „Transportbons" versehen sind, welche auf den Stationen zu den auf ihnen vermerkten Preisen verkäuflich sind und von dem Versender dem Frachtbrief beigefügt werden müssen. Diese „Transportbons", welche die Form und die Grösse der jetzt im Gebrauch stehenden Quittungsstempel haben, werden dem Frachtbrief seitwärts angeheftet.

Die Anwendung dieser „Transportbons", die offenbar nur eine etwas eigenartige Form der in manchen Ländern für gewisse Beförderungsarten zugelassenen Frachtfreimarken sind, bietet einen doppelten Vortheil: es wird dadurch das Rechnungsgeschäft der Abfertigungsstellen vereinfacht und die Revision auf eine einfache Baarkassenzählung beschränkt; ausserdem vereinfacht sie auch das für die Abfertigung der Waaren erforderliche Schreibwerk der Ankunfts- und Abfahrtsstationen.

— Arth-Rigibahn. Die am 23. Juni d. J. abgehaltene Generalversammlung dieser Bahn verweigerte, wie bereits in Nr. 51 S. 792 d. Ztg. kurz erwähnt, die Genehmigung der Rechnung und des Jahresberichtes und bestellte eine dreigliedrige Kommission zur Prüfung der Lage. Ueber den Verlauf berichtet die „Schweiz. Hand.-Ztg." noch folgendes: Die Gegnerschaft wurde geführt von Herrn Sourbeck, Generalsekretär der schweizerischen Eisenbahner in Bern, der als Aktionär gegen die Verwaltung, namentlich aber gegen den Direktor auftrat, dem er vorwarf, nicht die nöthige Ordnung im Betriebe zu haben. Es fehle an der Kontrole über die Fahrkarten und über die Materialvorräthe. Ebenso werden in viel zu grossem Umfange Freikarten ausgestellt und auf die Tarife derartige Vergünstigungen gewährt, dass man kaum annehmen könne, der Verwaltungsrath habe von all' diesen Dingen Kenntniss. Er beantragte deshalb, die Rechnung nicht zu genehmigen, sondern eine Untersuchungskommission einzusetzen, welche einer ausserordentlichen Generalversammlung Bericht und Antrag einzubringen habe. Der Präsident des Verwaltungsrathes erwiderte hierauf, dass der Verwaltungsrath die Anschuldigungen gegen den Direktor prüfen werde. Die Abnahme der Rechnung wurde mit 3 585 Stimmen gegen 2 336 Stimmen verworfen und beschlossen, eine Untersuchungskommission einzusetzen. In den Verwaltungsrath wurden neue Mitglieder gewählt. Dem Direktor, dessen Fleiss anerkannt wurde, soll es an der nöthigen Zeit gefehlt haben, um überall gleiche Ordnung zu halten.

— Explosion in einem norwegischen Eisenbahnzuge. Im Eilzug von Stavanger entstand eine Explosion infolge der Unvorsichtigkeit eines Reisenden, der ein Packet Pulver mitführte. Der ganze Wagen gerieth, wie der „Hamb. Korresp." meldet, in Flammen, die Reisenden sprangen heraus, wobei mehrere gefährlich verletzt wurden; andere erhielten schreckliche Brandwunden. Von 11 Reisenden sind nur zwei unverletzt.

— Versorgung der russischen Staatsbahnen mit Heizmaterial. Die Steinkohlenkrisis kann noch 4—5 Jahre, so schreibt die deutsche „St. Petersburger Zeitung", andauern. Im gegenwärtigen Jahre übersteigt die Nachfrage nach der Donezkohle um 50 000 000 Pud (= 819 000 t) die Menge der voraussichtlichen Ausbeute, und wahrscheinlich wird der Mangel an Kohlen von Jahr zu Jahr noch grösser werden, bis die Maassnahmen zur Hebung der Ausbeute zu dem gewünschten Ergebniss geführt haben. Infolge der Steinkohlenkrisis fehlt es den Staatseisenbahnen an Heizmaterial und deshalb musste das Ministerium der Verkehrsanstalten zeitweilige Maassnahmen zur Deckung des Bedarfs treffen. Diese Maassnahmen hat im Ministerium der Verkehrsanstalten eine Kommission unter Vorsitz des ehemaligen Chefs der Verwaltung der Staatseisenbahnen, Wirklichen Geheimraths W. A. Mjassojedow-Iwanow, ausgearbeitet. Zunächst wurde beschlossen, im Donezgebiet gleichzeitig mit dem Bau von Zufuhrbahnen die Transportfähigkeit der Hauptbahnen zu verstärken und u. a. eine neue selbständige Linie parallel der Jekaterinenbahn zu bauen. Ferner sollen andere Heizmaterialien, z. B. Holz, Naphta und Torf, zur Deckung des Bedarfs an Kohlen in Verwendung genommen werden. Dazu ist der Betrieb in den staatlichen Forstrevieren zu vergrössern und das Ministerium des Ackerbaues zu bitten, dass aus staatlichen Forsten Holz den Eisenbahnen geliefert wird. Nöthigenfalls sollen zur Holzlieferung leichte Zufuhrbahnen gebaut werden. Ferner hielt die Kommission es für sehr wünschenswerth, dass die Verwendung von Naphta zur Heizung auf den Bahnen, wo sie bereits eingeführt ist, möglichst vergrössert werde. Für diese Bahnen wurde der Bedarf an Naphta mit 30 000 000 Pud (= 491 400 t) veranschlagt. Torfheizung wurde vorzüglich für die Nord- und Centralbahnen empfohlen, weil in diesen Gegenden Torf zu haben ist. Zu diesem Zweck sind Torffabriken zu gründen. Zu erwähnen ist noch, dass der Finanzminister den Zoll auf ausländische Kohlen, die für Staatseisenbahnen eingeführt werden, zeitweise, vom 1. September 1900 an, ermässigte.

Man sieht: Holland ist in Noth! Auffallend ist nur, dass dasjenige Mittel, das offenbar am wirksamsten und schnellsten dem Uebel Abhilfe geben würde, nämlich die Freigabe der Einfuhr ausländischer Kohle, nicht in Aussicht genommen worden ist. Alles, was sonst geplant worden ist, mag ja wohl im Laufe der Zeit den gewünschten Erfolg haben, gleich vermögen jene Kommissionsbeschlüsse den Bedarf an Kohlen nicht decken zu helfen. Ausserdem fällt es aber in den Berichten auf, dass einerseits ausgesprochen wird, dass das Donezer Kohlenrevier den Kohlenbedarf nicht zu decken vermag und man dennoch hofft, durch Verbesserung der Verkehrswege in demselben Kohlenreviere dem Mangel entgegentreten zu können. Es scheint doch wohl vorher eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kohlenförderung nothwendig zu sein. Ein Ansporn hierzu wird aber, wie schon mehrfach auch von den Vertretern verschiedener Industrien bemerkt worden, erst vorliegen, sobald ein Wettbewerb mit der ausländischen Kohle eintritt. Der Schutzzoll ist vielfach ein Ruhekissen, auf dem reife Früchte ohne grosse Mühe in den Schooss fallen; namentlich trifft dies für Russland zu. Wir haben vor einigen Jahren Gelegenheit gehabt, einmal nachzuweisen, wie z. B. der Bau von Eisenbahnwagen durch den hohen Schutzzoll gewinnbringend gemacht worden ist. Dieser Industriezweig hat nun im Gegensatz zur Kohlenindusrie überproduzirt und infolge dessen zu einem Sinken der Preise und zu einem Zusammenbruch grosser Unternehmungen geführt, nachdem die Staatsbahnverwaltung, die naturgemäss die Hauptabnehmerin ist, die bisher viele Jahre hindurch gezahlten Preise nach den ausländischen Angeboten ausglich. Man sieht, wie der Schutzzoll in Russland einerseits die Entwickelung des Steinkohlenbaues zurückhält, indem zur Aufrechterhaltung der hohen Preise wenig Kohlen gefördert werden und andererseits der hohe Schutzzoll eine ungesunde Ueberproduktion geschaffen hat, die beim Sinken der Preise zur Vernichtung einzelner Industrien führte. Es macht den Eindruck, als sei das russische Schutzzollsystem schon einen Schritt zu weit gegangen.

— Bau von Zufuhrbahnen in Kurland. Die Provinz Kurland (Russland) plant, dem „Lib. Anz." zufolge, den Bau zweier neuen Zufuhrbahnen mit 1 m Spurweite, und zwar einer Bahn Hasenpoth-Goldingen (etwa 40 Werst lang) und einer Bahn Hasenpoth-Frauenburg-Doblen-Mitau (etwa 130 Werst lang), die durch die Kreise Hasenpoth, Goldingen, Doblen und Tuckum führen und damit die an Getreide und Wald

reichsten Gebiete Kurlands dem Eisenbahnverkehr anschliessen würden, von der Stadt Goldingen zu schweigen, die in ganz hervorragender Weise an der Verwirklichung dieses Unternehmens betheiligt sein dürfte; besitzt sie doch beispielsweise in ihrem Wasserfall mit 1 000 PS eine bisher für Industriezwecke ungenutzte Kapitalanlage. Aber nicht allein dem Lande und den betreffenden kleineren Städten Kurlands, auch Libau, wohin der Verkehr zum grösseren Theil seinen Schwerpunkt haben würde, würde das geplante Unternehmen zu nicht geringem Vortheil durch Eröffnung neuer lokaler Zufuhrwege gereichen, deren jährlicher Frachtverkehr annähernd auf 11 000 000 Pud (= 180 180 t) veranschlagt worden.

Für die genannten beiden Linien sind — die Endstationen eingerechnet — 24 Stationen in Aussicht genommen und die Baukosten dürften nach dem Voranschlage etwa 4 000 000 R. betragen, wobei der Bau einer Brücke über die Windau bei Wahrenhof vorgesehen ist.

— **Untersuchung wegen Schädigung des Libauer Getreideverkehrs.** Bekanntlich waren, so schreibt ein Libauer Korrespondent des „Prib. Krai“, im Auslande, namentlich in letzter Zeit, nicht wenige Klagen laut geworden über die Libauschen Getreideausfuhrhändler, denen man die Schuld an der schlechten Beschaffenheit des aus Libau bezogenen Getreides beimaass. Die Ausfuhrhändler hingegen wälzten die Schuld auf die Eisenbahn ab, die das Getreide zu langsam befördere, weshalb dasselbe oft vollständig unbrauchbar am Hafenplatze einträfe. Besonders zahlreich waren die Klagen über die Rjäsan-Uralsker Bahn, die das Getreide aus Sibirien und dem ganzen Wolgagebiete sammelt und weiter schafft. Oft habe das Getreide bei seiner Ankunft am Orte bis 50 % seines Werthes verloren infolge des Umstandes, dass die Lagerräume (Elevatoren) der Rjäsan-Uralsker Bahn nicht genügend gut gebaut und ausserdem zu klein seien, so dass das Verderben des Getreides und die durch den Mangel an rollendem Material veranlasste Verzögerung der Zustellung unvermeidlich seien. Angesichts dieser Sachlage hat das Ministerium der Verkehrsanstalten einen Revidenten zur Untersuchung der Frage an Ort und Stelle gesandt, um festzustellen, in wie weit die Klagen der Libauer Ausfuhrhändler über die Verhältnisse auf der Rjäsan-Uralsker Bahn berechtigt sind, die durch die Verzögerung und Schädigung der Getreidefrachten, die in letzter Zeit bis zu einem sehr grossen Umfange angewachsen sind, der russischen Volkswirthschaft einen schweren Verlust verursachen. Diese Frage ist für Libau selbst ebenso wie auch für alle übrigen, an dem Getreideverkehr aus Russland betheiligten Ausfuhrplätze von höchster Wichtigkeit und so sind denn zur Zeit sowohl die Getreidefirmen als auch die betheiligten Handelsplätze an dem Ausgange dieser Revision und der Entscheidung der Sachverständigen, die die Ursachen der Klagen untersuchen, in hohem Grade interessirt.

— **Eisenbahn Port Arthur-Mukden (China).** Nachrichten des russischen Generalstabes zufolge zerstörten bei Taku zersprengte Truppen der Aufständischen die Bahn zwischen Port Arthur und Mukden; es werden Anstalten getroffen, die Bahn wieder in Stand zu setzen.

— **Schantung-Eisenbahn.** In der am 30. Juni abgehaltenen ersten ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft wurden der Jahresbericht und der Rechnungsabschluss für das die Zeit von der Gründung (14. Juni 1899) bis 31. Dezember umfassende erste Geschäftsjahr vorgelegt. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass die Vorarbeiten der innerhalb 3 Jahren zu vollendenden Bahnstrecke von dem deutschen Hafen Tsingtau bis Weihsien zum grössten Theil fertig gestellt worden sind. Der Landerwerb für diese Strecke ist durch Verträge vollzogen und grösstentheils bereits glatt abgewickelt. Der Bauangriff wurde gleichzeitig von Tsingtau und Kiautschou aus begonnen. Bereits im Juni 1899 wurde das Oberbaumaterial der ganzen Bahn an 5 deutsche Werke zu günstigen Preisen dergestalt vergeben, dass die Lieferung in angemessener Vertheilung über die Bauzeit bis Ende 1902 gesichert ist. Ueber die Verschiffung des etwa 100 000 t umfassenden Materials hat die Gesellschaft mit dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburger Packetfahrt einen Vertrag geschlossen, kraft dessen von Ende Dezember ab mit der Verfrachtung begonnen worden ist. Zu den deutschen Behörden im Schutzgebiete von Kiautschou haben sich die Beziehungen der Gesellschaft durchaus erfreulich gestaltet; mit den chinesischen Behörden von Schantung wurde ein förderliches Einvernehmen angeknüpft. Von der Direktion wurde mitgetheilt, dass auf den in Bau befindlichen ersten 60 km von Tsingtau aus der Fortschritt der Erdarbeiten bis Anfang Juni 85 %, derjenige der Mauerungsarbeiten 55 % betrug. Diese Strecke wird voraussichtlich im Oktober d. J. zum grössten Theile von Bauzügen befahren werden können. Die Brückenmontirung, welche als wichtigster Punkt der Arbeiten zu betrachten ist, wurde dadurch gesichert, dass von der mit diesen Arbeiten betrauten Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg zwei Ingeniöre hinausgesandt wurden; die Montirung hat Anfang Juni begonnen. Der nächste, 67 km lange Theil der Linie weist einen Fortschritt der Erdarbeiten von 75 % und der Mauerungsarbeiten von 20 % auf. Was die Materialverschiffungen anbelangt, so werden einschliesslich des auf dem im Juli abgehenden 6. Transportdampfer verladenen Materials über 20 000 t zur Versendung gekommen sein, worunter das Gleis für 75 km Strecke einbegriffen ist. Bei einem günstigen Verlauf der diesjährigen Regenzeit und des nächsten Winters darf auf die Eröffnung der etwa 70 km langen ersten Theilstrecke von Tsingtau bis Kiautschou für Ende März oder Mitte April 1901 gerechnet werden. Alle diese Hoffnungen werden natürlich wie manche andere auf das Gedeihen deutscher Unternehmen in China gesetzten, aber durch die chinesischen Wirren und die Deutschland aufgezwungenen kriegerischen Maassregeln zunächst sehr in Frage gestellt. Wie bereits in Nr. 50 S. 793 d. Ztg. mitgetheilt, fanden bereits in der Nähe des Kiauho-Flusses (7 km östlich von Kaumi) Unruhen statt, infolge deren die Eisenbahnvorarbeiten vorläufig eingestellt werden mussten. Die Arbeiten für die Strecke von Tsingtau bis über Kiautschou hinaus, welche eine Verbindung des deutschen Hafens mit dem Hinterland herzustellen bestimmt ist, haben durch die bis jetzt in Schantung ausgebrochenen Unruhen noch keine Unterbrechung erlitten und es ist die Betriebsdirektion in Tsingtau angewiesen worden, die Vollendung dieser Strecke möglichst zu beschleunigen und hierzu die aus dem Inlande in das deutsche Schutzgebiet zurückgekehrten Ingeniöre und sonstigen Angestellten zu verwenden.

— **Usambara-Eisenbahn.** Wie wir einem im „D. Kolonialblatt“ veröffentlichten Bericht aus Pangani vom 9. Mai d. J. über den Abschluss der Pendelexpedition entnehmen, übt die Weiterführung der Usambarabahn bereits einen belebenden Einfluss auf die von ihr berührte Gegend aus. So beginnt z. B. Korogwe einen bedeutenden Aufschwung zu nehmen. Die vorhandenen Bauplätze sollen dort schon sämmtlich vergeben sein. Es haben sich bereits mehrere Inder angesiedelt. Auch in Muhesa herrscht aus gleicher Veranlassung reges Leben und der Zuzug von Arbeitern und Händlern steigt von Tag zu Tag. Ein Transportgeschäft vermittelt den Verkehr mit West- und Ost-Usambara. Die Strecke Korogwe - Mombo (130 km) wird bereits festgestellt. Sie dürfte, abgesehen von der Ueberbrückung des Luengeraflusses und einiger Sumpfstrecken, auf keine Schwierigkeiten stossen. Die Züge der Tangabahn verkehren zur Zeit einmal täglich mit Ausnahme der Sonntage. Die Fahrzeit auf der Strecke Tanga-Mubesa beträgt durchschnittlich zwei Stunden. Die Züge sind meist stark besetzt, und zwar nicht nur mit Materialien für den Eisenbahnbau. Bedeutend ist die Einfuhr von Reis für die Eisenbahn- und Plantagenarbeiter.

— **Von der Uganda-Eisenbahn,** deren Gesammtlänge auf 583 englische Meilen geschätzt wird, sind jetzt 362 Meilen dem öffentlichen Verkehr übergeben, während für weitere 50 Meilen im Great Rift Valley die Erdarbeiten fertig sind. Es sind auch schon Vorkehrungen getroffen, um das nöthige Material den Abhang des Kikuju hinab zu schaffen. Für noch 155 Meilen ist das Material schon in Afrika, und für rechtzeitige Lieferung des Restes ist Sorge getragen. Für die ganze Strecke bis zum Fuss des Maugebirges ist nach Mittheilung einer britischen Parlamentsdrucksache das Brückenmaterial bereits geliefert oder doch in Bestellung gegeben und für den Rest wird das Komitee bald im Besitz der Einzelpläne sein. Die erforderlichen Lokomotiven sind bereits vollzählig vorhanden, ebenso vier Fünftel des Wagenmaterials, während der Rest später geliefert werden soll. Der grösste Theil des Materials sowie die Ausrüstung und die Geräthschaften der Lokomotivwerkstätten sind geliefert und die Baulichkeiten machen Fortschritte.

Die Roheinnahmen der bereits im Betrieb befindlichen Strecke betragen schon jetzt mehr als wöchentlich 4 £ für die Meile und nehmen stetig zu, sobald weitere Strecken eröffnet werden. Hiernach wird der Verkehr mehr als doppelt so stark sein, als man 1893 annahm, da man die Einnahme der ganzen Linie nach Fertigstellung bis zum See auf 61 000 £ jährlich oder ungefähr 1 £ 15 Sch. für die Meile und Woche schätzte. Wenn erst die ganze Bahn bis zum See fertiggestellt ist und auf diesem die gehörige Zahl von Dampfern verkehrt, ist noch eine viel bedeutendere Steigerung des Verkehres mit Bestimmtheit zu erwarten.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft (Transvaalbahn) in Amsterdam.** Der Jahresbericht besagt, dass das Jahr 1899 mit den besten Aussichten für die Gesellschaft begonnen habe, die Eisenbahn wurde aber später fast ausschliesslich von der Regierung der südafrikanischen Republik zu Kriegszwecken benutzt. Der Jahresabschluss lässt infolge der aussergewöhnlich günstigen Ergebnisse der ersten zehn Monate nicht vermuthen, in welchem Umfange die Gesellschaft unter den Folgen des Krieges zu leiden habe; eine Vergleichung der Roheinnahmen

in den Monaten November und Dezember, die mit 174 660 £ etwa 280 000 £ hinter den beiden letzten Monaten des Vorjahres zurückgeblieben sind, zeige dies indess zur Genüge; sie reichten eben zur Deckung der Betriebskosten hin. Das Verhalten der Gesellschaft im Falle eines Krieges werde bestimmt durch Art. XXII der Verleihungsurkunde, der dahingehend lautet, dass die Regierung über die Bahnanlagen mit allem Zubehör verfügen und den gewöhnlichen Verkehr ganz oder theilweise aufheben kann; von dieser Befugniss habe die südafrikanische Republik in ausgedehntester Weise Gebrauch gemacht. Die Roheinnahmen belaufen sich, bei einer unverändert gebliebenen Länge der Bahnlinien von 1 147 km, auf 2 565 095 (2 617 612) £, wovon 724 511 (575 500) £ auf den Personenverkehr, 1 522 297 (1 643 693) £ auf den Güterverkehr, 260 253 (308 932) £ auf Einfuhrzölle an der portugiesischen Grenze und 58 032 (89 485) £ auf Verschiedenes entfallen. Die Betriebskosten betragen 1 280 345 (1 346 947) £, sie stellen sich auf 49,91 (51,46) % der Roheinnahmen. Auf der Klerkdorplinie sind roh 45 888 (50 281) £ vereinnahmt, den Betriebsverlust von 17 642 (13 047) £ trägt die südafrikanische Republik. Der gesammte Reingewinn beträgt 766 720 £, aus dem den Aktionären eine Restdividende von 10 % gezahlt wird. In der am 30. Juni abgehaltenen Generalversammlung erklärte die Direktion der Gesellschaft stets danach zu streben, die garantirten Dividenden weiter zahlen zu können, auch für den Fall, dass der Krieg unerhofft noch längere Zeit dauern sollte. Zu Ende des Jahres hatte die Gesellschaft noch einen bedeutenden Geldbetrag von der Regierung zu fordern; davon ist im laufenden Jahre ein Theil abgetragen worden. Bei Ausbruch des Krieges befanden sich viele Güter sowie rollendes Material auf dem Wege nach Südafrika. Wo diese in englischen Häfen ankamen, wurden sie mit Beschlag belegt. Durch Verwendung der niederländischen Regierung wurde aber erreicht, dass das rollende Material in Lourenço Marquez unter Aufsicht des englischen Konsuls gelagert werden konnte; die Verwaltung glaubt annehmen zu dürfen, dass ihr alle mit Beschlag belegten Güter, sei es auch erst nach Beendigung des Krieges, wieder ausgeliefert werden. Weiter wurde noch mitgetheilt, dass der Verwaltung bezüglich der Ausweisung eines grossen Theiles ihrer Beamten aus Südafrika nichts näheres bekannt geworden sei.

Allgemeines.

— **Ueber die Zustände bei dem Strassenbahnerstreik in St. Louis (Nordamerika)** erhält die „B. B.-Ztg.“ folgende erbauliche Schilderung: In Präsidentenwahljahren blüht stets der Weizen der Gesetzlosigkeit. Die Stadt St. Louis ist seit sechs Wochen der Schauplatz unerhörter Pöbelausschreitungen, denen entgegenzutreten die Behörden keinen Finger rühren. Es handelt sich um einen Streik der Strassenbahn-Angestellten, welche von der Strassenbahngesellschaft die Anerkennung ihrer Union oder Gewerkschaft verlangen. Anfänglich erfreuten sich die Streiker der Sympathie des ganzen Publikums, denn die Strassenbahngesellschaft ist sehr verhasst. Bald aber bemächtigte sich der Pöbel der Sachlage. Die Polizei erwies sich als machtlos, wodurch die Strassenbahngesellschaft, sofern sie durch Einstellung des Betriebes nicht ihrer Konzession verlustig gehen wollte, gezwungen wurde, bewaffnete Privatpolizisten anzustellen und mit diesen die Fortsetzung des Betriebes zu versuchen. Dabei ist es denn seit Wochen täglich zu Strassenschlachten gekommen. Ebenso wie die städtische Polizei blieb auch der Sheriff des County, in dem St. Louis liegt, vollständig machtlos. Um wenigstens ihr eigenes Leben und Eigenthum zu schützen, bildeten die Bürger eine Bürgerwehr. Der Coroner ist der beschäftigste Mann, denn jeden Tag gibt es Leichen. Als politischer Beamter muss er bei der Leichenschau darauf sehen, dass er nicht die Streiker, welche die organisirte Arbeit vertreten, beleidigt. Aus demselben Grunde weigert sich der Bürgermeister der Stadt, ein Deutscher namens Ziegenhein, mit den zahlreichen Mitteln, welche das Gesetz ihm in ausserordentlicher Fülle erlaubt, einzuschreiten. Von Rechtswegen hätte er längst den Guvernör des Staates Missouri um Sendung von Miliztruppen ersuchen müssen. Der Bürgermeister ist aber ein Republikaner und möchte angesichts der bevorstehenden Wahlen seiner Partei nicht den Hass der „organisirten Arbeit“ auf sich laden. Umgekehrt ist der Guvernör ein Demokrat. Er könne auf Grund der jedermann bekannten Thatsache, dass in St. Louis Anarchie herrscht, unaufgefordert Truppen in die Stadt schicken. Die gesammte Presse des Landes verlangt es von ihm und bezeichnet ihn als einen elenden Parteiklepper. Der Guvernör bleibt jedoch bei seiner Erklärung, dass der Bürgermeister ihn erst um Hilfe bitten müsste, da, solange das nicht geschehen sei, die Nothlage der Stadt für ihn dienstlich garnicht bestehe. Auf diese Weise sind Guvernör und Bürgermeister zu moralischen Helfershelfern des Pöbels geworden. Am greulichsten toben die Weiber. Ein Haufen Megären stürzte sich eines Tages auf eine Frau, welche die Strassenbahn benutzt hatte, prügelte sie als „Streikbrecherin“ durch und riss ihr sämmtliche Kleider vom Leibe. An diesem Schauspiel fand der Mob so grosses Gefallen, dass es seitdem jedesmal wiederholt wurde, sobald eine weibliche Person, ob Greisin oder Mädchen, es wagte, die Strassenbahn zu benutzen. Mehrfache Versuche, den Streik beizulegen, scheiterten, da die Strassenbahngesellschaft sich unbedingt weigerte, die an Stelle der Streiker angestellten Leute zu entlassen. Die Streiker hatten infolge dessen beschlossen, jeden, der die Strassenbahn benutzt, zu boykottiren. Neuesten Meldungen zufolge sind nun endlich diese schmachvollen Zustände durch Beendigung des Streiks behoben.

— **Vom amerikanischen Eisenmarkt.** Nach einem vor einigen Tagen eingegangenen Kabeltelegramm des „Ironmonger“ über den amerikanischen Eisenmarkt hat sich die Lage entschieden verschlechtert. Die jüngsten Preisabschläge haben die Nachfrage keineswegs angeregt; das Geschäft bleibt schleppend, die Preise so schwach wie je. Die Depression scheint noch nicht beendigt, da neue Werke mit den neuesten Verbesserungen und Maschinen allmählich in Betrieb kommen und nothwendiger Weise alte herausdrängen, was nicht ohne heftigen Kampf abgehen dürfte, während die Aussichten für den Bedarf ungünstig liegen. Mangels Umsätze seien die Preise kaum notirbar, die Tendenz jedoch nach abwärts gerichtet. Weissbleche stagnirend, die Preise trotzdem unverändert: Giessereieisen notirte einen Dollar, Grauschmiedeeisen einen viertel Dollar, Stahlknüppel zwei Dollar, Stahlplatten 15 Cts. niedriger. Das „Iron Age“ schreibt: Die Lage der Eisenindustrie hat sich verschlimmert, da der Verbrauch meist zurückhaltend ist, trotz der bisherigen Preisermässigungen. Im letzten Monat seien 80 Hochöfen gelöscht worden. Die südlichen Hochöfen werden durch Arbeiterunruhen ausser Betrieb gesetzt, in Ohio und West-Pennsylvania durch Anhäufung von Vorräthen. Stahlknüppel 25 D. Pittsburger und Bessemer Roheisen werde nur wenig über 15 D. verkauft trotz nomineller Notirung von 19 D.

Dieser starke Rückgang der amerikanischen Eisenpreise lässt vermuthen, dass auch in Europa eine allmählich abwärts gehende Richtung der Eisenpreise eintreten wird.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. ist die an der Strecke Nürnberg-Pleinfeld zwischen den Stationen Roth und Georgensgmünd neu errichtete Station V. Klasse Unterheckenhofen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Oldenbrok ist am 1. Juli d. J. auch für den Güterverkehr in Wagen-

ladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg in Nr. 51 — Inser.-Nr. 1594 — d. Ztg.)

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1979 vom 23. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der diesjährigen Technikerversammlung (abgesandt am 4. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 4. Juli l. J. gelangt die schmalspurige n. ö. Waldviertelbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein, bestehend aus der Linie Gmünd-Litschau mit den Stationen Gmünd-Lokalbahn, Neu-Nagelberg, Alt-Nagelberg (Abzweigestation) und Litschau, sowie mit den Haltestellen Gmünd k. k. Staatsbahn, Gmünd-Böhmzeil, Breitensee, Brand, Gopprechts und Schönau, dann der Linie Alt-Nagelberg-Heidenreichstein mit den Stationen Alt-Nagelberg (Abzweigestation), Aalfang und Heidenreichstein, sowie mit der Haltestelle Langegg zur Eröffnung.

Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen bloss für den Personenverkehr und Gepäckverkehr eingerichtet.

Eine Beförderung von Eilgütern, Leichen und explodirbaren Gütern findet nicht statt.

Für Güter, welche von der Lokalbahn auf die Vollbahn oder umgekehrt mit direkten Frachtbriefen in der Station Gmünd k. k. St. B. transitiren, wird die Lieferzeit um einen Tag erhöht.

Die für den Betrieb dieser Lokalbahn vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Sonderbestimmungen und Tarife können beim n. ö. Landeseisenbahnamte in Wien I., Herrengasse 13, sowie bei der Betriebsleitung der Lokalbahn in Gmünd um den Preis von 1 Krone bezogen werden.

Wien, im Juni 1900. (1622)
N. ö. Landes-Eisenbahnamt.

2. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Haltestelle Presser für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung.

Am 15. Juli l. J. wird die auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Brezovic und Franzdorf gelegene Haltestelle Presser für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 28. Juni 1900. (1623)

3. Bezeichnung von Stationen.

Die am 1. k. Mts. zur Eröffnung kommende, an der Strecke Geseke-Büren gelegene Haltestelle Steinhausen erhält zur Unterscheidung von anderen gleichnamigen Stationen die nähere Bezeichnung „Steinhausen i/W.“.

Bei derselben ist ferner die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ausgeschlossen.

Cassel, den 29. Juni 1900. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit dem 1. August cr. wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen und Stückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg der Anschlusswerke eingerichtet gewesene Station Eving für den allgemeinen Wagenladungs- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Dortmund, den 3. Juli 1900. (1625)
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Mit dem 15. Juli 1900 wird die Station Riesa der sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für raffinirtes, russisches Petroleum (Leuchtöl, Kerosin) von den deutsch-russischen Grenzstationen nach deutschen Stationen einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 1. Juli 1900. (1626)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die in den Gütertarifen Basel bad. Bhf. loco und transit - Central- und Westschweiz, vom 1. Januar 1899, im Ausnahmetarif für Getreide etc. Basel bad. Bhf. transit - Central- und Westschweiz, sowie im Gütertarif Waldshut-Mittel- und Westschweiz, vom 1. April 1893, enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der schweizerischen Seethalbahn treten mit dem 31. August 1900 ausser Kraft.

Ferner werden die im Gütertarif Waldshut-Ostschweiz, vom 1. Juni 1897, für den Verkehr zwischen Luzern und Waldshut vorgesehenen Taxen auf den 30 September ausser Gültigkeit gesetzt. An Stelle der seitherigen Taxen kommen neue erhöhte Frachtsätze zur Einführung und werden dieselben seiner Zeit besonders bekannt gemacht.

Karlsruhe, den 30. Juni 1900. (1627)
Gr. Generaldirektion.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. erfolgt Abfertigung nach und von Staudernheim ausschliesslich im hessisch-bayerischen Güterverkehr, weshalb die genannte Station sammt Entfernungen und Frachtsätzen zu streichen ist.

München, den 4. Juli 1900. (1628)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württemberg.-schweizer. Güterverkehr.

Am 1. September d. J. treten die Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der schweizerischen Seethalbahn in nachfolgenden Tarifen ausser Kraft:

Theil II, Heft 3 der württbg.-schweizerischen Gütertarife vom 1. September 1899;

Ausnahmetarif für Getreide usw. Schweiz. Centralbahn usw.-Württemberg, vom 1. Dezember 1899;

Ausnahmetarif für Aepfel und Birnen. Schweiz. Centralbahn usw.-Württemberg, vom 1. September 1898.

Stuttgart, den 2. Juli 1900. (1629)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo.

Zu dem Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 20. Dezember 1899/1. Januar 1900 ist der erste Nachtrag herausgegeben, gültig vom 2./15. Juli a./n. St. 1900. Der Nachtrag enthält neue, sowie ermässigte Frachtsätze von Stationen der Moskau-Kiew-Woronesch-, Moskau-Kursk-, Rjaesan-Uralsk-, Ssamara-Slatoust-, Südost, Sysran-Wjasma-, Permer Bahn sowie den sibirischen Bahnen über Grajewo nach Königsberg, bereits früher veröffentlichte Tarifergänzungen, sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Infolge anderweiter Berechnung treten die Frachtsätze für die Stationen Tula der Sysran-Wjasmaer und Koslow der russischen Südostbahnen nach Königsberg i. Pr. mit dem 1. September 1900 neuen Stils ausser Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind zum Stückpreise von 50 ₰ auf unserer hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof zu haben. (1630H&V)

Königsberg, den 3. Juli 1900.
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.

Die im Nachtrag VIII zum hessisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1897 für den Verkehr zwischen Bensheim (D. B. Mainz) und Darmstadt Hauptbhf. (D. B. Mainz) einerseits, dann den bayerischen Stationen Behringersdorf, Ernsgaden, Gerlenhofen, Lamerdingen, Nürnberg Nordbahnhof, Nürnberg Nordostbahnhof, Obernau und Stettfeld andererseits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze gelten vom gleichen Tage ab auch für die Stationen Bensheim (M. N. B.) und Darmstadt Hauptbahnhof (M. N. B.).

Weiter wird die Bestimmung Seite 6 des Nachtrages IV (ergänzt durch Nachtrag IX, Seite 3, Abschnitt E unter I. 2. d) folgendermaassen erweitert:

„d) Die für Darmstadt Hauptbahnhof vorgesehenen fettgedruckten Entfernungen finden nur Anwendung für den Wagenladungsverkehr; für Stückgut gelten dieselben nur insoweit, als die Frachtsätze zur Frachtberechnung für gemischte Ladungen erforderlich sind."

Die Kilometer-Tariftabelle, Seite 12 des Nachtrags IV, wird folgendermaassen ergänzt:

auf eine Entfernung von Kilometern	Frachtsätze für 100 kg in Mark									
	Eilgut	Stückgut	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausn.-Tarif Nr. 2 Holz des Sp.-T. II
				A 1	B	A 2	I	II	III	
50	1,50	0,75	0,54	0,54	0,42	0,37	0,35	0,30	0,22	0,27

München, den 1. Juli 1900. (1631)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 10. Juli 1900 wird die Station Gandringen der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 4 für Düngemittel aufgenommen.

Stuttgart, den 2. Juli 1900. (1632)

Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Aenderung der Antheile der italienischen Bahnen treten am 1. September d. J. im direkten Verkehr zwischen deutschen und italienischen Stationen über den Gotthard geringfügige Erhöhungen der Gepäckfrachtsätze und Ermässigungen der Personentaxen ein; einige Verbindungen ausgenommen, die auch geringe Erhöhungen der Fahrpreise aufweisen werden.

Die seit 1. Januar 1898 ausser dem Fahrpreise erhobenen besonderen Zuschlagstaxen für die italienischen Bahnen kommen mit obigem Zeitpunkte in Fortfall. Ferner werden die Fahrkarten von Frankfurt a/M. Ostbhf. nach Florenz, Mailand und Rom über Chiasso, nach Florenz, Genua und Rom über Pino sowie von Hanau nach Mailand über Chiasso vom 1. September d. J. wegen ungenügender Nachfrage vom Verkauf zurückgezogen und die Abfertigung von Reisegepäck für diese Verbindungen eingestellt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 5. Juli 1900. (1633)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

7. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Wagenschiebebühne von 9 m Fahrschienenlänge und zweier Kreuzdrehscheiben von je 5,5 m Durchmesser für die Hauptwerkstatt Tempelhof soll öffentlich vergeben werden.

Etwaige Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin, Dienstag, den 31. Juli d. J., Mittags 12½ Uhr, an den Vorstand der unterzeichneten Inspektion einzureichen.

Angebotbogen nebst Bedingungen usw. können bei der betreffenden Inspektion eingesehen oder auch von dort gegen postfreie Baarsendung von 1,50 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Tempelhof, den 29. Juni 1900. (1634)

Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion a.

Es sollen 20 wasserdichte Hanfdecken zum Bedecken offener Güterwagen durch öffentliche Verdingung beschafft werden. Bedingungen können bei dem Unterzeichneten eingesehen und auf postfreie Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Die Angebote sind bis zum 12. d. Mts., Vm. 11 Uhr, mit der Aufschrift „Angebot auf Wagendecken" an den Unterzeichneten hier einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 3. Juli 1900. (1635)

Der Haupt-Magazinsverwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von Stellwerken:

I. Rangirstellwerk Ob Theil A, umfassend: 16 Weichenhebel,
II. Rangirstellwerk Ob Theil B, umfassend: 2 Signalhebel, 2 Fahrstrassenhebel, 20 Weichenhebel und 2 Rangirsignale,
III. Rangirstellwerk Rb, umfassend: 32 Weichenhebel

auf dem Bahnhofe Wilhelmsburg sollen verdungen werden. Die mit entsprechender Aufschrift versehenen und versiegelten Angebote sind bis zum

2. August 1900, Vormittags 11 Uhr,

an die unterzeichnete Inspektion, Berliner Bahnhof in Hamburg, einzureichen. Die Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen oder von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hamburg, den 2. Juli 1900. (1636)

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Herstellung der beiden flusseisernen Ueberbauten für die Bahnunterführung Paderborn-Brackwede in Station 19+49,38 auf der Strecke Paderborn-Altenbeken (am Ostende des Bahnhofs Paderborn) im Gesammtgewicht von rund 15,4 t Flusseisen und 0,75 Stahlformguss soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im technischen Büreau hierselbst, Schomburgstrasse 9, zweites Geschoss, Zimmer Nr. 1, zur Einsichtnahme aus und können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am Sonnabend, den 28. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, postfrei an das technische Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 16. Juni 1900. (1637)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von etwa 15 grossen Wagendecken (Strohdecken 15,980 × 8,000 Meter) mit grüner Imprägnirung soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 14. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 31. Juli d. J., Abends 6 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postfreie Einsendung von 75 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen, auch können dieselben dort eingesehen werden.

Münster i/W., den 25. Juni 1900. (1638)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Zum 1. August d. J. suchen wir für unsere Uebergangsstation Leer einen älteren, tüchtigen

Stationsvorsteher,

welcher mit dem Betriebs- und Abfertigungsdienst vollständig vertraut ist. Anfangseinkommen 1 500 ℳ bei freier Dienstwohnung. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind zu richten an den Vorstand der Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer in Aurich.

Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer.
G. m. b. H. (1639)
Der Vorstand.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 53. | 11. Juli 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Ueber den Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwickelung der Kultur.

Vortrag, gehalten in der Festsitzung der Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 20. Juni 1900 zu Budapest vom

k. k. Hofrath Rudolf Ritter v. Grimburg, Direktor der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien.

(Schluss aus Nr. 52.)

„Durch die Eisenbahnen wird die Kultur gehoben und verbreitet.“ Die unerlässlichsten Bedingungen des menschlichen Daseins liegen in den Elementen der realen Existenz, und wir entfernen uns daher nicht von unserer Aufgabe, wenn wir einen Augenblick mit jener Vorstellung der „Kultur“ uns beschäftigen, welche mit der Scholle zusammenhängt und die Eroberung, Bebauung und Veredlung der menschlichen Ansiedlungen im Auge hat. Die Erschliessung unbenutzter Ländereien, die Kolonisirung menschenleerer Erdstriche, die Kultivirung brach gelegener Wildnisse in einem für das Menschengeschlecht fühlbaren Umfange ist einer der augenscheinlichsten civilisatorischen Erfolge der Eisenbahnen, und man kann es mit einem Worte ausdrücken, wenn man sagt, dass die Lokomotive der beste Pionier ist.

Ein interessantes Beispiel, wie die Eisenbahnen in den Dienst der Kolonisation gestellt werden können, liefert uns das Konzessionswesen, wie es in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zur Zeit, als noch grosse Gebiete herrenloses Land waren, geübt wurde. Die Eisenbahnen wurden damals mit einer staatlichen Subvention in Form einer Landschenkung ausgestattet: längs der projektirten Trasse, 10 oder 20 englische Meilen beiderseits der Bahn, wurde ein Streifen abgesäumt, dieser in Felder von je einer Quadratmeile eingetheilt und schachbrettartig nummerirt, die geraden Nummern als „landgrant“ der Bahn überlassen und nach Maassgabe des Baufortschrittes ins Eigenthum übergeben und die ungeraden dem Staate vorbehalten, in der Weise, dass bestimmte Nummern schon im Vorhinein für Schulen, Spitäler und andere öffentliche Zwecke gewidmet blieben. So war z. B. die Northern-Pacificbahn, welche auf eine Länge von mehr als 3 000 km von Duluth am Lake Superior nach Tacoma am Puget Sound durch die Gebiete der Sioux- und Shoshone-Indianer hindurch auf 95 % ihrer Trasse von jeder menschlichen Ansiedlung entblösst war, konzessionsmässig mit einer Landschenkung von 18 000 000 ha ausgerüstet, und wenn auch bei der eigenthümlichen Verwaltung dieses Unternehmens das bezeichnete System dem Eingeweihten nach unseren Begriffen nicht gerade als mustergültig erscheinen konnte, so ist doch nach einigen finanziellen Erschütterungen die Bahn vollendet worden und hat in wenigen Jahren der Kultur eine Landfläche erschlossen, grösser als Bayern, Württemberg und Baden zusammengenommen.

So einfach und glatt die Frage nach der kulturverbreitenden Mission der Eisenbahnen sich beantwortet, wenn man die Vorstellung auf die Befriedigung der materiellen Grundlagen der Existenz beschränkt, so schwierig und verwickelt, ja schier aussichtslos wird das Problem, wenn wir uns von der Scholle befreien und von dem Gesichtspunkte geistiger Ausbildung und menschlicher Gesittung den Spuren nachgehen, welche die Eisenbahnen in der fortschreitenden Entwickelung des Menschengeschlechtes hinterlassen haben. Es könnte ja sein, dass die gepriesene Kulturmission der Eisenbahnen in diesem Sinne vielleicht ein gläubig hingenommenes Schlagwort bedeutet, um so hartnäckiger festgehalten, je mehr der Wunsch

als der Vater des Gedankens sich darstellt. Wenn wir uns auch nicht zu dem Ideale Ibsen's erheben wollen, nach welchem das höchste und einzige Ziel der Menschheitssehnsucht ein „Leben in Sonnenschein und Schönheit" ist, so liegt es doch nahe, zu fragen: Sind wir durch die Eisenbahnen besser oder glücklicher geworden, haben wir die Geheimnisse der Natur gelüftet so weit, dass die Grenzen des menschlichen Denkens merkbar hinausgeschoben sind, haben die Eisenbahnen dazu beigetragen, die Völker zu versöhnen, die Gegensätze der Rasse auszugleichen, die Gesinnung zu veredeln und die Zahl der Verbrechen zu vermindern?

Das geflügelte Rad steht im Dienste der Aufklärung und die Ideen der Freiheit und Völkerbeglückung ziehen mit demselben durch die Welt, aber die Mächte der Finsterniss heften sich nicht minder an seine Speichen, und endlich wissen wir ja am besten, dass die Eisenbahnen das unvermeidliche, aber wirksamste Hilfswerkzeug des Krieges bilden und auch berufen sind, die Segnungen des Friedens auszulöschen und Tod und Vernichtung zu verbreiten.

Blättern wir in der Geschichte der Kulturvölker bis auf die neueste Zeit, so empfangen wir fast den Eindruck, dass die grossen Kulturfortschritte den vergangenen Epochen entstammen. Newton, Kant, Laplace, Shakespeare, Goethe, Bramante, Rafael, Michelangelo, Beethoven, Savigny und alle die anderen grossen Denker und Pfadfinder der Menschheit gehören der präferrovialen Zeit an, und es ist, bevor nicht der Richterspruch der Geschichte vorliegt, noch nicht zu erkennen, ob man wird sagen können, dass die Kulturepoche der Eisenbahnen ebenso herrliche Gestalten hervorgebracht hat. Auch sind die Vorstellungen von Recht und Unrecht, gut und böse, schön und hässlich bei den einzelnen Völkern so verschieden, dass es schwer ist, die Merkmale der Kultur von einem objektiven Gesichtspunkte aus in feste Gesetze zu bringen. Unzweifelhaft sind unter den Bewohnern des Ostens alte Kulturvölker, älter als wir, und wenn wir es unternehmen, jenen Völkern die Segnungen unserer Kultur zugänglich zu machen, so muss man sich nicht wundern, wenn sie sich gegen eine Kultur ablehnend verhalten, die den Grundanlagen ihres Empfindens widerstreitet.

Es liegt mir selbstverständlich fern, die im Vorübergehen aufgeworfenen Fragen weiter zu verfolgen; es sei mir aber gestattet, im Rahmen unseres Berufes den Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwickelung unseres Wissens an einem konkreten Beispiele zu erörtern. Die Eisenbahnen haben bei ihrer Entstehung steinerne Brücken und solche aus Gusseisen auf einer verhältnissmässig hohen Stufe der Vollkommenheit vorgefunden, und es genügt, auf die von Perronet zu Ende des 18. Jahrhunderts in Frankreich erbauten kühnen und schlanken steinernen Strassenbrücken, wahre Denkmäler der Brückenbaukunst, sowie auf die von Rennie zu Anfang des 19. Jahrhunderts über die Themse in London erbaute gusseiserne Bogenbrücke hinzuweisen. Auch für die Anwendung des Holzes im Brückenbau waren in Amerika, dem Lande des Holzreichthums, brauchbare Vorbilder vorhanden, und die einfachen Kettenbrücken müssen als Beispiele für die erste Verwendung des Schmiedeeisens genannt werden. In theoretischer Beziehung lagen die Arbeiten Navier's, des unbestrittenen Begründers der Elastizitäts- und Festigkeitslehre, vor, insbesondere die Theorie der Biegungsfestigkeit gerader und gekrümmter Stäbe, sowie die von Lagrange und Euler vorbereiteten Grundlagen für die Theorie der Knickfestigkeit. Mit diesem verhältnissmässig bescheidenen wissenschaftlichen Rüstzeug, erst im späteren Verlaufe durch die Arbeiten französischer und deutscher Forscher weiter ausgestaltet und nur durch spärliche praktische Experimente auf seine Richtigkeit geprüft, musste der Brückenbau an die vorher unbekannten Aufgaben herantreten, welche durch die Verwendung des Schmiedeeisens und die Einwirkung dahinrollender gewaltiger Lasten dem Ingeniör gestellt wurden.

So erklärt es sich, dass Fairbairn, und zwar erst nach Durchführung praktischer Vorversuche, es unternehmen konnte, jene merkwürdigen röhrenförmigen Kastenträger mit vollen Blechwänden für die Conway- und Brittaniabrücke in Anwendung zu bringen, welche zwar ein Denkmal kühnen Unternehmungsgeistes bleiben, aber auch den gewaltigen Unterschied gegen die heutigen Konstruktionstypen in augenscheinlicher Weise zum Ausdruck bringen. Aus dem Fairbairn'schen Kastenträger gingen an der Hand der wissenschaftlichen Entwickelung der Festigkeitslehre die doppel T-förmigen Blechträger und für grössere Spannweiten die Gitterbrücken hervor, bei welchen die Vertikalwände bereits in ökonomisch vortheilhafter Gliederung in ein Strebensystem aus Flacheisen aufgelöst erscheinen. Nach diesem System wurde im Jahre 1857 die Weichselbrücke bei Dirschau mit fünf Oeffnungen von 131 m Weite erbaut, wobei als weiteres fruchtbares Ergebniss theoretischer Untersuchungen zum ersten Male auch variable Gurt- und Strebenquerschnitte in grösserem Maassstabe zur Anwendung gelangten. Das Bestreben, die Verbiegungen der Flacheisenstreben zu vermindern und die in denselben wirkenden Kräfte in theoretischer Schärfe zur Darstellung zu bringen, führte zur Anwendung steifer Gitterstäbe in weitmaschiger Anordnung und zu einer schon sehr erschöpfenden wissenschaftlichen Ausbildung der Theorie der Fachwerkbrücken.

Durch die graphische Statik wurde ferner die Brückenbaukunde um eine der fruchtbarsten wissenschaftlichen Methoden bereichert, durch die Einführung des Begriffes der Dehnungsarbeit ein allgemeines Verfahren zur Berechnung statisch unbestimmter Stabsysteme geschaffen und durch die Methode der Einflusslinien ein gangbarer Weg zur Ermittelung der ungünstigsten Belastungspositionen für die Maximalspannungen der einzelnen Konstruktionsglieder eröffnet. An Stelle der geraden und parallelen Gurtungen treten nunmehr für grosse Spannweiten, den Momentenkurven folgend, nach krummen Linien gestaltete, für die kleinste Materialmenge berechnete Trägerformen, und eine früher ungeahnte Materialersparniss bei absoluter Sicherheit der Konstruktion war die nächste Frucht der wissenschaftlichen Forschungen. Ein schönes Beispiel dieses Systems mit polygonal begrenzter Näherungsform ist die 1899 in Cincinnati erbaute Ohiobrücke mit Spannweiten von 168 m. Die bedeutenden Spannungsänderungen, welche bei kontinuirlichen Trägern infolge der unvermeidlichen Senkungen ihrer Stützpunkte auftreten, führten Gerber im Jahre 1866 zur Konstruktion seiner kontinuirlichen Gelenkträger, welche als der Urtypus der heutigen Kantileverbrücken bezeichnet werden kann, ein System, das in der über den Firth of Forth erbauten Eisenbahnbrücke mit zwei Mittelöffnungen von je 521 m einen der interessantesten und grossartigsten Repräsentanten gefunden hat.

Der bewunderungswürdigen Sicherheit in der Berechnung der komplizirtesten Konstruktionssysteme ist es zu danken, wenn in neuerer Zeit neben den Balkenbrücken die ursprünglich verlassenen Systeme der Bogenbrücken unter Anwendung von Flusseisen und Stahl wieder in den Dienst der Eisenbahnen gestellt und Bauwerke geschaffen werden, welche neben der Grossartigkeit in der technischen Konzeption auch das ästhetische Empfinden in hohem Grade befriedigen. Etwas ähnliches gilt von der Wiedererweckung der alten Hängebrücken, und es genügt, um den befruchtenden Einfluss der Theorie darzuthun, auf den einen Satz der Festigkeitslehre hinzuweisen, wonach die Summe der Formveränderungsarbeit der inneren Kräfte elastischer Systeme ein Minimum ist, weil mit dessen Hilfe die zur Berechnung der Spannungen jedes beliebigen, statisch unbestimmten Systems fehlenden Bedingungsgleichungen, gleichgültig, ob dasselbe aus homogenen Körpern (Trägern oder Gewölben) oder aus ebenen oder räumlichen Fachwerken besteht, ganz allgemein aufgestellt werden können.

Erinnern wir uns noch der geistvollen Untersuchungen, welche über den Einfluss der ungleichen Erwärmung einzelner Konstruktionstheile und die dadurch, sowie durch die Steifheit der Knotenverbindungen und die Reibung in den Gelenken her-

vorgerufenen Sekundärspannungen, dann über die dynamischen Wirkungen der Fahrzeuge, über die Ermüdung des Materiales durch wiederkehrende Anstrengungen und endlich über die Grundeigenschaften der angewendeten Materialien in Verbindung mit weitausgreifenden experimentellen Versuchen angestellt worden sind, so können wir uns ungefähr eine Vorstellung von der Summe von wissenschaftlichen Ergebnissen machen, welche heute die Festigkeitslehre umfasst. Die Wissenschaft, welche wir kurzweg die Theorie der Eisenkonstruktionen nennen, ist auf einem Standpunkt angelangt, welcher sie würdig der Astronomie an die Seite stellt, und mit demselben heiligen Schauer, mit welchem wir das Eintreffen vorherberechneter kosmischer Erscheinungen empfinden, sehen wir an den wundersam gestalteten Konstruktionsgebilden unserer eisernen Brücken in der Wirkung der Kräfte den unfehlbaren gesetzmässigen Zusammenhang sich äussern, den wir vorher ermittelt haben.

Diesen Fortschritt verdankt die Wissenschaft den Eisenbahnen und den Aufgaben, welche diese gestellt haben; aber ihre befruchtende Anwendung beschränkt sich nicht auf die Eisenbahnen, sie erstreckt sich vielmehr auf das ganze Gebiet des Ingeniörwesens, und wo immer Bauwerke aus Eisen oder Stahl erstehen, werden an der klaren und zweckmässigen Anordnung die Streiflichter sichtbar, welche als Reflexe der Wissenschaft alle Zweige der Konstruktionstechnik erhellen.

Darüber kann aber kein Zweifel sein, von was immer für einem Gesichtspunkte das Wesen und die Aufgabe der Kultur beurtheilt werden möge: Wissenschaft ist nicht nur die sicherste Grundlage der Kultur, sie ist auch ihre edelste Ausdrucksform, Wissenschaft ist Kultur, und dort, wo die Wissenschaft gehoben und verbreitet wird, wird auch die Kultur gehoben und verbreitet.

Ich zweifle nicht, dass auf den anderen Wissensgebieten, die mit dem Eisenbahnwesen zusammenhängen, das gleiche Ergebniss nachgewiesen werden kann, und so ist uns Technikern wohl gestattet, indem wir zu dem Ausgangspunkte unserer Betrachtung zurückkehren, mit Ueberzeugung und kraft unseres Antheiles an dem Erfolge auch mit berechtigtem Stolze es auszusprechen: „Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehoben und verbreitet.“

Pfändung von Forderungen für Wagenmiethe.

Die in Nr. 33 und 39 d. Ztg. erörterte Frage wegen Pfändung der aus dem internationalen Verkehr herrührenden Forderungen für Wagenmiethe und Wagenausbesserung ist nunmehr in einem bei den Breslauer Gerichten gegen die Kaschau-Oderberger Bahn anhängigen praktischen Falle zur gerichtlichen Entscheidung gekommen, und es geht uns durch Herrn Rechtsanwalt Kempner in Breslau, welcher in der gedachten Sache persönlich als Kläger auftritt, die Ausfertigung eines Urtheils des königlichen Landgerichts zu, der wir folgendes entnehmen:

Auf den Antrag des Rechtsanwalts Kempner waren durch Beschluss des Amtsgerichts Breslau vom 7. März 1900 wegen einer dem Ersteren zustehenden vollstreckbaren Forderung diejenigen Forderungen der Kaschau-Oderberger Bahn gepfändet und dem Kläger zur Einziehung überwiesen, welche derselben gegen a) den königlich preussischen und grossherzoglich hessischen, b) den königlich bayerischen, c) den grossherzoglich mecklenburgischen, d) den königlich württembergischen Eisenbahnfiskus aus dem durchgehenden Personenverkehr und aus den an die Schuldnerin zu entrichtenden W a g e n l e i h g e l d e r n, soweit solche bereits entstanden sind oder infolge der bestehenden Verträge entstehen werden, und zwar in Höhe von 80 ℳ gegen den Drittarrestaten zu a, vertreten durch die Eisenbahndirektion in Mainz, in Höhe von 50 ℳ gegen den Drittarrestaten zu b, vertreten durch die Generaldirektion der bayerischen Bahnen in München, in Höhe von 50 ℳ gegen den Drittarrestaten zu c, vertreten durch die Generaldirektion der mecklenburgischen Eisenbahnen in Schwerin, und wegen des Restes der Forderung gegen den Drittarrestaten zu d, vertreten durch die Generaldirektion der württembergischen Bahnen in Stuttgart. Bei dieser Pfändung hatten sich die Drittarrestaten zu a, b und d beruhigt, die grossherzogliche Generaleisenbahndirektion in Schwerin jedoch erhob gegen den Pfändungsbeschluss Einwendungen, insoweit derselbe auf Pfändung von Wagenleihgeldern geht, und erwirkte einen Beschluss des königlichen Amtsgerichts Breslau vom 24. April 1900, welches in dem bezeichneten Umfange den erwähnten Pfändungs- und Ueberweisungsbeschluss vom 7. März 1900 aufhob. In der Begründung nahm das Vollstreckungsgericht Bezug auf den Schiedsspruch des Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport in Bern vom 10. Februar d. J. — s. Nr. 26 S. 400 d. Ztg. — und auf das in den Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 34 S. 93 abgedruckte oberstrichterliche Erkenntniss und führte dementsprechend aus, dass die Wagenleihgelder zu dem aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen zu rechnen seien, welche gemäss Art. 23 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahntransport vom 14. Oktober 1890 (Reichsgesetzblatt von 1892 S. 793) der Pfändung grundsätzlich entzogen sind. Vom Kläger, Rechtsanwalt Kempner, wurde nun die gegen diesen Beschluss zulässige sofortige Beschwerde rechtzeitig eingelegt und hatte den Erfolg, dass das königliche Landgericht Breslau den angefochtenen Beschluss durch Bescheid vom 2. Juni 1900 aufhob und den Pfändungsbeschluss vom 7. März d. J. wiederherstellte. Das Beschwerdegericht rügt in erster Linie, dass das Amtsgericht in seinem Beschlusse vom 14. April 1900 ganz unzulässiger Weise über den Antrag der beschwerdeführenden grossherzoglich mecklenburgischen Generaleisenbahndirektion hinausgegangen ist und auch die bei den anderen Eisenbahnverwaltungen gepfändeten Forderungen aus der Pfändung entlassen hat, obwohl diese durch ihre Vertreterinnen keinerlei Einspruch dagegen hatten erheben lassen. Aber auch die in Sachen der grossherzoglich mecklenburgischen Generaleisenbahndirektion ergangene Entscheidung war aus materiellen Gründen aufzuheben. „Denn“, so fährt der betreffende Gerichtsbeschluss fort, „es konnte der Ansicht des Vorderrichters, dass diese Wagenleihgelder zu den unpfändbaren Forderungen des Art. 23 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 gehören, nicht beigetreten werden. Nach diesem Artikel können aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen untereinander nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört, als die forderungsberechtigte Eisenbahn. Was unter den vorstehend näher bezeichneten Forderungen zu verstehen ist, kann nur aus dem Internationalen Uebereinkommen selbst interpretirt werden.

Art. 1 besagt: Dieses Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschliessenden Staates auf den in einer beigefügten Liste bezeichneten Eisenbahnstrecken befördert werden;

Art. 6 bestimmt: dass jede internationale Sendung von einem Frachtbriefe mit näher angegebenem Inhalt begleitet sein muss;

Art. 8: dass der mit dem Stempel der Versandexpedition versehene Frachtbrief als Beweis über den Frachtvertrag dient;

Art. 11: dass nur die Fracht und die dort näher angegebenen baaren Auslagen erhoben werden dürfen;

Art. 13 gestattet dem Absender, das Gut bis zur Höhe des Werthes mit Nachnahme zu belasten;

Art. 20 bestimmt: dass die Empfangsbahn bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen einzuziehen hat, und führt diese Forderungen, welche in den vorstehenden Artikeln einzeln behandelt sind, nochmals mit Worten auf: „insbesondere Fracht- und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstige Beträge";

Art. 23 Abs. 1 endlich bestimmt, dass jede Eisenbahn verpflichtet ist, nachdem sie bei der Aufgabe oder Ablieferung des Gutes „die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen" eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Damit ist deutlich zum Ausdrucke gebracht, wegen welcher Forderungen die bei einem internationalen Transport betheiligten Bahnen in der durch das Internationale Uebereinkommen vorgeschriebenen Zwangsgemeinschaft stehen, und das sind „die aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen der Eisenbahnen unter einander" im Sinne des Abs. 4 des Art. 23.

Zu dem hierdurch begrenzten Kreise von Forderungen treten nur noch die Rückgriffsforderungen aus Art. 47 wegen geleisteten Schadensersatzes hinzu, so dass man unter den im Art. 23 Abs. 4 erwähnten Forderungen zu verstehen hat „solche Forderungen, welche der einen Bahn gegen die andere auf Grund der Ausführung eines dem Internationalen Uebereinkommen unterliegenden Transportes zustehen, welche sich auf einen internationalen Eisenbahnfrachtvertrag gründen bezw. mit diesem im Zusammenhange stehen" — vergl. Eger, das Internationale Uebereinkommen, 1894, S. 418; Reindl, 1900, Nr. 39 S. 594 ff. d. Ztg. Von anderen Forderungen handelt das Internationale Uebereinkommen nicht, insbesondere nicht von Forderungen, welche der einen Eisenbahn gegen die andere aus der Leihe von Wagen zustehen. Diese Forderungen haben ihren Ursprung nicht in der durch das Internationale Uebereinkommen geschaffenen Zwangsgemeinschaft der Eisenbahnen, sondern sie entstehen aus besonderen, zwischen den Eisenbahnen geschlossenen Verträgen.

Nach der eingeholten Auskunft der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau bestehen zwischen den Eisenbahnen Abmachungen, nach welchen die Güter beim Uebergange auf eine andere Bahn nicht jedes Mal auch in Wagen dieser Bahn umgeladen werden, durch welche vielmehr vereinbart ist, dass die Güter in denjenigen Wagen, in welchen sie ursprünglich verladen wurden, bis zur Bestimmungsstation durch laufen. Für diese Wagenbenutzung zahlen die fremden Bahnen eine Wagenmiethe, welche sich aus der Laufmiethe — nach der Länge der durchlaufenen Strecken — und aus einer Zeitmiethe — nach der Dauer der Benutzung — zusammensetzt. Die aus diesem Verhältnisse entstehenden Forderungen werden „Wagenleihgeld-Forderungen" bezw. „Wagenmieths-Beträge" genannt. Maassgebend für die Wagenbenutzung ist hauptsächlich — insoweit dies hier für den Verkehr zwischen deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahuen interessirt — das Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Es liegt auf der Hand, dass diese Abmachungen mit dem Internationalen Uebereinkommen von 1890 in keinem Zusammenhange stehen; die Wagen gehen von der einen Bahn auf die andere nicht auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens über, sondern auf Grund der besonderen, zwischen den Eisenbahnverwaltungen geschlossenen Verträge. Darum sind die aus diesen Verträgen entstehenden Forderungen der Eisenbahnen untereinander n i c h t „aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen untereinander" im Sinne des Art. 23 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens, und das dort ausgesprochene Pfändungsverbot findet auf die Wagenleihgeld-Forderungen keine Anwendung.

Aus diesen Erwägungen ist die Beschwerde für begründet erachtet worden.

Da in dieser Sache seitens der beiden entscheidenden Gerichte verschieden erkannt worden ist, so ist auch gegen diesen letzten Beschluss die weitere Beschwerde an das königliche Oberlandesgericht in Breslau zulässig und man darf gespannt sein, ob in derselben die dritte Instanz wird angerufen werden und wie deren Entscheidung ausfällt. Wir werden nicht verfehlen, hierüber s. Zt. zu berichten. H.

Die sibirische Eisenbahn.

Die St. Petersburger Residenzblätter sind in der Lage, interessante Mittheilungen aus einer im Auftrage des Ministerkomitees für die Pariser Ausstellung zusammengestellten geographisch-historischen Uebersicht Sibiriens und der sibirischen Bahn zu entnehmen. Es heisst da unter anderem: Zum Beginne des Jahres 1900, d. h. kaum volle neun Jahre nach dem Beginne des Bahnbaues, sind auf einer Strecke von 5062 Werst (= 5399 km) Schienen gelegt worden, was einer Jahresleistung von 562 Werst (= 600 km) gleichkommt. Dieses Ergebniss muss, meint das Blatt, als glänzend angesehen werden, wenn man berücksichtigt, welche Schwierigkeiten in dem gebirgigen Gebiet der Guvernements Tomsk und Jenisseisk sowie in dem von Ueberschwemmungen häufig heimgesuchten Transbaikalien zu überwinden waren und sodann die zahlreichen Flüsse Sibiriens in Betracht zieht, die zu überbrücken waren, insgesammt in einer Ausdehnung von zusammen 45 Werst (= 48 km). Die grossartigste dieser Brücken ist die über den Jenissei; sie hat 420 Faden (= 896 m) Länge bei einer Spannweite von 70 Faden (= 149 m). In Bezug auf die Schnelligkeit des Baues steht die sibirische Bahn ohne Wettbewerber da und übertrifft selbst die ihr sonst ähnliche kanadische Eisenbahn (4380 Werst = 4673 km), deren Bau 10 Jahre erfordert hat.

Seit Eröffnung der Schifffahrt im Jahre 1900 ist die Möglichkeit einer ununterbrochenen Dampfverbindung zwischen dem europäischen Eisenbahnnetz und Wladiwostok auf folgendem Reisewege gegeben: von Tscheljäbinsk bis Listwinitschnoje am Baikalsee mit der Eisenbahn, von dort über den genannten See bis Missowaja mit einem eigens hierzu erbauten, zur Aufnahme eines ganzen Eisenbahnzuges eingerichteten Eisbrecher, von Missowaja bis Stretensk wieder mit der Eisenbahn, von hier bis Chabarowsk mit dem Dampfschiff auf den Flüssen Schilka und Amur und endlich von Chabarowsk bis Wladiwostok wiederum mit der Eisenbahn. Eine solche Reise erfordert im ganzen $2^1/_2$ Wochen. Zur Erleichterung der Reisen auf der sibirischen Eisenbahn sind bekanntlich besondere Kurirzüge eingerichtet, die zwischen Moskau und Irkutsk verkehren. Diese Züge führen Schlaf- und Speisewagen, eine Bücherei, Badeeinrichtung, einen Turnsaal usw. mit sich und übertreffen an Bequemlichkeit und Reichthum der äusseren Ausstattung, nach Meinung unserer Quelle, die besten Expresszüge Europas. Zur Reise von Paris oder London nach Wladiwostok sind jetzt $3^1/_2$ Wochen erforderlich statt früher 6, welche man brauchte, um die Reise in den fernen Osten zur See durch den Suezkanal zurückzulegen. Hieraus ist ersichtlich, um wie vieles schon jetzt der Verkehr zwi-

schen Europa und Ostasien dank der sibirischen Eisenbahn erleichtert ist. Diese Erleichterung wird noch bedeutend zunehmen durch die demnächst zu erwartende Beendigung der im Jahre 1899 begonnenen, um den Baikalsee herumführenden Theilstrecke. Der seit 1897 von einer russischen Privatgesellschaft unternommene Bau der mandshurischen Bahn (chinesischen Ostbahn) nebst deren südlicher Zweigbahn ist freilich durch die neuesten Vorgänge in China wahrscheinlich in seinem Fortgang gehemmt. Diese letztere Bahn wird, wenn sie einmal fertig ist, die sibirische Hauptbahn auf dem kürzesten Wege mit Wladiwostok und den eisfreien Häfen Port Arthur und Talien-Wan (Dalny) verbinden. Mit der Durchführung der beiden letztgenannten Strecken wird die Eisenbahnverbindung zwischen dem atlantischen und stillen Ozean durch Europa und Asien hergestellt sein. Die Gesammtlänge der sibirischen Bahn nebst der mandshurischen und ihren Zweigbahnen wird 8 313 Werst (= 8 870 km) betragen.

Der passendste Reiseweg zur Fahrt von Ozean zu Ozean wird folgender sein: Havre - Paris - Köln - Berlin - Alexandrowo-Warschau-Moskau-Tula-Ssamara-Tscheljäbinsk-Irkutsk-Wladiwostok. Die Gesammtlänge dieser Linie beträgt 11 200 Werst (= 11 950 km), von denen 9 600 Werst (= 10 243 km) oder 6/7 der ganzen Strecke auf die Grosse sibirische Bahn (6 100 Werst = 6 509 km) und die Bahnen des europäischen Russland (3 500 Werst = 3 735 km) kommen; die übrigen 1 600 Werst (= 1 707 km) (1/7 des ganzen Weges) fallen auf Westeuropa, davon auf Frankreich 450 Werst (= 480 km), Belgien 150 Werst (= 160 km) und Deutschland 1 000 Werst (= 1 067 km).

Für den Güterverkehr und die Verbindung mit den westeuropäischen Märkten dient die Bahn Perm-Kotlas (812 Werst = 867 km).

Ueber den Personen- und Güterverkehr auf der sibirischen Bahn bringt die Schrift folgende Angaben. Es wurden befördert:

		Personen	Güter		
(Drei Monate)	1895	211 000	3 560 000 Pud	=	58 312 t,
	1896	417 000	11 433 000 „	=	187 272 „
	1897	600 000	27 485 000 „	=	450 204 „
	1898	1 049 000	43 371 000 „	=	710 417 „
	1899	1 075 000	40 759 000 „	=	667 632 „

Unter den Ausfuhrartikeln nimmt die erste Stelle das Getreide ein, 42 % der gesammten Ausfuhr. An zweiter Stelle folgt Fleisch, Geflügel, Butter, hauptsächlich für den Londoner Markt in besonderen, mit Kühlvorrichtungen versehenen Zügen; Talg, Leder, Wolle, Hühnereier. Von Durchgangswaaren kommt insbesondere Thee in Betracht, dessen Menge mit jedem Jahre steigt (1897: 1 740 000 Pud [= 28 501 t], 1898: 2 230 000 Pud [= 36 527 t]). Unter den Einfuhrartikeln erscheinen zunächst hauptsächlich Eisen- und Manufakturwaaren.

Als Durchschnittsgeschwindigkeit der Personenzüge der sibirischen Bahn gilt augenblicklich 35 Werst (= 37 km) in der Stunde. Bei einer solchen Geschwindigkeit wird die Strecke Moskau-Wladiwostok oder Port Arthur (8 000 Werst = 8 536 km) 10 Tage in Anspruch nehmen; der Preis einer Fahrkarte I. Klasse im Schnellzuge mit Schlafwagen wird sich nach dem jetzt geltenden Differentialtarif auf 115 R. stellen. Von Paris oder London bis Shanghai wird man unter Beobachtung derselben Bedingungen 16 Tage brauchen und für die Fahrt 320 R. zahlen, statt der jetzt nöthigen 34–36 Tage bei 900 R. Reisekosten für die Fahrt mittelst Dampfers über Suez. Es ist zu erwarten, dass die oben angegebene Geschwindigkeit erhöht werden wird bis zu der Schnelligkeit der in Europa verkehrenden Schnellzüge; dann dürfte die Fahrt von Ozean zu Ozean nicht mehr als 10 Tage in Anspruch nehmen.

Soweit die Mittheilungen der „Petersburger Zeitung“ über den Inhalt jenes amtlichen Werkes, das auf der Pariser Weltausstellung den Besuchern der russischen Abtheilung eine Vorstellung von dem Umfange des grossen nationalen Unternehmens geben soll. Ob es aber ein richtiges Bild von den thatsächlichen Verhältnissen gibt, das ist eine Frage, die wir nicht ohne Zögern bejahen würden. Nicht als wenn die zahlenmässigen Angaben einem Zweifel unterzogen werden sollten oder die Hoffnungen, die das russische Volk auf dieses grosse Werk setzt, als nicht vorhanden mit einem Kopfschütteln begleitet werden müssten; von dem allen braucht nicht die Rede zu sein, und dennoch beweisen alle die Zahlen leider sehr wenig, denn in der Wirklichkeit haften dem grossen Unternehmen nicht nur zum Schaden der Entwickelung Sibiriens und zum Nachtheil der Handelsbeziehungen des europäischen Russlands, sondern auch der ganzen civilisirten Welt so mannigfache Mängel an, dass noch Jahrzehnte vergehen werden und die Hilfsquellen des ganzen grossen russischen Reiches in sehr erheblicher Weise werden in Anspruch genommen werden müssen, bevor die sibirische Bahn in einen baulichen Zustand versetzt sein wird, der die Möglichkeit geben wird, den Anforderungen zu entsprechen, die ein Weltverkehr an einen Verkehrsweg stellt. Es sind daher die Hoffnungen, die sich in dieser Richtung bewegen, mindestens verfrüht. Das sollten die Russen aber doch auch schon bemerkt haben, denn bisher konnte die Bahn nicht einmal den bescheidenen Anfängen eines Verkehrs, wie er sich eben erst aus dem Lande selbst zu entwickeln begonnen hat, genügen. Im übrigen dürften die chinesischen Wirren im Augenblick Forderungen an die Transportfähigkeit stellen, deren Befriedigung der sibirischen Bahn schwere Aufgaben zu lösen geben kann.

Man wird vielleicht in einigen Wochen oder Monaten erfahren, ob und in welchem Umfange der grosse Schienenweg geeignet ist, Truppen nach Osten vorzuschieben. Vergessen darf man dabei immer nicht, dass diese Aufgabe der eigentliche springende Punkt des ganzen Unternehmens ist. Die wirthschaftliche Hebung Sibiriens, die Schaffung eines mächtigen Verkehrsweges, der die Ozeane mit einander in Verbindung setzt und was sonst noch alles in die Welt hinausgerufen wird, kommt erst in zweiter Reihe. Es hat daher etwas Tragisches, dass gerade jetzt, wo das Werk kaum zu dreiviertel fertiggestellt ist, vermuthlich Russland Anforderungen an dasselbe erheben wird, die zu erfüllen die Bahn ganz und gar nicht vorbereitet ist. Damit wäre dann die erste Probe in ernster Zeit aller menschlichen Berechnung nach fehlgeschlagen, was man, wie man auch sonst der ganzen Frage gegenüber stehen mag, mit Rücksicht auf die ungeheueren Opfer an Geld und Arbeit bedauern müsste.

Ein Mangel der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands.

In Nr. 49 hatten wir einen Vorschlag wiedergegeben, der zur Erwägung stellte, ob nicht die Bestimmungen über die Sicherung der Weichen, die sich in der Betriebsordnung an mehreren Stellen finden, einheitlich gruppirt werden dürften. Von unterrichteter Seite wird uns hierzu mitgetheilt, dass der Verfasser übersehen habe, dass die Betriebsordnung in verschiedene Abschnitte getheilt ist, in die die einzelnen Bestimmungen, je nachdem sie sich auf den Zustand, die Unterhaltung und Bewachung der Bahn (Abschnitt I), den Zustand, die Unterhaltung und die Untersuchung der Betriebsmittel (Abschnitt II), die Handhabung des Betriebes (Abschnitt III) usw. beziehen, eingereiht werden müssen. Es entspricht dies einem Grundsatze, an dem bei den vielen, seit dem Jahre 1871 stattgehabten Berathungen über Aenderungen und Ergänzungen der Betriebsordnung immer festgehalten worden ist.

Im § 3, der einen Theil des Abschnittes I bildet, sind daher bezüglich der Weichen — der Ueberschrift des Abschnittes I entsprechend — alle die Vorschriften gegeben, die sich auf den Zustand der Weichen beziehen, während in den §§ 46 und 51, die zum Abschnitte III gehören — wieder der Ueberschrift des Abschnittes entsprechend —, die Bestimmungen über die Handhabung der Weichen, also Betriebsvorschriften, enthalten sind.

Zu erwähnen bleibt noch, dass bei den häufig vorgenommenen Aenderungen der Betriebsordnung auch davon ausgegangen worden ist, an der Gruppirung der einzelnen Vorschriften, wie auch an der Nummerirung der Paragraphen möglichst wenig zu ändern, weil in vielen Tausenden von Dienstanweisungen für das Betriebspersonal auf die einzelnen Bestimmungen der Betriebsordnung verwiesen ist, mithin eine Aenderung dieser Ordnung in der angedeuteten Richtung eine Neuauflage der erwähnten Dienstanweisungen nach sich gezogen hätte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Bau der Bahnstrecke Tannwald-Grünthal-preussisch-österreichische Landesgrenze** schreitet rüstig vorwärts. Von Unter-Polaun aus ist man schon 90 m in den Berg eingedrungen. Auch von der Grünthaler Seite wäre der Bau des Tunnels einer Mittheilung der „Voss. Ztg." zufolge schon weiter vorgeschritten, hätte man nicht dem gewaltigen Wasserandrange weichen und die bereits hergestellte Strecke weiter westlich nach dem Berge verlegen müssen. Auf der preussischen Seite wird bei Petersdorf und Schreiberhau bekanntlich schon längere Zeit gearbeitet. Um dem Bau des hohen Iserviaduktes auszuweichen, soll laut vorgenannter Quelle wieder ein neuer Plan aufgestellt worden sein, der dahin geht, die Bahnstrecke an dem Abhange des auf österreichischer Seite gelegenen Iserberges tiefer herumzuführen, den Fluss in einem 30—40 m hohen Viadukte zu übersetzen und den auf dem preussischen Ufer sich hinziehenden Bergrücken in einem Tunnel zu durchdringen.

— **Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft.** Unter dieser Firma ist in das Handelsregister zu Berlin eine Gesellschaft eingetragen worden, welche die Erbauung und den Betrieb einer Nebeneisenbahn von Reinickendorf-Rosenthal über Basdorf nach Liebenwalde und Gross-Schönebeck bezweckt. Das Grundkapital beträgt der „Voss. Ztg." zufolge 3 730 000 ℳ in Stammaktien Lit. A und in Stammaktien Lit B, von welchen die ersteren statutenmässig ein Vorrecht am Reingewinn und am Kapital besitzen.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Am 17. d. Mts. tritt der Eisenbahnrath zu seiner 46. Sitzung in München zusammen. Die Tagesordnung weist vier Berathungsgegenstände auf. Erster Gegenstand: Zusammenstellung aller mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 1. Januar bis 15. Juni d. J. eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife; der letzteren sind es 4, der ersteren dagegen 28. Die wichtigeren Ausnahmetarife beziehen sich u. a. auf den Transport von raffinirtem Petroleum, von Petroleumnaphta (Rohbenzin) behufs Ermöglichung des Wettbewerbs mit den amerikanischen Produkten sowie Unterstützung der einheimischen Industrie, ferner von Eisenbahnlokomotiven, Tender, Dampfwagen auf eigenen Rädern rollend, von Personen-, Salon- und Güterwagen, auch Eisenbahnwagenkrahnen usw. von Norddeutschland nach österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen behufs Hebung der deutschen Ausfuhr, dann von Eisen und Stahl aus gleichem Grunde beim Transport nach norddeutschen Hafenstationen im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien u. dergl. Zweiter Gegenstand: Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung für Futter- und Düngemittel behufs Erleichterung der Versorgung der landwirthschaftlichen Betriebe. Dritter Gegenstand: Bahnseitige Einrichtungen zur Erleichterung und Verbilligung des direkten Bezuges landwirthschaftlicher Erzeugnisse seitens der Verbraucher. Vierter Gegenstand: Berathung über den von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zur Vorlage kommenden Entwurf der Winterfahrordnung 1900/01. Selbstredend entfallen die lediglich dem sommerlichen Ausflugsverkehr dienenden Züge vollständig, aber auch ein Theil der für grössere Reisen während des Sommers vorgesehen gewesenen Schnellzüge kommt nach den dem Winterfahrplanentwurfe beigegebenen Erläuterungen in Wegfall, und zwar: Die Schnellzüge 7 und 8 der Strecke München-Frankfurt a/M.-Köln, Schnellzug 23 der Strecke München-Nürnberg, die Schnellzüge 28 und 29 der Strecke Bamberg-Schweinfurt-Bad Kissingen sowie 35 und 36 der Strecke Bad Kissingen-Berlin, dann 134 und 135 der Strecke München-Regensburg-Hof mit 147 und 148 zwischen Wiesau und Eger sowie 60 und 61 der Strecke Nürnberg-Kirchenlaibach-Eger, ferner die Schnellzüge 104 und 105 der Strecke München-Salzburg bezw. Reichenhall und die Karlsbad-Ostendezüge 174 und 175 nebst den Paris-Karlsbad-Expresszügen 176 und 177. — Sonst bemerkenswerthes enthalten die Erläuterungen noch folgendes: 1. Wegen der Durchführung der direkten Schnellzüge 39 und 40 auf der Strecke München-Berlin über Probstzella auch während der Winterfahrordnung sind die Verhandlungen mit den ausser Bayern betheiligten Verwaltungen noch nicht zum Abschlusse gelangt. Bei Beibehaltung dieser Züge würde Schnellzug 40 unter Wahrung seiner bisherigen Abfahrtszeit (11 Uhr Vormittags) in Berlin auf der ganzen Strecke derart beschleunigt, dass er 25 Minuten früher als seither, sohin schon 9.55 Abends in München eintrifft und auf diese Weise noch den Anschluss an den später gelegten Schnellzug 136 nach Italien (Abgang München 10.05 Abends) erreicht. 2. Die Beibehaltung der direkten Schnellzüge 15 und 16 der Strecke München-Hamburg über Gemünden-Elm ist noch von der Zustimmung der anschliessenden Verwaltung abhängig. 3. Die Schnellzüge 60 und 61 der Strecke Aschaffenburg-Eger werden wie in der verflossenen Winterfahrordnung einfach geführt und zwar wieder mit drei Wagenklassen; ausserdem wird Schnellzug 60 (behufs Aufnahme des Anschlusses vom Schnellzuge 39 München-Nürnberg-Berlin) in Nürnberg um 17 Minuten später (12.44 statt 12.27 Mittags) abgefertigt werden. 4. Nach vorläufiger Vereinbarung mit den an der Durchführung des Nord-Süd-Express betheiligten Verwaltungen wird der nach Süden gehende Zug um 14 Minuten (10.04 statt 10.18 Vormittags) früher in Kufstein angebracht sowie der nach Norden gehende Zug um 15 Minuten (8.37 statt 8.22 Abends) später in Kufstein abgehen; zur Gewinnung dieser Zeit werden beide Züge alsdann in der Strecke Regensburg-Kufstein entsprechend beschleunigt. Durch diese Fahrplanänderung ist die Möglichkeit geboten, zwischen München und Bozen einen weiteren Schlafwagen zu führen und dem Platzmangel abzuhelfen, der sich bisher besonders im Frühjahre und Herbste in recht empfindlicher Weise für die in München zugehenden Reisenden fühlbar gemacht hat. 5. Der bisher in München um 8.30 Vormittags abgehende Schnellzug 103 nach Salzburg wird 2 Stunden später, d. i. 10.35 Vormittags abgefertigt werden, da die österreichische Staatsbahn ihren bisherigen Anschlusszug nach Wien im Winter nicht mehr beibehält.

— **Besserstellung des Personals der bayerischen Staatsbahnen seit 1890/91.** Aus dem Berichte des Finanzausschusses der bayerischen Abgeordnetenkammer über den Etat der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung dürfte von Interesse sein die Gegenüberstellung von Ziffern, aus denen zu entnehmen, was im Laufe der letzten zehn Jahre im allgemeinen durch Stellenmehrung für die Besserstellung des Personals dieser Verwaltung geschehen ist. Während nämlich für die XX. Finanzperiode (Jahr 1890 und 1891) die Zahl der pragmatischen Beamten auf 1 124, die des statusmässigen Personals auf 12 779 und der Gesammtbezug für ersteres Personal auf 3 500 897 ℳ, für letzteres auf 17 413 225 ℳ sich belief, beträgt für die gegenwärtige XXV. Finanzperiode (umfassend die Jahre 1900 und 1901) die Zahl der pragmatischen Beamten 2 040, jene des statusmässigen Personals 24 515, und sind die Gesammtbezüge des ersteren Personals veranschlagt auf 7 557 753 ℳ, jene des letzteren auf 35 633 811 ℳ. Die Vermehrung der Zahl der pragmatischen Beamten seit jener Zeit beträgt somit 81,5 %, jene der statusmässigen Beamten und Bediensteten 91,4 %, wobei allerdings zu bemerken kommt, dass auch die Durchschnittslänge der bayerischen Staatseisenbahnen seit 1890 von 4 719 auf 5 776 km gestiegen ist.

— **Stellenvermehrungen im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen.** Durch Gesammtbeschluss der Kammer der Abgeordneten und der Reichsrathskammer wurden von den seitens der Staatsregierung beantragten Stellenvermehrungen genehmigt: a) für pragmatisch angestellte Beamte: In Kategorie A II a: 10 Oberinspektoren, 5 Oberingeniöre und 8 Obermaschineningeniöre; Kategorie A II b: 20 Inspektoren, 20 Bezirksingeniöre; Kategorie A IV: 15 Abtheilungsingeniöre, 6 Abtheilungsmaschineningeniöre; Kategorie A V: 1 Inspektor des Geometerdienstes; Kategorie A V a: 46 Eisenbahnverwalter, 5 Werkstätte- und Telegraphenverwalter; A V b: 228 Oberexpeditoren und Oberrevisoren, 60 Oberbauführer, 4 Eisenbahngeometer, 14 Werkmeister und Telegraphenwerkmeister, zusammen 437 Stellen, gegenüber welchen in den anderen Kategorien 105 Stellen in Wegfall kommen, so dass an Mehrung verbleiben 332 neue Stellen für pragmatisch angestellte Beamte. b) für nichtpragmatische Beamte und Bedienstete: In Kategorie B I: 447 Expeditoren, Revisoren, Geometer, Bauführer; Kategorie B III: 111 Adjunkten; Kategorie C I: 456 Zugführer, Oberstationsmeister, Oberpackmeister, Haltesteller I. Klasse, Werkführer I. Klasse, Lokomotivführer I. Klasse, Telegraphenmechaniker I. Klasse, Bahnmeister; Kategorie D I: 71 Wagenmeister, Bauzeichner, Poliere, Maschinisten I. Klasse; Kategorie D II: 1 797 Kondukteure, Stationsmeister, Haltesteller II. Klasse, Lokomotivführer II. Klasse usw.; Kategorie D III: 2 267 Stationsdiener, Heizer, Wechselwärter usw., zusammen 5 149 Stellen, wogegen in anderen Kategorien 1 200 Stellen entfallen, so dass eine Mehrung von 3 949 neuen Stellen für die nichtpragmatischen statusmässigen Beamten und Bediensteten verbleibt, von welchen jedoch im Laufe der vorigen Finanzperiode infolge des unerwartet grossen Verkehrsaufschwunges auf Grund der vom Landtage hierzu ertheilten Ermächtigung bereits 915 Stellen besetzt worden sind.

— **Bestimmungen über die Zugabfertigung und die Dienstkleidung bei den bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion hat sich veranlasst gesehen, den mit dem

äusseren Dienste betrauten Beamten die Bestimmungen über Zugabfertigung und insbesondere über die Dienstkleidung zu genauester Beachtung in Erinnerung zu bringen. Nach diesen haben sämmtliche Abfertigungsbeamte beim Verkehren von Zügen mit Personenbeförderung künftighin, unter Wahrung einer dienstgemässen und dienstförderlichen Haltung, in geschlossenem Uniformrocke oder geschlossener Bluse mit einfarbigem, dunklen Beinkleid und rother Mütze zu erscheinen; wird hierbei der Dienstmantel getragen, so ist er ebenfalls zu schliessen, wird der Mantel nur umgehängt, so ist unter demselben der Dienstrock oder die Bluse geschlossen zu halten; ausserdem ist das Tragen von Hausschuhen am Zuge unter allen Umständen verboten. Veranlassung zu neuerlicher Hinweisung auf die bestehenden Bestimmungen gaben die von den Kontrolbeamten selbst gemachten gegentheiligen Wahrnehmungen sowie bekannt gewordene abfällige Aeusserungen in dieser Richtung aus den Kreisen des reisenden Publikums.

— **Sächsischer Eisenbahnrath.** Der am 5. d. Mts. in Dresden zur 40. Sitzung zusammengetretene Eisenbahnrath nahm zunächst Mittheilungen entgegen über die in der ständigen Tarifkommission behandelten Anträge auf Versetzung von Viehzucker nach Spezialtarif III, Calciumkarbid nach Spezialtarif I, denaturirtem Spiritus nach Spezialtarif III und Margarine unter die Artikel des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter während der warmen Jahreszeit und sprach sich gegen die Versetzung von frischem Obst in den Spezialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter aus. Der Eisenbahnrath nahm ferner zu der in der ständigen Tarifkommission schwebenden Frage wegen Aenderung der jetzigen Bestimmungen über die Tarifirung von Grubenholz Stellung, vermochte aber das Bedürfniss einer Aenderung nicht anzuerkennen; er fasste infolge dessen auch keinen Beschluss darüber, ob einem der Anträge der königlichen Eisenbahndirektionen zu Kattowitz und Breslau oder dem von der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen ausgegangenen und den Interessenten bereits bekannt gegebenen Vorschlage der Vorzug zu geben sei.

— **Betheiligung an der Verdingung von Bauarbeiten bei den sächsischen Staatsbahnen.** Einer Meldung der „B. N. N." zufolge hat die Generaldirektion die unteren Behörden angewiesen, den kleinen Gewerbetreibenden die Betheiligung an der Verdingung von Bauarbeiten soweit als thunlich dadurch zu erleichtern, dass die Arbeiten in kleineren Loosen vergeben und die Fristen zur Ausfüllung und Einreichung der Preislisten nicht zu kurz bemessen werden. Ferner sollen die Gewerbetreibenden desjenigen Ortes, an welchem gebaut wird, bei gleichem Preisangebote soweit als thunlich vor anderen berücksichtigt werden.

— **Automobilwagen zwischen dem Starnberger- und Ammersee.** Die I. bayerische Automobilwagen-Verkehrsgesellschaft H. Bederlunger & Cie. hat die Konzession zu einer regelmässigen Automobilwagenverbindung zwischen dem Starnberger- und Ammersee erhalten, wovon die erste Strecke Feldafing-Andechs am 8. d. Mts. zur Eröffnung gelangte, während die Linien Starnberg-Andechs bezw. Herrsching aus technischen Gründen erst später eröffnet werden. Die hierzu benöthigten Selbstfahrer sind bequem und gefällig nach der Form von Breaks von der Motorenfabrik Benz & Cie. in Mannheim erbaut und bereits an ihrem Bestimmungsort Feldafing eingetroffen. Die Wagen verkehren in zweistündigen Zwischenräumen.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister Welte bei der Eisenbahnbausektion Schorndorf ist zum Abtheilungsingeniör bei dem bautechnischen Büro der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen befördert und der Bahnhofinspektor Keppler in Bietigheim mit der Wahrnehmung der Verrichtungen eines Betriebsoberinspektors bei der vorgenannten Generaldirektion in provisorischer Weise betraut worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Investitionskredite zum Ausbau des österreichischen Bahnnetzes.** Mit kaiserlicher Verordnung vom 24. Juni d. J. wurde für die Forterhebung der Steuern und Abgaben sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis Ende Dezember 1900 Vorsorge getroffen. Unter den mit dieser Verordnung im Etat des Eisenbahnministeriums bis Ende 1900 verlängerten Krediten befinden sich Investitionskredite für den auf Staatskosten vorzunehmenden Bau folgender Eisenbahnlinien: Chodorow-Podwysokie, Lindewiese-Barzdorf, Niklasdorf-Zuckmantel, Beraun-Dusnik, Grulich-Schildberg, Bärn-Andersdorf-Hof, Olbersdorf-Hotzenplotz, Freudenthal-Klein-Mohrau, Haugsdorf-Weidenau, Barzdorf-Jauernig und Halicz-Ostrow-Tarnopol. Die Gesammtsumme dieser Kredite beläuft sich auf 9 903 520 Kr. Als Betheiligung an der Kapitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen sind durch die in Rede stehende kaiserliche Verordnung Kredite in der Gesammtsumme von 8 964 000 Kr. bewilligt.

— **Vermehrung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen.** In der kaiserlichen Verordnung, durch welche das Budgetprovisorium für das II. Halbjahr 1900 kundgemacht wird, ist die Ermächtigung für die Regierung vorgesehen, im Falle des Bedarfes eine schwebende Schuld in dem Betrage von 50 000 000 Kr. aufzunehmen. Der Zweck dieser bedingten Ermächtigung ist die Bestreitung nothwendiger und unaufschiebbarer Investitionen. Unter letzteren spielt die unerlässliche Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen eine wichtige Rolle. Es wurde bereits gemeldet, dass die Staatseisenbahnverwaltung die auf Grund des schon im Vorjahre zwischen dem Eisenbahn- und Finanzminister für die nächsten Jahre vereinbarten Programmes für das laufende Jahr, sowie für das Jahr 1901 entfallenden Fahrbetriebsmittel in Bestellung gebracht hat. Es handelt sich hierbei um je 1 200, also im ganzen 2 400 Güterwagen, 80 Lokomotiven sowie eine grössere Anzahl von Personenwagen. Die auf Rechnung des Jahres 1900 in Bestellung gegebenen Güterwagen wurden bereits abgeliefert, die für das Jahr 1901 bestellten Lastwagen werden bis zum Oktober d. J. zur Ablieferung gelangen. Das Erforderniss für diese 2 400 Güterwagen beläuft sich auf rund 4 000 000 fl., jenes für die Lokomotiven auf ungefähr den gleichen Betrag. Rechnet man hierzu das Erforderniss für die Personenwagen, so gelangt man zu dem Betrage von annähernd 10 000 000 fl., welcher noch in diesem Jahre fällig wird.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im Juni d. J. nach den vorliegenden (vorläufigen) Ausweisen wie folgt:

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	6 967 018	(+ 693 992)	Kr.
Südbahn	8 458 752	(+ 352 167)	„
Staatseisenbahngesellschaft	4 859 248	(+ 560 370)	„
Nordwestbahn garantirtes Netz	1 765 793	(+ 122 250)	„
Elbethalbahn	1 152 970	(+ 101 231)	„
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	593 448	(+ 100 134)	„
Aussig-Teplitzer Bahn	1 218 399	(+ 96 536)	„
Buschtêhrader Bahn lit. A.	646 608	(+ 59 400)	„
„ „ „ B.	1 274 454	(+ 143 600)	„
Böhmische Nordbahn	826 896	(+ 54 333)	„

Die Einnahmen im Juni d. J. sind demnach bei sämmtlichen genannten Eisenbahnen wesentlich höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Was die Einnahmen im I. Halbjahr 1900 betrifft, so stellen sie sich gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1899 wie folgt:

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	+ 2 276 921	Kr.
Südbahn	+ 1 573 046	„
Staatseisenbahngesellschaft	+ 2 028 703	„
Nordwestbahn garantirte Linie	+ 128 603	„
Elbethalbahn	+ 221 074	„
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	+ 308 537	„
Aussig-Teplitzer Bahn	— 1 051 751	„
Buschtêhrader Bahn lit. A.	— 324 276	„
„ „ „ B.	— 743 190	„
Böhmische Nordbahn	— 123 417	„

Die böhmischen Bahnen waren sonach bis zum Schlusse des I. Halbjahres nicht in der Lage, den Einnahmenausfall vollständig wett zu machen, welcher durch den Ausstand der Kohlenarbeiter veranlasst worden ist.

— **Neue Tiroler Alpenbahnen.** Seit den letzten Jahren macht sich auch im Tiroler Lande eine grössere Rührigkeit betreffs Erbauung von Berg- und Thaleisenbahnen bemerkbar. Diese jetzt energischere Thätigkeit im Eisenbahnbau wird hauptsächlich hervorgerufen durch den von Jahr zu Jahr zunehmenden Fremdenverkehr, der die Gletscher- und Dolomitengebiete, die alterthümlichen Städte und die südlichen Rebengaue Tirols überfluthet und gegenwärtig wohl alljährlich nahe an 500 000 Alpenreisende heranreicht. Der im vorletzten Winter eröffneten, von Bozen in das paradiesische, wein- und burgenreiche Gebiet von Eppan und Kaltern, in den „Rheingau der Alpen" führenden Ueberetscherbahn folgt demnächst, wie bereits in Nr. 49, S. 760 d. Ztg. mitgetheilt, die eine Fortsetzung der Lokalbahn Innsbruck-Hall i/Tirol bildende, von Station Berg Isel am Schloss Ambras vorbei ins waldreiche Mittelgebirge hinaufziehende Igler Höhenbahn, welche an den beliebten Sommerfrischdörfern Aldrans, Lans, Sistrans vorüber in der Nähe des mit modernen Gast- und Landhäusern ausgestatteten Luftkurorts Igls ihr Ende erreicht. Weiter ist von Jenbach (wo bekanntlich auch

die Bahn zum Achensee ihren Ausgang nimmt) eine Eisenbahn in das gletscherberühmte Zillerthal im Bau begriffen; diese Turistenbahn wird Fügen, Zell am Ziller und andere Ortschaften im Thale berühren und Mayrhofen, wo die verschiedenen Gletscherhochthäler zusammenstossen, als Endstation erhalten. Auch im stark besuchten Stubaithal kann der Bau einer Eisenbahn von Innsbruck-Wilten über die Sommerkolonien Natters, Mutters und Telfs bis nach dem grossen Kirchdorf Fulpmes als gesichert betrachtet werden; dabei wird diese Gebirgsbahn im Thale nicht ihr Ende finden, sondern von Fulpmes an der südlichen Berglehne über die bekannten Sommerfrischen Mieders und Schönberg wieder das Wippthal erreichen und dann in der Station Matrei in die Brennerbahn einmünden. Endlich wäre nebst anderen Bahnprojekten: Vintschgaubahn, Fernpass- und Rittenbergbahn sowie den in Aussicht genommenen Eisenbahnen nach Taufers im Pusterthal und nach Ampezzo noch zu erwähnen, dass auch der Plan des Baues einer Eisenbahn von Gossensass am Brenner zur 2751 m hohen Amthorspitze, der seit Jahren besteht, in neuester Zeit der Verwirklichung näher gerückt ist.

— **Kohlentarife der österreichischen Staatsbahnen.** Die angesichts der ungünstigen finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen beschlossenen Tarifmaassnahmen werden, wie eine amtliche Mittheilung betont, in ihrem Umfange und in ihren Wirkungen weit überschätzt. Dazu trägt insbesondere auch der Umstand bei, dass über den Inhalt und die Tragweite dieser Maassnahmen irrige Vorstellungen verbreitet worden sind, die trotz der Bekanntgabe des richtigen Sachverhaltes noch immer den Ausgangspunkt der Beurtheilung bilden. So wird beispielsweise in Eingaben und Zeitungsartikeln fortwährend über eine Tariferhöhung der Kohle für die inländische Industrie geklagt und die daraus sich ergebende Vertheuerung der Regiekosten für einzelne Industriezweige besprochen und berechnet. In Wahrheit handelt es sich, wie schon wiederholt bekannt gegeben wurde, nicht um eine Erhöhung des inländischen Kohlentarifes, sondern um die Einhebung des vollen Lokaltarifes in den ausländischen Verbandstarifen für die Ausfuhr. Bei dieser Gelegenheit stellt jene amtliche Quelle noch fest, dass es der Staatsbahnverwaltung nie eingefallen sei, die erwähnte Maassregel auf den Inlandsverkehr anwenden zu wollen und dadurch der inländischen Industrie die Kohlen zu vertheuern. Die gegentheilige Behauptung, als habe es erst der Interessentenvertretung bedurft, um die geplante Maassregel auf den Ausfuhrverkehr zu beschränken, sei unrichtig. Eine Erhöhung der Inlandtarife war vielmehr schon bei den Vorverhandlungen der Ministerien gar nicht beabsichtigt, und es stand von vornherein fest, dass die aus obiger Maassregel sich ergebende Vertheuerung der Kohlentransporte nur den Ausfuhrverkehr treffen solle. Alle Nachrichten, die eine bevorstehende Erhöhung der Kohlentarife für den Inlandverkehr behandeln, beruhten somit auf unrichtiger Auffassung der Absichten der Staatseisenbahnverwaltung.

— **Kundgebung gegen die Tariferhöhungen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Die österreichische Centralstelle zur Wahrung der land- und forstwirthschaftlichen Interessen beim Abschlusse von Handelsverträgen hat an die in ihrem Verbande stehenden Körperschaften ein Schreiben gerichtet, in welchem sie gegen die geplanten Tariferhöhungen auf den Staatsbahnen Stellung nimmt. Die Centralstelle weist darauf hin, dass einerseits die landwirthschaftliche Produktion und andererseits der Verbrauch der landwirthschaftlichen Bevölkerung in den Artikeln, für welche Tariferhöhungen beschlossen seien, empfindlich geschädigt werden. Dieses Beispiel werde seitens der anderen Bahnverwaltungen die weitgehendste Nachahmung finden. Gegen die Richtung dieser Tarifpolitik müsse mit allen zu Gebote stehenden Mitteln angekämpft werden, da in derselben der unrichtige Grundsatz, die Einnahmen der Bahnen auf Kosten der heimischen Produktion und des Verbrauchs zu vergrössern, systematisch zum Ausdruck komme und darin eine Verletzung jener Pflichten erblickt werden müsse, welche eine zielbewusste Transporttarifpolitik zum Wohle der gesammten österreichischen Volkswirthschaft zu erfüllen habe. Das Präsidium der Centralstelle ersucht daher die verschiedenen Körperschaften, im Falle sie der gleichen Auffassung sein sollten, bei dem Eisenbahn-, Ackerbau- und Handelsministerium sowie bei dem Ministerium des Innern und dem Ministerpräsidium im Sinne vorstehender Ausführungen vorstellig zu werden.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Wie gemeldet wird, hat das Eisenbahnministerium die Kärntner Landesregierung angewiesen, die Linienfeststellung für das Projekt der als Hauptbahn ersten Ranges auszuführenden Eisenbahn von Klagenfurt durch die Karawanken nach Assling mit einer Abzweigung nach Villach anzuordnen.

— **Die Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft** Wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, dürften die Verhandlungen der Regierung mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft über die geplante Investitionsanleihe und die mit derselben in Zusammenhang gebrachten Fragen (Einlösungsbedingungen usw.) demnächst wieder aufgenommen werden. Die Anleihe soll auf 40000000 fl. festgesetzt werden, wovon 13000000 fl. zur Rückzahlung der schwebenden Schulden zu verwenden wären.

— **Zuckertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Durch die erfolgte Einschränkung der für den Inlandsverkehr in Zucker seitens der Staatsbahnen eingeräumten Begünstigungen ist zwischen den Zuckertarifen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und jenen der Staatsbahnen eine Ungleichheit eingetreten, da, wie erinnerlich, bei der Nordbahn anlässlich der im vorigen Jahre seitens der Regierung verfügten Tarifermässigungen mit dem 1. Juli 1899 auch rücksichtlich des Zuckers die für diesen Artikel bei den Staatsbahnen in Geltung gewesenen Ermässigungen und Begünstigungen in Kraft traten. Da nun bei den Staatsbahnen eine Einschränkung der bestandenen Begünstigungen für Zucker eintreten wird, so liegt es wohl nahe, dass die Verwaltung der Nordbahn um die Genehmigung einschreiten dürfte, ihre Zuckertarife auf das Ausmaass der Staatsbahntarife zu erhöhen.

— **Schienenausfuhr.** Nach den vorliegenden statistischen Ausweisen hat die Ausfuhr von Eisenbahnschienen aus Oesterreich auch im Mai d. J. noch angehalten; in diesem Monat wurden 6336 dz, davon 4214 dz nach Italien, ferner nach Serbien und Rumänien ausgeführt. Die Gesammtausfuhr in diesem Jahre beläuft sich auf 62329 dz gegen 1362 dz im Vorjahre.

— **Einstellung des Betriebes einer Strassenbahn durch die Polizei.** Der Budapester Magistrat zog in seiner letzten Sitzung den anlässlich des Ausstandes der Strassenbahnbediensteten ergangenen Erlass des Oberstadthauptmanns in Verhandlung. Der Inhalt dieses Erlasses ging dahin, der Oberstadthauptmann werde in Erwägung ziehen, ob er den Betrieb der Strassenbahn theilweise oder im ganzen auf Grund des § 10 Gesetzartikel XXI von 1881 einstellen solle. Der Magistrat nahm mit Entschiedenheit gegen diese Auffassung der Polizei Stellung. Er stellte fest, dass das fragliche Gesetz, besonders § 10 desselben, nicht auf Eisenbahnen, sondern nur auf gewerbliche Geschäfte Anwendung finde. Besage doch Gesetzartikel XVII vom Jahre 1884 (Gewerbegesetz) im § 183 klar und deutlich, dass Eisenbahnen und Dampfschiffe nicht als Geschäfte betrachtet werden können. Der Eisenbahnbetrieb werde durch eigene Gesetze und Regulative, auf dem Gebiete der Hauptstadt ausserdem durch das hauptstädtische Strassenbahnstatut geregelt. Danach bildet die Betriebseinstellung das ausschliessliche Recht des Handelsministers. Der Magistrat erklärte deshalb, dass der Erlass des Oberstadthauptmanns nicht nur der gesetzlichen Grundlage vollständig entbehre, sondern auch mit den bestehenden Gesetzen und mit Gesetzeskraft versehenen Regulativen im Gegensatze stehe. Wenn man den Erlass des Oberstadthauptmanns gelten lassen würde, so wäre dies gleichbedeutend mit der Aufhebung des selbständigen Wirkungskreises der Hauptstadt und jener Rechte, welche ihr die Grundbenutzungsverträge mit den Eisenbahnen gewährleisten. Der Magistrat erklärte in entschiedener Form, er gestatte nicht, dass wer immer die Rechte und die materiellen Interessen der Stadtverwaltung schädige. Es wurde der Beschluss gefasst, sowohl beim Handelsminister als auch beim Minister des Innern gegen den in Rede stehenden Erlass energische Vorstellung zu erheben.

— **Der Ausstand in der Staats-Maschinenfabrik.** Von der Centraldirektion der ungarischen Staats-Maschinenfabrik wird mitgetheilt, dass in dieser Fabrik, nachdem mehrere Hundert neue Arbeiter aufgenommen worden sind, der Ausstand als beendet zu betrachten sei. Die entlassenen Arbeiter der Fabrik haben ihrer Hoffnung, durch fremde Vermittelung Arbeit zu erhalten, entsagt und melden sich massenhaft, ohne irgend welche Bedingungen zu stellen, zur Aufnahme in den Fabrikdienst. Die Direktion berücksichtigt von den sich meldenden alten Arbeitern zunächst die, welche Familienväter sind.

— **Personalnachrichten.** Dem Ministerialrath im Eisenbahnministerium v. Hankenberg, Vorstand des Departements für legislative und internationale Eisenbahnangelegenheiten, ist aus Anlass seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand der Ausdruck der kaiserlichen Zufriedenheit mit seiner hingebungsvollen und vorzüglichen Dienstleitung bekannt gegeben worden.

Der vom ungarischen Handelsminister nach Berlin entsendete volkswirthschaftliche Fachberichterstatter Oberingeniör Bánki ist in Dresden plötzlich gestorben. Bánki war Oberingeniör der ungarischen Staatsbahnen und wurde vor drei

Jahren dem Handelsministerium zur Dienstleistung zugetheilt. Als die Einrichtung der volkswirthschaftlichen Fachberichterstatter für das Ausland ins Leben gerufen wurde, ist Bánki vom ungarischen Handelsminister zum Fachberichterstatter für Norddeutschland mit dem Sitze in Berlin ernannt worden.'

Vereinsausland.

— **Neuer Tagesschnellzug Christiania-Kopenhagen-Trelleborg.** Seit 1. d. Mts. bis einschl. 15. September d. J. ist auf der vorgenannten Bahnstrecke ein neuer Tagesschnellzug in Betrieb gesetzt, der eine Erleichterung gegen früher bringt. Dieser Zug hat besondere Wagen für Helsingborg und Trelleborg, so dass die Reisenden von Christiania bis Trelleborg den Zug nicht zu verlassen brauchen, wie man dies sonst thun musste. Auf der kurz vor Helsingborg liegenden Station Engelholm theilt sich der Zug; der eine Theil setzt die Fahrt in Schweden fort, der andere wird bei Helsingborg mittelst der Dampffähre nach Helsingör (Dänemark) übergeführt und geht dann auf der am Sund sich entlang ziehenden Küstenbahn bis zur Hauptstadt Dänemarks weiter. Die Reise zwischen Christiania und Kopenhagen, 648 km, dauert auf dieser neuen Schnellzugverbindung 16½ Stunden. Unter Hinzurechnung des Aufenthaltes auf den Stationen ergibt dies eine Geschwindigkeit von etwa 40 km in der Stunde. Dass diese Schnellzugverbindung einem Bedürfniss entspricht und beliebt ist, dürfte daraus hervorgehen, dass einer Meldung aus Christiania zufolge sämmtliche Plätze des ersten Zuges bereits im voraus besetzt waren. Die Zeitungen Christianias bezeichnen daher die Einführung dieses Schnellzuges als ein Ereigniss und versprechen sich davon noch lebhaftere und freundlichere Beziehungen zu Deutschland.

— **Eisenbahnunfall bei Courcelles-Motte (Belgien).** Am 7. d. Mts. stiess in Courcelles-Motte ein aus Charleroi kommender, auf der genannten Station nicht anhaltender Schnellzug mit einer Rangirmaschine zusammen. Letztere wurde aus den Schienen geworfen und auch ein Theil des Zuges entgleiste. Einige Personen erlitten leichte Verletzungen, der Materialschaden ist bedeutend.

— **Elektrische Fernbahnen in Frankreich.** Die französische Regierung hat, der „E. T. Z." zufolge, eine Kommission von Eisenbahndirektoren, Professoren und Staatsingeniören eingesetzt zum Studium der die elektrischen Fernbahnen, namentlich der die Einführung des elektrischen Betriebes auf bestehenden Eisenbahnen betreffenden Fragen. Die Kommission hat auch die Aufgabe, zu untersuchen, inwieweit Wasserkräfte des Landes zu diesem Betriebe benutzt werden könnten. Hierbei kommen mehrere Strecken in Betracht, auf denen elektrischer Betrieb infolge leichter Verwendbarkeit der in der Nähe befindlichen Wasserkräfte empfehlenswerth erscheint, u. a. die Strecke von Cannes nach Mentone (155 km), für die eine in der Nähe von Nizza befindliche Wasserkraft in Aussicht genommen ist.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** Bezüglich der Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages dieser Bahnen kam zwischen den Parteien ein Vergleich über diejenigen Punkte zu Stande, welche zwischen der Gesellschaft und dem Bundesrath nach dem grundsätzlichen Urtheil des Bundesgerichts in dem Prozess der Centralbahn noch streitig geblieben waren. Das Bundesgericht kann also den Fall als erledigt betrachten und hat somit nur noch den Rekurs der Gotthardbahn zu entscheiden.

— **Brienz-Rothhornbahn.** Einer Bekanntmachung der Verwaltung dieses Bahnunternehmens zufolge gewährt diese den Inhabern von Generalabonnements sowohl als auch Gesellschaften von sechs Personen an eine Ermässigung von 20 % der Fahrgebühren.

— **Italienische Zufahrtslinie zum Simplontunnel.** Die Budgetkommission der italienischen Kammer genehmigte der „B. B.-Ztg." zufolge am 6. d. Mts. den Vertrag der Regierung mit der Mittelmeerbahn betr. Herstellung der Zufahrtslinie zum Simplontunnel zwischen Domodossola und Iselle, deren Ausführung letztere für 21 000 000 L. übernimmt.

— **Eisenbahnunfall bei Carnforth Junction (England).** Am 4. d. Mts. ereignete sich auf vorgenannter Station dadurch ein Unfall, dass gerade, bevor der Schnellzug der Nordwestbahn von London und Carlisle die Station Carnforth Junction erreichte, ein schwerbeladener Postwagen von der Rampe herunter auf die Schienen, auf denen der Zug heranbrauste, fiel. Da der Postwagen nicht schnell genug entfernt werden konnte, so wurde er von dem die Station mit einer Geschwindigkeit von 50 Meilen = 80 km durcheilenden Zuge buchstäblich zu Staub zertrümmert. Die Postsäcke waren gar nicht wiederzuerkennen, und Briefe und Packete wurden ebenfalls in kleine Stücke zerrissen. Es war geradezu ein Wunder, dass der Schnellzug nicht entgleiste. Theile von Briefen und Packeten wurden noch eine Meile hinter der Station gefunden. Niemand wurde verletzt.

— **Zu den Eisenbahngefährdungen in China.** In St. Petersburg sind amtliche Meldungen aus der Mandschurei und Mongolei eingetroffen, denen zufolge am 27. Juni der Pöbel im Verein mit desertirten Soldaten die Station Laolan und die anschliessende Eisenbahnlinie zu zerstören versucht habe. Eine Brücke sei dabei verbrannt, zwei Kasernen sowie die Telegraphenleitung und 40 m Gleise seien zerstört worden. Die Eisenbahnschutztruppe habe die Chinesen zerstreut, wobei ein Kosak gefallen sei. Seitdem herrsche Ruhe. Die Züge hätten am 29. Juni wieder verkehren können. Auch die Telegraphenleitung sei wieder hergestellt. Auf der übrigen Strecke der Bahnlinie herrsche volle Ordnung.

— **Eisenbahn Söul-Chemulpo (Korea).** Einer Meldung des „Reuter'schen Büros" aus Yokohama zufolge ist die Eisenbahn von Söul nach Chemulpo jetzt fertiggestellt. Am 5. d. Mts. gingen die ersten Züge ab.

— **Niederländisch-südafrikanische (Transvaal-) Bahnen.** Wie der „Daily Mail" aus Kapstadt gemeldet wird, soll der in Johannesburg tagende Untersuchungsausschuss gegen die Agenten der niederländischen Eisenbahngesellschaften Thatsachen zu Tage gefördert haben, die eine Beschlagnahme der Bahnen zu rechtfertigen geeignet sind. Wir geben diese recht unbestimmte Nachricht mit allem Vorbehalt wieder, da es nicht ausgeschlossen ist, dass sie lediglich einem Börsenmanöver ihren Ursprung verdankt.

— **Eisenbahnunfall bei Mc Donough (Nordamerika).** Eine schreckliche Eisenbahnkatastrophe hat sich, wie dem „B. L.-A." aus Atlanta (Georgia) berichtet wird, in der Nacht vom 25. zum 26. Juni in der Nähe der Station Mc Donough zugetragen. Infolge der heftigen Regengüsse der letzten Wochen war der Bahnkörper der Southern Railroadlinie von den Fluthen des über seine Ufer getretenen Ocmulgeeflusses derartig unterspült worden, dass, als ein aussergewöhnlich langer Zug die gefährliche Stelle durchfuhr, das Erdreich dem zu grossen Drucke nachgab und die Lokomotive mit den drei nächsten Wagen in den Fluss hinabstürzte. Die übrigen neun Wagen mit Ausnahme eines Schlafwagens ballten sich zu einem wüsten Trümmerknäuel zusammen und fingen an zu brennen. Soviel bis jetzt feststeht, sind 35 Personen bei dem Unglück ums Leben gekommen.

— **Eisenbahnunfall bei Tacoma (Nordamerika).** Bei der Stadt Tacoma sprang eine mit Personen besetzte Draisine aus den Schienen und stürzte in eine 120 Fuss tiefe Schlucht. 35 Personen wurden dabei getödtet und 18 verletzt, darunter 9 tödtlich.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 16. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende, 2,399 km lange Schleppbahn Mogila-Czyzyny und die am 9. Juli d. J. dem allgemeinen Personen- und Güterverkehre übergebene 28,678 km lange Strecke Winterberg-Eleonorenhain der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg — k. k. österreichische Staatsbahnen — sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 15. Juli d. J. wird die an der Strecke Wien-Triest zwischen den Stationen Brezovic und Franzdorf neuerrichtete Haltestelle Presser für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. August d. J. wird die an der Bahnstrecke Thorn-Jablonowo zwischen Schönsee und Briesen gelegene Haltestelle Zielen, welche gegenwärtig nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dient, auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 53 — Inser.-Nr. 1642 — d. Ztg.)

Vereinskilometerzeiger.

Zum Kilometerzeiger Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) ist der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag VII herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang); ferner ist zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) der Nachtrag I erschienen.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 84 wird das im März 1899 herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1988 vom 1. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 6. Juli d. J.).

Nr. 1989 vom 1. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 6. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Michelbach für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr.

An Stelle der an der Strecke Wemmetsweiler-Nonnweiler zwischen den Stationen Bettingen (Rheinpr.) und Limbach (Rheinpr.) gelegenen, für den Versand von Holz und Steinen in Wagenladungen dienenden Ladestelle Horst wird am 15. Juli d. J. die Haltestelle Michelbach für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Stückgütern, lebenden Thieren, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist vorläufig ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Michelbach mit den Entfernungen von Horst (Ladestelle) in den Gruppentarif VIII, die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VIII, den westdeutschen, mitteldeutschen und süddeutschen Privatbahngüterverkehr und in den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr einbezogen. (1640)

St. Johann-Saarbrücken, den 4. Juli 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Haltestelle „Presser" für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung.

Die Eröffnung der auf der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Brezovic und Franzdorf gelegenen Haltestelle „Presser" wurde auf den 22. Juli l. J. verschoben.

Wien, am 7. Juli 1900. (1641)

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. August d. J. wird die an der Bahnstrecke Thorn-Jablonowo zwischen Schönsee und Briesen belegene Haltestelle Zielen, welche gegenwärtig nur dem Wagenladungsgüterverkehr dient, auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Frachtberechnung erfolgt nach den in den Tarifen bereits enthaltenen Entfernungen.

Mit dem 1. August d. J. wird die Haltestelle Zielen auch gleichzeitig in den Staatsbahn-Viehtarif einbezogen.

Danzig, den 3. Juli 1900. (1642)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Hochwasser war der Gesammtverkehr in der Strecke Unter-Drauburg-Wöllern vom 27. Juni bis 2. Juli l. J. unterbrochen.

Wien, am 3. Juli 1900. (1643)

4. Güterverkehr.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli l. J. gelangen für die Beförderung von Holzstoff von Frantschach St. Gertraud nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 5. Juli 1900. (1644)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV und Gruppenwechseltarif IV/VI.

Am 15. Juli d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen Hannover (Südbahnhof), Linden (Fischerhof) und Linden (Küchengarten) einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Cassel andererseits anderweite gekürzte Tarifentfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Hannover, den 6. Juli 1900. (1645)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlentarif Nr. 14 nach der Mittel- und Westschweiz.

Die Schnittfrachtsätze ab Basel nach den Stationen der schweizerischen Seethalbahn im Saarkohlentarif No. 14 vom 1. April 1899 werden vom 1. September d. J. ab um 0,1 bis 0,5 Frcs. für die t erhöht.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. (1646)

St. Johann-Saarbrücken, den 7. Juli 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen im Verkehr mit den Stationen Goldap und Gurnen des Bezirks Königsberg theilweise ermässigte Entfernungen zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft geben.

Hannover, den 8. Juli 1900. (1647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 10. Juli d. J. werden die an der Neubaustrecke Neidenburg - Ortelsburg gelegenen Stationen Grünfliess, Muschaken, Puchallowen, Willenberg, Gr.-Schiemanen und Jeschonowitz in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. In demselben erhalten gleichzeitig infolge Berechnung über die genannte Neubaustrecke mehrere Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. abgekürzte Entfernungen und ermässigte Fracht-

sätze nach und von einzelnen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ferner wird am 15. Juli d. J. die direkte Abfertigung der Stationen Dombrowken, Peitschendorf und Tilsit auf den Verkehr mit sämmtlichen Marienburg - Mlawkaer Stationen ausgedehnt.

Die neuen und ermässigten Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Danzig, den 4. Juli 1900. (1648)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab gelangen für Massensendungen nach den Stationen Alt-Damm, Podejuch und Scheune des Direktionsbezirks Stettin ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Die ermässigten Sätze für Scheune finden nur bei solchen Sendungen Anwendung, die in Scheune entladen und durch Landfuhrwerk abgefahren oder behufs Verwendung am Orte auf Lager genommen werden, oder die auf der Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder in der Richtung nach der Oder weitergehen. Für Sendungen, die auf der Kleinbahn in der Richtung nach Pencun - Casekow weiter befördert werden, gelten die bisherigen Sätze.

Die Höhe der Frachtsätze sowie die Bestimmungen über die gleichzeitig aufzugebenden Mindestmengen etc. sind von den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 5. Juli 1900. (1649)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. werden nach den Stationen Scheune, Alt-Damm und Podejuch des Direktionsbezirks Stettin ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen etc. bei Aufgabe von 45 000 kg usw. unter den im obigen Tarife angegebenen Bedingungen eingeführt. Die bisherigen 35 000 kg - Sätze nach Alt-Damm und Podejuch werden gleichzeitig aufgehoben. Für die Anwendung der ermässigten Massensätze für Scheune gelten noch besondere Bedingungen, welche bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Kattowitz, den 6. Juli 1900. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten in Kraft:

a) Nachtrag VI zu Theil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation);
b) Nachtrag IV zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff etc.

Die Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 4. Juli 1900. (1651)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit sofortiger Gültigkeit ist die direkte Abfertigung zwischen Altenburg, Bendorf, Tetschen einerseits und Paris andererseits gestattet.

Dagegen darf dieselbe zwischen Clerf, Draufelt, Kautenbach, Langensalza, Maulusmühle, Ulflingen, Wilwerwiltz einerseits und Paris andererseits nicht mehr stattfinden.

Strassburg, den 4. Juli 1900. (1652)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - dänischer Güterverkehr über Vamdrup und Hvidding-Vedsted.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird die diesseitige Station Haberslund in die regelmässigen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—4, die Station Marienborn des Direktionsbezirks Magdeburg in die regelmässigen Tarifklassen und den Ausnahmetarif 1 und 10, die Station Kalk Süd des Direktionsbezirks Köln sowie die Station Niederschöneweide-Johannisthal des Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif 9 und endlich die dänische Station Oddesund N in den obenbezeichneten Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 5. Juli 1900. (1653)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 10. Juli 1900 treten Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifs E für Eisen und Stahl in Ladungen von 10 000 kg von Nieder - Schöneweide - Johannisthal, Reinickendorf-Dorf, Spandau und Westend nach Rostock, Warnemünde, Wismar und Lübeck in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft ertheilen.

Berlin, den 3. Juli 1900. (1654)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896.

Mit Wirksamkeit vom 16. Juli 1900 treten bei verschiedenen bayerischen Lokalbahnstationen infolge Auflassung des Lokalbahnzuschlages Frachtermässigungen ein.

München, am 4. Juli 1900. (1655)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird der Frachtsatz Unna-Königsborn-Jaevenitz in 0,78 ℳ und der Frachtsatz Wickede-Asseln-Jaevenitz in 0,80 ℳ abgeändert.

Essen, den 4. Juli 1900. (1656)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss) preuss. Staatsb.

Zum Tarife vom 1. Oktober 1898 tritt am 1. August d. J. der Nachtrag III in Kraft, der u. a. eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) sowie neue Frachtsätze für die sächsischen Stationen Bernsbach, Elterlein, Grünhain und Niederdorf enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erlangen.

Dresden, am 5. Juli 1900. (1657)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Deutsch-italienischer Verband.

Die Tarifirung für unreinen (erdigen) Graphit (Nr. 934 des deutsch-italienischen Waarenverzeichnisses) wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 von Spezialtarif III auf Spezialtarif II abgeändert.

Strassburg, den 3. Juli 1900. (1658)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr über den Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die am 1. Juli d. J. für Güter in Wagenladungen eröffnete Haltestelle Oldenbrok der diesseitigen Verwaltung wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab in die Gütertarife für den Verkehr mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen einbezogen.

Näheres bezüglich der Frachtberechnung usw. ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 4. Juli 1900. (1659)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 16. Juli d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag X in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Jeschkendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für mehrere Stationen der königlichen sächsischen Staatseisenbahnen. Ferner enthält derselbe abgeänderte Entfernungen für die preussisch-sächsischen Wettbewerbsstationen, die Aufnahme der Station Krappitz der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben. Soweit der Nachtrag Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung enthält, treten dieselben erst am 1. September cr. in Wirksamkeit.

Breslau, den 29. Juni 1900. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli cr. werden die nachgenannten Stationen des Bezirks der königlichen Eisenbahndirektion Essen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Belfort transit vom 1. Juni 1898 aufgenomlmen wie folgt:

	km	a Francs	b Francs
Horst i. Westf.-Belfort trs.	596	15,40	13,52
Hugo-Belfort trs.	599	15,47	13,58

Strassburg, den 4. Juli 1900. (1661)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1900 ab gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen, Heft C Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern

vom 1. April 1898, Nachtrag IX zur Einführung.
München, den 6. Juli 1900. (1662)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. August 1900 gelangen für die Beförderung von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Station der k. k. österr. Staatsbahnen: Aichberg-Steyrermühle — Frachtsätze für 100 kg in Mark
1. Station der grossh. badischen Staatseisenbahnen:	
Mannheim B. B.	1,52
2. Station der pfälzischen Eisenbahnen:	
Ludwigshafen a/Rhein . . .	1,55
3. Stationen der k. preuss. u. grossh. hessischen Eisenbahn-Dir. Mainz:	
Gustavsburg	1,52
Mainz Hauptbhf.	1,55
Mainz Hafen	1,53
Mannheim Neckarvorstadt .	1,54
4. Stationen der k. Eisenb.-Dir. Frankfurt a/M.:	
Frankfurt a/M. Hauptbhf. .	1,46
Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch)	1,46
Frankfurt a/M. Ostbhf. . .	1,46
Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	1,46

München, den 4. Juli 1900. (1663)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Klassentarife mit Böhmen, Mähren und Schlesien, Theil II Heft Nr. 7, 8 und 9 vom 1. Februar 1898.

Am 1. August 1900 treten zu diesen Tarifen die Nachträge III in Kraft, welche Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der seitherigen Nachträge enthalten.

Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. September 1900 in Kraft.

Der Preis des Nachtrags III zu Heft 7 beträgt 0,50 ℳ = 0,60 Kr.
Der Preis des Nachtrags III zu Heft 9 beträgt 0,35 ℳ = 0,45 Kr.
für das Stück,
während der Nachtrag III zu Heft 8 unentgeltlich abgegeben wird.

München, den 7. Juli 1900. (1664)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.

Zum Binnentarif vom Tage der Betriebseröffnung ist mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der Nachtrag II herausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Ostrowo, den 7. Juli 1900. (1665)
Der Kreisausschuss des Kreises Ostrowo.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. Juli d. J. wird der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona vom 1. April 1898 aufgehoben.

An seine Stelle tritt mit dem vorgedachten Tage ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II in Kraft, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr und für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, sowie für den Verkehr von demselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen.

Die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die vorgenannten Verkehre werden hierdurch nicht berührt.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die Fahrkartenausgabestellen.

Altona, den 6. Juli 1900. (1666)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Herstellung der beiden flusseisernen Ueberbauten für die Bahnunterführung Paderborn-Brackwede in Station 19+49,38 auf der Strecke Paderborn-Altenbeken (am Ostende des Bahnhofs Paderborn) im Gesammtgewicht von rund 15,4 t Flusseisen und 0,75 Stahlformguss soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im technischen Büreau hierselbst, Schomburgstrasse 9, zweites Geschoss, Zimmer Nr. 1, zur Einsichtnahme aus und können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am Sonnabend, den 28. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, postfrei an das technische Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 16. Juni 1900. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 3 Gleiswaagen von 30 000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge ist zu vergeben.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ abgegeben.

Eröffnung der Angebote 30. Juli 1900, Vorm. 11 Uhr, Marschierthorbahnhof hier, Zimmer Nr. 9. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Aachen, den 6. Juli 1900. (1668)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt als Bedarf für die österr. Linien für die Zeit vom Monate August bis Ende Dezember 1900 die Lieferung von
2 000 Meter-Ctr. Rübbrennöl und
300 „ Rübschmieröl
eventuell auch 20 % mehr im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen, bei der Materialverwaltung Südbahnhof, Administrationsgebäude, parterre, IV. Stiege Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 5 gleichen Monatsraten in den ersten Tagen der Monate August bis Dezember 1900 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehenen Offerten sind mit dem Vadiums-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der Schiedsgerichtsordnung, beide mit einer Stempelmarke à 1 Krone, gesiegelt und überschrieben mit „Offerte auf Rüböl" längstens bis 18. Juli l. J., Mittags 12 Uhr, bei der Materialverwaltung einzureichen.

Die Preise sind franko einer Südbahnstation, eventuell auch ab unserem Materialmagazin Wien X, Laxenburgerstrasse Nr. 4, zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Offerenten ganz oder auch getheilt an mehrere zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 30. Juli l. J. in Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster der offerirten Oele, u. zw. von jeder Gattung je 2 gesiegelte Flaschen von 0,5 l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juli 1900. (1669)
Die Materialverwaltung.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von alten Güterwagen und Wagenuntergestellen.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 40 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Güterwagen etc." versehene Gebote sind bis **zum 20. Juli 1900, Vormittags 10 Uhr,** portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 3. August 1900. (1670)

St. Johann-Saarbrücken, 4. Juli 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 54. 14. Juli 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Von Dr. O. Ballerstedt.

In Sachen des seit einer Reihe von Jahren im Werke befindlichen Rückkaufs der schweizerischen Eisenbahnen sind soeben zwei Schritte von grosser Bedeutung erfolgt, so dass in dieser neuen Phase ein Blick auf den Stand der Dinge angezeigt erscheint. Das eidgenössische Parlament hat in seiner Junitagung die Gesetze, betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen und die Besoldungen usw. der Angestellten derselben berathen und angenommen. Ferner sind die Streitigkeiten zwischen den Bahngesellschaften und dem schweizerischen Bundesrath wegen der konzessionsmässigen Berechnung des Reinertrages nunmehr soweit durch freie Vereinbarungen ausgeglichen, dass das Bundesgericht nur noch über den Rekurs der erst später, im Jahre 1908, für die Verstaatlichung reifen Gotthardbahn zu entscheiden haben wird. Weitere unerquickliche Prozesse werden also vermieden werden. Geschichte und Entwickelung der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz sind an sich allgemein lehrreich; deutscherseits besteht ein doppeltes Interesse am schweizerischen Eisenbahnwesen: das verkehrspolitische an einem hochentwickelten und zu uns in regen Beziehungen stehenden Nachbarland, und ein besonderes finanzielles Interesse, weil die schweizerischen Eisenbahnwerthe zumeist in den Händen deutscher Kapitalisten sind.

Schon seit langen Jahren bestand bei der schweizerischen Bundesregierung die Absicht der Eisenbahnverstaatlichung; verschiedene Anläufe aber scheiterten am Kantonsgeist, welcher die Centralgewalt nicht wesentlich erweitert sehen wollte, sowie an der Furcht vor einer Ausdehnung des Bürokratismus, an gewissen Sonderbestrebungen der französischen Westschweiz, an grosskapitalistischen Widerständen usw. Schliesslich nahm der Bund die Klinke der Gesetzgebung in die Hand, um sich den Rückkauf zu erleichtern. Das Stimmrechtsgesetz wurde geschaffen, welches den Einfluss des Bundes und der Kantone in den Generalversammlungen der Gesellschaften gegenüber dem der Privataktionäre erhöhte; ferner das Rechnungsgesetz, welches Bestimmungen über die Berechnung des Reinertrages und damit indirekt über die vom Staat zu zahlende Rückkaufsrente traf, die sich konzessionsmässig nach dem Durchschnittsertrag einer Reihe von Jahren oder nach den Anlagekosten richtet. Beide Gesetze erfuhren von den Gesellschaften und namentlich von den deutschen Aktionären, als nach ihrer Ansicht wohlerworbene vertragsmässige Rechte in unzulässiger Weise einseitig verletzend, scharfe Anfechtung. Das Rechnungsgesetz wurde übrigens später vom schweizerischen Bundesgericht selbst insofern für unzuständig erachtet, als dieses bei den entstandenen Prozessen wegen des Erneuerungsfonds und der Rücklagen usw. nicht das neue Rechnungsgesetz, sondern das allgemeine schweizerische Obligationenrecht für anwendbar erklärte; allerdings zog das Bundesgericht aus letzterem im wesentlichen die gleichen, den Gesellschaften ungünstige Schlüsse, so dass das für diesen Sonderzweck geschaffene Rechnungsgesetz erst recht überflüssig erschien.

Am 15. September 1897 wurde das Bundesgesetz, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des

Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, fertiggestellt. In einem sehr wesentlichen Punkte unterscheidet sich die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung von dem seinerzeitigen Vorgehen in Deutschland, besonders von der preussischen. Der schweizerische Rückkauf und künftige Bundesbetrieb erstreckt sich nur auf die Hauptbahnen, während die Nebenbahnen nach wie vor der Privatunternehmung oder den Kantonen vorbehalten bleiben. Für sie ist bereits in der vorjährigen Tagung ein besonderes Gesetz erlassen. In Preussen umfasste die vor zwei Jahrzehnten schnell und glatt durchgeführte Verstaatlichung bekanntlich Haupt- und Nebenbahnen; für die Allgemeinheit und für ungünstiger gestellte Gegenden war es gerade ein Segen der Verstaatlichung, dass nun der Staat den Ausbau des Nebenbahnnetzes in billiger Ausgleichung der Bedürfnisse und in umfangreichem Maasse durchführte, so dass auch viele Nebenbahnen gebaut wurden, welche die Privatunternehmung wegen mangelnder Rentabilität nicht geschaffen hätte. In wenigen Jahren und ohne alle Prozesse waren in Preussen $^9/_{10}$ aller Eisenbahnen Staatseigenthum geworden; die staatsmonopolistische Richtung ging wenigstens bis zum Jahre 1892, wo mit dem Kleinbahngesetz die Privatunternehmung sowie Provinzen und Gemeinden für die Bahnen unterster Ordnung wieder mehr herangezogen wurden.

In der Schweiz erschien ein so umfassendes Eingreifen von Staatswegen nicht durchführbar. Bei den jetzigen Verhandlungen über das Tarifgesetz erklärte einer der Hauptredner: „Der ideale Zustand wäre der, dass der Bund alle Eisenbahnen besässe, oder noch besser, das Monopol des Eisenbahnbaues hätte und so je nach der Entwickelung der Verhältnisse die nöthigen Linien anlegen und den Verkehr nach Bedürfniss unter diese Linien vertheilen könnte. Aber wir sind von diesem idealen Zustande noch weit entfernt. Ich denke kaum, dass ein solches ausgedehntes Projekt vom Schweizervolk angenommen worden wäre. Man hat schon bei dem fünfbahnigen (es handelt sich um Rückkauf der Ostbahn, der Centralbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Jura-Simplonbahn und der Gotthardbahn) Projekt befürchtet, dass man zu weit gehe, und man hat Konzessionen machen müssen. An die Aufstellung des ersteren Projektes war also nicht zu denken und ist auch jetzt noch nicht daran zu denken. Wir wollen zuerst das, was wir beschlossen haben, finanziren und gut durchführen, bevor wir weitere Schritte machen."

So stellte sich denn auch jetzt in der Schweiz unter diesen Umständen eine besondere Schwierigkeit wegen des Verhältnisses zwischen den staatlichen Hauptbahnen und den privaten Nebenbahnen heraus, die in den Verhandlungen über das Tarifgesetz stark zu Tage trat. Es lag ein Antrag vor, dass bei der Güterbeförderung im Falle des kürzeren Weges gegebenenfalls auch die Nebenbahnen benutzt werden müssten. Seitens der Antragsteller wurde darauf hingewiesen, dass die übliche Gegenüberstellung von „Bundesbahnen" und „Nebenbahnen" überhaupt nicht richtig sei. Unter den künftigen Bundesbahnen befänden sich auch Nebenbahnen; denn von den fünf Hauptbahnen haben gewisse Netze auch Nebenbahnen erstellt und man hat diese Nebenbahnen mit in den Kauf nehmen müssen. Auf der anderen Seite seien aber die nicht zurückgekauften Bahnen nicht nur Nebenbahnen.

Es lässt sich nicht leugnen, dass in dieser Halbheit der Verstaatlichung jedenfalls ein Anlass zu Verwickelungen und Streitigkeiten liegt. Zu Gunsten der Neben- bezw. Privatbahnen wurde ausgeführt, dass bei zu grosser Bevorrechtung der Bundesbahnen betreffs der Verkehrsleitung usw. der Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes, den in geeigneter Weise zu fördern doch das schweizerische Eisenbahngesetz vorschreibe, gehemmt werde. Das Kapital, sagte der Antragsteller der Minderheit, Ritschard, würde sich zurückziehen und auch die Gemeinden und Kantone würden lahmgelegt usw. Wenn man wüsste, dass sich der Bund herbeilassen würde, die Entwickelung des schweizerischen Eisenbahnnetzes selber in die Hand zu nehmen, so könnte man sich schliesslich trösten. Das sei aber nicht der Fall. Ausserdem habe der Bund sich für die Zukunft betreffs der Privatbahnen recht vortheilhaft gestellt, indem die Konzessionen ihn berechtigten, diese Bahnen nach Ablauf von 30 Jahren zurückzukaufen, wobei er unter keinen Umständen mehr als den Durchschnittsertrag zu zahlen brauche. Die frühere Bestimmung, wonach der Anlagewerth zurückvergütet werden soll, ist fallen gelassen worden. Das Wagniss mangelnder Rentabilität bliebe also nur den Privatbahnen.

Der Berichterstatter der Kommission des Ständeraths, v. Arx, gab zu, man werde wohl auch für die Zukunft bezüglich der Regelung des Wettbewerbsverhältnisses zwischen den Bundesbahnen und den Nebenbahnen auf freihändige Unterhandlungen angewiesen sein; dass die Bundesbahnen weniger loyal sein würden, als gegenwärtig die Privatbahnen, sei aber nicht anzunehmen. „Ein Schrei der Entrüstung würde durch das ganze Land gehen, wenn der Bund mit seiner Macht darauf ausgehen würde, die Nebenbahnen zu unterdrücken, zu schädigen und vielleicht zum Untergang zu treiben. Aber umgekehrt müsse auch auf die Finanzen der Bundesbahnen Rücksicht genommen werden. Neun Zehntel der schweizerischen Bevölkerung sei an den bestehenden Hauptbahnen interessirt und setze grosse Hoffnungen auf die Erleichterungen und Verbesserungen, welche nach der Verstaatlichung eingeführt werden sollen. Diese Hoffnungen würden aber zu nichte, wenn man den Hauptbahnen schon jetzt den Lebensfaden unterbinde." Wenn das Schweizervolk seinerzeit den Rückkauf der Eisenbahnen mit so unerwarteter, grosser Mehrheit angenommen habe, so sei es nicht zum wenigsten auch deshalb geschehen, weil grosse Hoffnungen auf die Verbesserungen im Tarifwesen gesetzt wurden.

Von programmatischer Bedeutung und Klarheit waren die Darlegungen des Leiters des bundesräthlichen Eisenbahndepartements, Bundesrath Zemp. Er gestand den lokalen Interessen eine gewisse Berechtigung zu, stellte aber als obersten Grundsatz auf, dass nicht die allgemeinen Interessen als die untergeordneten und die anderen als die entscheidenden angesehen werden dürfen. Die Forderung der kürzesten Linie beruhe auf keinem öffentlichen Interesse. Dieses bestehe beim Waarentransport darin, dass die niedrigsten Sätze des Transportweges berechnet und die Lieferfristen eingehalten werden. Ob aber das Gut über eine Linie geht, welche 10, 20, 30 km länger ist als eine andere, daran habe weder der Waarenversender, noch der Waarenempfänger ein Interesse. Die international gewährleistete Freiheit der Verkehrsleitung dürfe nicht zu Gunsten der schweizerischen Nebenbahnen beschränkt werden. Von Anfang an sei die Verstaatlichung der Eisenbahnen namentlich auch deshalb als begrüssenswerth erklärt worden, weil der Betrieb der Hauptbahnen in der Hand einer Leitung weit besser sein werde, als er es bisher gewesen. Der Güterverkehr der einzelnen schweizerischen Netze werde heute sehr gut besorgt; das Gleiche gelte aber nicht von dem Verkehr der einzelnen Netze unter einander, in dem erhebliche Verzögerungen und Willkürlichkeiten vorkommen. Bundesrath Zemp wies das an einem Beispiel nach und fuhr fort: „Dass bei solchen Verhältnissen, wo alles wieder nach lokalen Interessen zerlegt wird und die vielen lokalen Vertreter öffentlicher und privater Stellung hineinregieren, von einer gesunden schweizerischen Tarifpolitik nicht die Rede sein kann, das leuchtet ein, und das wäre doch ein Hauptziel für uns: eine einheitliche grosse Tarifpolitik, mit der wir imstande sind, den Waarenverkehr im Innern des Landes bestens durchzuführen und welche uns auch in den Stand setzt, bei den Verhandlungen mit dem Auslande viel wirksamer zu plädiren, als bis dahin. Dazu werden wir schon durch die Unternehmungen des Auslandes gedrängt, dass wir den grossen Transit vom Osten zum Westen und vom Süden zum Norden unseres Landes sichern. Diese Transittransportstellung unserer schweizerischen Eisenbahnen ist von hervorragendem wirthschaftlichen und politischen Werth, und wir werden mehr und mehr dazu gedrängt, kraftvoll vorzugehen. Sie wissen,

dass am Bodensee die Gürtelbahn gebaut wird, d. h. auf deutschem Ufer Bahnen erstellt werden, und es wird nicht lange gehen, bis die Gürtelbahn imstande sein wird, die Güter von Lindau bis Konstanz zu führen und umgekehrt. Aehnliche Verhältnisse scheint man in Frankreich zu bezwecken: eine Umgehung unserer westlichen Grenze, um auf einem vorgeblich näheren Wege nach Mülhausen und Süddeutschland zu kommen. Dass die süddeutschen Bahnen längst bestrebt sind, unseren Verkehr von Basel nach dem Bodensee an sich zu ziehen, wissen wir. Da bedarf es einer starken Hand, und die ist nur an der Spitze der künftigen Bundesbahnen gegeben."

Bereiteten lokalpolitische und private Interessen der schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung viele Schwierigkeiten, so geschah das noch mehr durch die allgemeine Geldfrage. In dieser Beziehung hat die Schweiz betreffs des nöthigen Griffs zur rechten Zeit kein Glück und kein Geschick gehabt. Preussen kaufte die norddeutschen Eisenbahnen von 1878 ab zu einer Zeit an, als ein schwerer wirthschaftlicher Rückgang die Aktienkurse zu einem allerdings ungerechtfertigten Tiefstande heruntergedrückt hatte. So konnten sehr anständige, den damaligen Aktienpreis durchweg erheblich übersteigende Rückkaufsrenten gewährt werden, und die Staatskasse machte trotzdem noch, wie die Geschichte gezeigt hat, ein recht gutes Geschäft. Die Schweiz würde vor 15 oder 20 Jahren, als z. B. die Ostbahn nahe am Bankerott war, eine ähnlich günstige Gelegenheit gehabt haben, hat sie aber versäumt. Jetzt schritt sie zum Werk, während eine aufsteigende Verkehrswelle die Bahnen nicht nur wirklich werthvoller gemacht hatte, sondern auch die Börsenspekulation alle Möglichkeiten übertrieben ausbeutete. Noch in den letzten Jahren haben sich die Verhältnisse für den Bund gegenüber den ursprünglichen Berechnungen verschlechtert. Bundesrath Zemp beklagte denn auch, dass die Voraussetzungen der Rückkaufsbotschaft „zum Theil in die Brüche gegangen sind". Die Betriebseinnahmen haben in den letzten Jahren, welche bei der Ausmittelung des zehnjährigen durchschnittlichen Reinertrages noch in Betracht fallen, in sehr bedeutendem Maasse zugenommen. Die Rückkaufssumme wird daher, wo nach dem Reinertrage zurückgekauft werden muss, sich ganz erheblich höher stellen, als unter den damaligen Verhältnissen berechnet wurde. Ferner werden sich zu dem nahe bevorstehenden Rückkaufstermin von 1903 die jetzt sehr gedrückten Geldverhältnisse nicht wieder in dem Maasse gehoben haben, dass die Berechnung vom Jahre 1897 betreffs Verzinsung des Kapitals noch zuträfe. Damals konnte man Geld zur Rückkaufszahlung zu 3 % haben; heute muss über ein halbes Prozent mehr gezahlt werden.

Muss also die Eidgenossenschaft theurer zahlen, so sind andererseits an ihre künftigen Bundesbahnen weitgehende Ansprüche der verschiedensten Art gestellt worden, betreffs Verkehrserleichterungen, Zugvermehrung, Tarifermässigungen, höhere Besoldungen usw. Das Tarifgesetz soll nach Feststellung Sachverständiger annähernd 4 000 000 Frcs. Mindereinnahme bedingen; weiter ist ein Gesetz über die Arbeitszeit im Werke, welches die künftigen Bundesbahnen mehr als die bisherigen Bahnen belasten wird. Die Mehrausgaben aus dem Besoldungsgesetze schätzt Bundesrath Zemp auf reichlich 1 000 000 Frcs. jährlich. Dabei erregt dieses jetzt auch vom National- und Ständerath soeben erledigte Gesetz starke Unzufriedenheit. Die unteren Angestellten kommen noch ziemlich gut weg, indem sie mindestens so viel erhalten sollen, wie bisher bei der bestzahlenden Privatbahn; immerhin bleiben sie gegenüber den anderen eidgenössischen Beamten von der Post und Telegraphie theilweise zurück. Das Gehalt der untersten, neunten Klasse beträgt 1 300 bis 2 200 Frcs. Die oberen Beamten verlieren aber zum Theil unmittelbar an Einkommen und Aussichten. Bisher bezahlten die Privatbahnen besondere Leistungen entsprechend. Künftig beziehen bei den Bundesbahnen die obersten Beamten (erster Klasse) 10 000 bis 15 000 Franken ohne eine solche Möglichkeit. Ein Antrag auf Besoldungszulage in Ausnahmefällen wurde schliesslich abgelehnt. Das Gesetz über die Arbeitszeit hat man überhaupt hinausgeschoben, wohl auch aus finanziellen Gründen, um sich bei der derzeitig ungünstigen Sachlage nicht vorzeitig zu binden.

Es ist nicht zu verwundern, dass bei alledem die Stimmung für die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz sich etwas abgekühlt hat. Die recht weitgehenden mannigfaltigen Ansprüche können natürlich nicht alle und nicht voll befriedigt werden. Zwar wurde auch bei den jetzigen Parlamentsverhandlungen wiederholt und überzeugend versichert, der Bund wolle durchaus kein Geldgeschäft machen; er muss aber doch wenigstens Zinsen und Tilgung herausschlagen. Bundesrath Zemp versicherte: „Es wird immer wieder an das Wort erinnert werden, das abgegeben wurde und das nicht erlischt, dass die schweizerischen Bundesbahnen kein fiskalisches Unternehmen seien, sondern dass neben den fiskalischen Interessen auch die volkswirthschaftlichen und politischen Interessen eine grosse Bedeutung haben müssen." Und der Berichterstatter v. Arx betheuerte, „im Gegensatz zu anderen Staaten sei eine Ausbeutung des Eisenbahnverkehrs zu Gunsten des Fiskus vollständig ausgeschlossen; denn die Finanzverwaltung der Bundesbahnen sei vollständig abgetrennt von der übrigen Verwaltung des Bundes einzurichten, und es seien die Ueberschüsse einzig und allein im Interesse des Geschäfts zu verwenden". In den ursprünglich durchaus nicht vorausgesehenen embarras de richesse der preussischen Staatsbahnüberschüsse werden allerdings die künftigen schweizerischen Bundesbahnen kaum kommen. Diese übrigens für den preussischen Fiskus und die Steuerzahler nicht unangenehme Verlegenheit dürfte ihnen erspart bleiben. Die schweizerischen Bahnen sind schon von der natürlichen Anlage aus theurer gestellt. Bei der kürzlich von Industriellen verlangten Ermässigung der Kohlentarife führte der schweizerische Eisenbahnverband in seinem das Verlangen abweisenden Schreiben aus, dass die schweizerischen Bahnen mit ganz anderen Selbstkosten zu rechnen hätten, als die deutschen Bahnen. Bei den deutschen Bahnen betrügen die Betriebskosten für das Wagenachsenkilometer 6,33 ₰ oder 7,88 Rappen, bei den schweizerischen Bahnen aber 10,13 Rappen. Andererseits gestalteten sich die durch den Umfang der Wagenkraft bedingten Transportlasten folgendermaassen: In Deutschland stellten dieselben für das Güterwagenachsenkilometer eine Transportmenge von 2,40 t und in der Schweiz von 1,8 t dar. Daraus wird berechnet, dass das Wagenachsenkilometer in der Schweiz 28 % mehr kostet und dagegen 27 % weniger leistet, als bei den deutschen Bahnen, oder: für 1 Frcs. Betriebsausgaben könnten die schweizerischen Bahnen für 1 km nur 17,8 t, die deutschen Bahnen aber 31,6 t oder 77 % mehr befördern. In diesen Zahlen wären übrigens nur die reinen Betriebsausgaben, nicht aber die Verzinsung des Anlagekapitals, welches in der Schweiz der schwierigen Anlage wegen grösser ist, einbegriffen.

Die grosse Kap-Kairolinie.

Die englische Fachpresse hat sich in neuester Zeit wiederholt mit dem Rhodes'schen Plan der grossen Ueberlandbahn beschäftigt. Die „Railway News" brachten kürzlich im Auszuge einen vom „Engineering Magazine" veröffentlichten Aufsatz, aus dem wir das wesentliche im nachstehenden, soweit es den Leserkreis dieser Zeitung interessirt, wiedergeben.

Das erste Glied in der Kette von Eisenbahnen, deren Gesammtheit einst die Kap-Kairolinie ausmachen wird, entstand

lange bevor der Name Rhodes' mit dieser in Zusammenhang gebracht wurde. Im Jahre 1859, da der Diamantenkönig noch ein sechsjähriger Knabe war, wurde der Bau der ersten Eisenbahnlinie in Südafrika zwischen Kapstadt und der kleinen Stadt Wellington, etwa 93 km, in Angriff genommen. Der englische Staatsmann George Grey, damals Statthalter der Kapkolonie, war es, der den ersten Spatenstich bei Inangriffnahme des Baues ausführte. Die kleine Linie wurde von einer englischen Gesellschaft gebaut und hat, wie so viele ähnliche Unternehmungen, mehr gekostet als die 10 000 000 ℳ, die dafür im Anschlag vorgesehen waren. Die im Jahre 1867 erfolgte Entdeckung von Diamanten in West-Griqualand gab den ersten Antrieb zu weiteren Eisenbahnbauten. 1872 wurde die Linie um etwa 100 km bis Worcester verlängert, mit einem Kostenaufwand von 5 400 000 ℳ, die in Europa aufgebracht wurden. Die grössten technischen Schwierigkeiten in dem damit fertiggestellten ersten Abschnitt der Kap-Kairolinie befinden sich auf den ersten 150 km in der unter dem Namen Hex River bekannten gebirgigen und malerischen Gegend, wo die Linie eine Höhe von 1 094 m erreicht. Die Neigungen betragen hier auf mehr als 32 km 1 : 40 und 1 : 45 mit Krümmungen von 90 m Halbmesser. Ausgedehnte Felseinschnitte und abschüssige Dämme kennzeichnen diesen Abschnitt der Kapbahn. Von Worcester nordwärts über Matjesfontein, Kimberley und Vryburg — das 1 245 km von Kapstadt entfernt ist — läuft die Linie auf verhältnissmässig ebenem Gelände durch die Karoo, deren landschaftliche Reize die Dichterin Olivia Schreiner so hübsch besungen hat. 1874 wurde in Kapstadt der Beschluss gefasst, den Eisenbahnbau im grösseren Umfange zu betreiben. Es liegt nicht im Rahmen dieser Betrachtungen, die Schwierigkeiten, welche die Pioniere der Kap-Kairolinie zu überwinden hatten, und die Enttäuschungen, welche sie erfuhren, auch nur flüchtig zu schildern. Es genüge zu erwähnen, dass am 28. November 1885 der erste Zug von Kapstadt nach Kimberley abgelassen wurde, zur unbeschreiblichen Freude der Einwohner. Weitere fünf Jahre verstrichen, ehe die 204 km lange Strecke von Kimberley bis Vryburg in Betrieb genommen werden konnte. 1889 wurde die Britisch-Südafrikagesellschaft gegründet, nachdem bereits zwei Jahre vorher die Kunde von der Entdeckung der Goldschätze am Witwatersrand die Welt durcheilt hatte. W. T. Stead bemerkte einst treffend, dass eine Linie vom Kap bis Kairo auch ohne Rhodes im Laufe der Zeiten in Theilstrecken ausgebaut worden wäre, dass aber die Wahrnehmung, dass man es mit einer „Kap-Kairobahn“ zu thun habe, gewiss erst in dem Augenblick gemacht worden wäre, in dem die Züge thatsächlich vom einen Endpunkt nach dem andern durchgefahren wären. Obwohl es keinem Zweifel unterliegt, dass der Gedanke der Kap-Kairolinie auch lange vor Rhodes schon andere beschäftigt hat, so war es doch diesem vorbehalten, dem Gedanken feste Gestalt zu geben, ihn der Welt zu verkünden und die Zeitgenossen mit dem Gedanken des kühnen, fast unausführbar scheinenden Unternehmens vertraut zu machen. Drei Jahre lang blieb Vryburg der Endpunkt der Bahn. Der Abschnitt bis Mafeking ist im Oktober 1894 für den Betrieb eröffnet worden, und die Einnahmen der ersten zehn Betriebsmonate beliefen sich auf jährlich 4 % der Baukosten des ganzen Abschnittes. 1893 wurde die jetzt unter dem Namen Rhodesia-Eisenbahngesellschaft bekannte Bechuanaland-Eisenbahngesellschaft gegründet zwecks Baues und Betriebes einer Bahn von Vryburg nach Mafeking und von letzterer Stadt nördlich in der Richtung auf den Zambesi, die nicht in Palapye oder Buluwayo enden, sondern nördlich direkt bis zum genannten Flusse durchgehen sollte. Unternehmer der Bahn waren Pauling & Co., die auch Kimberley-Vryburg gebaut hatten, Metcalfe und Fox die Ingeniöre. Als Spurweite war wie bei der Kaplinie 1 m gewählt. Die britisch-südafrikanische Gesellschaft streckte die zum Bau erforderlichen Geldmittel gegen 6 prozentige Schuldverschreibungen der Bahngesellschaft vor. Diese Schuldverschreibungen wurden später gegen 5 prozentige Pfandbriefe umgetauscht. Der Baupreis einer Eisenbahnmeile war vertraglich auf 2 575 £ (das Kilometer = 32 647 ℳ) festgesetzt; die ganze Linie war 146 km lang.

Der zweite Abschnitt der Kap-Kairolinie hat dieselben Geländeverhältnisse, wie die Gegend von Worcester bis Vryburg in der Kapkolonie. Das ganze Land, sagt Henry Stanley in der Beschreibung seiner Reise nach Buluwayo, sei wie geschaffen für den Eisenbahnbau. Die Herstellung biete hier ebenso wenig Schwierigkeiten für den Bau wie etwa die Londoner Uferstrasse; Hyde Park sei im Vergleich dazu sehr uneben. Durch ein Gebiet von fast 1 500 km, fährt der berühmte Reisende in seiner Schilderung fort, habe man die Eisenbahnschwellen auf den natürlichen Boden gelegt. Die Eingeborenen hätten lediglich etwas Erde zusammengescharrt, gerade genügend, um die Stahlschwellen zu verdecken, und das Gleise sei für den Betrieb bereit gewesen. Auch in landschaftlicher Hinsicht hat das Bechuanaland auf Stanley einen günstigen Eindruck gemacht, obwohl es keine grünen Gefilde aufzuweisen hat und sehr wasserarm ist. Die Prärien von Nebraska, Kolorado und Kansas ständen landschaftlich weit hinter diesen okerhaltigen Ebenen zurück.

Noch vor Ende des Jahres 1894 war die Linie nach Gaberones, Palapye und Buluwayo im besten Gange. Die 178 km lange Strecke bis Gaberones wurde 1895 dem Betriebe übergeben, zwei Jahre später wurde der ganze Abschnitt bis Buluwayo unter grossem Jubel vollendet. Die Entfernung von Kapstadt nach Buluwayo beträgt 2 188 km. Durch die Unfähigkeit der Regierung des Kaplandes, die Beförderung der Materialien schnell zu bewerkstelligen, trat eine Verspätung ein, wodurch die Einwohner Buluwayos „in ihrer Sehnsucht nach dem eisernen Ross“ ungeduldig wurden und Rhodes sich gezwungen sah, den Unternehmern 200 £ besondere Vergütung für jede täglich verlegte Meile Gleis zu gewähren. Infolge dessen wurde der letzte Theil des Gleises so eilig gelegt, dass das Unternehmen bei dem ersten auftretenden Regen grossen Unterspülungen ausgesetzt war. Die Mängel wurden jedoch hernach beseitigt; sobald erst die Züge bis Buluwayo fahren konnten, führten die Unternehmer ihre Arbeiten sorgfältig zu Ende. Damit erhielt die Bahngesellschaft auf eine Reihe von Jahren das Anrecht auf eine Beihilfe seitens der englischen Regierung und der Britisch-Südafrikagesellschaft. Heute bezieht die Gesellschaft daraufhin 30 000 £ = 612 600 ℳ jährlich.

Der 4. November 1897 ist der wichtige Tag in der Geschichte Buluwayos. An diesem Tage kamen dort eine Anzahl hervorragender Männer Südafrikas und einige vornehme Gäste aus England zusammen, um die Ankunft der Lokomotive zu feiern. Rhodes war am Fieber erkrankt und konnte am Fest nicht theilnehmen, aber man gedachte seiner. Alfred Milner zollte in einer Tischrede seiner Umsicht und Thatkraft grosses Lob und hob hervor, dass selbst die erbittertsten Feinde Rhodes' ihm an jenem Abend einen Ehrenplatz zuerkennen würden.

„Wenige Ereignisse, die den Abschluss eines kühnen Unternehmens bilden,“ schrieb damals Henry Stanley, „übertreffen dieses an Interesse und Bedeutung.“ Inzwischen hatte Rhodes' Zwillingsunternehmen, der Bau einer Telegraphenlinie von Norden nach Süden, fast noch grössere Fortschritte gemacht. 1878 überzeugte sich Rhodes gelegentlich eines Besuchs in Kairo, dass es unmöglich sei, sein Telegraphenprojekt bis an dieses Ende des Erdtheils auszudehnen. Er überzeugte sich, dass der Mahdi nicht für die Sache gewonnen werden konnte; dieses unüberwindliche Hinderniss zwang, die Arbeit von Süden her fortzusetzen. Nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage nahm Rhodes das Unternehmen mit der ihn kennzeichnenden Thatkraft in Angriff. Der Telegraph wurde geführt von Umtali in Maschonaland nach Tete, von da in östlicher Richtung nach Blantyre in Britisch Centralafrika, von Blantyre nach Zomba und von hier nach dem westlichen Ufer des Nyassasees. Von Karonga ist die Linie bis Abercorn am südlichen Ende des Tanganyikasees vollendet. Mit Genehmigung

der deutschen Regierung wird sie nun durch Deutsch-Ostafrika nach Uganda und nordwärts bis zum Anschluss an die Linie in Khartum geführt werden. Das genehmigte Kapital der afrikanischen transkontinentalen Telegraphen-Gesellschaft beträgt 300 000 £ in Antheilscheinen von je 1 £, von welchem Betrage 170 320 £ bereits gezeichnet und eingefordert worden sind.

Was nun den Bahnbau betrifft, so ist bekanntlich Rhodes Anfang 1899 nach England gekommen, um die Unterstützung der Regierung zur Verlängerung der Linie von Buluwayo bis zum Tanganyikasee, rund 1 280 km, anzurufen. Die Regierung zögerte so lange, dass Rhodes sich anderwärts nach den erforderlichen Geldmitteln umsah und sie auch fand. Die Rhodesischen Bergbaugesellschaften zeichneten 500 000 £ und die britisch-südafrikanische Gesellschaft gewährleistete 3 000 000 £. Kurz vor diesem Erfolg hatte sich Rhodes nach Berlin begeben, um die deutsche Regierung für seine Sache zu gewinnen. Hier wurde er auch vom Kaiser wohlwollend empfangen, und noch vor seiner Abreise aus der Hauptstadt war sowohl die Führung der Telegraphenleitung, als auch der Eisenbahn durch Deutsch-Ostafrika gesichert. Rhodes kam nach Berlin als Besitzer einer Konzession für die Führung beider Linien durch belgisches Gebiet; er zog aber das deutsche vor. Die auf dieses entfallende Strecke wird etwa ein siebentel der ganzen Linie ausmachen und ebenso wie die Telegraphenleitung grösstentheils mit deutschen Geldmitteln hergestellt werden.

Das nächste grosse Glied in der Kap-Kairokette umfasst den interessantesten und vielleicht reichsten Theil der Linie. Die erste Hälfte, von Buluwayo bis Zumbo, am Zambesi, durchschneidet die Goldbezirke von Mafunabusi und Lomagundi und geht auch am Kohlengebiet von Sengwe entlang. Der Zambesi ist dicht oberhalb der Kariba-Enge, durch welche die Bahn aller Wahrscheinlichkeit nach geführt werden wird, ungefähr 400 m weit. Die Enge, von der Vereinigung mit dem Sanyati ab, ist auf eine Länge von etwa 1,5 km nicht mehr als 46 m breit. Dieser Abschnitt der Linie zieht in geringer Entfernung an den prachtvollen Viktoriafällen, dem Niagara Rhodesias, vorüber. Vom Zambesi wendet sie sich durch noch wenig erforschtes Gebiet dem grossen Tanganyikasee zu und umgeht darauf in östlicher Richtung den Bangweolosee durch ein prächtiges, zur Rinderzucht geeignetes Land, in dem Erze und der Gummibaum vorkommen. Sümpfe und überhaupt alle Fiebergegenden sollen thunlichst umgangen werden.

Ueber das zwischen dem Viktoria- und dem Tanganyikasee gelegene Land verdanken wir einige interessante Einzelheiten dem Forscher Grogan, der kürzlich von dort zurückgekehrt und vielleicht der einzige Europäer ist, der Afrika vom Kap bis Kairo durch das Innere des Erdtheils bereist hat. Er sah viele Vulkane auf seinem Wege, wovon einer nur zwei Jahre thätig gewesen ist und eine Fläche von etwa 50 bis 60 km im Umkreis bedeckt. Die Gegend war, obwohl wasserarm, dicht bevölkert. Die Einwohner deckten ihren geringen Wasserbedarf durch Anzapfen der Bananenpalmen. Lavaströme gibts in Menge und das ganze Land wird von einem Kannibalenstamm durchstreift.

Der bekannte Afrikaforscher Dr. E. Holub äusserte sich im vergangenen Jahre einem Berichterstatter der „Morning Post" gegenüber, dass seines Erachtens Rhodes bei der Trassirung der Linie die klimatischen Verhältnisse nicht genügend berücksichtigt habe. Das Marotsegebiet hätte umgangen werden sollen, da dessen Bewohner einem wilden, kriegerischen Volksstamm angehören und dem Eisenbahnbetriebe Schwierigkeiten bereiten könnten. Auch soll das Sumpffieber hier arg wüthen, während etwas östlicher das Land bedeutend gesünder ist. Er vermuthe daher, dass für Rhodes lediglich technische Rücksichten maassgebend waren, als er sich für die von ihm gewählte Linienführung entschied, nämlich die Umgehung vieler Flüsse und Berge. Nach der Ansicht Holub's würde weder die Beirabahn von Osten, noch die Kongobahn von Westen her jemals mit der grossen Linie Rhodes' den Wettkampf aufnehmen können; letztere müsse in Zukunft die grosse Hauptverkehrslinie Afrikas bilden.

In Deutsch-Ostafrika wird die Linie wahrscheinlich über Tabora geführt werden und an die Bahn anschliessen, die von hier aus in östlicher Richtung nach dem Ufer des Zambesi gebaut werden soll. Englisches Gebiet betritt die Linie zum zweiten Mal an der Grenze von Uganda, wo sie sich gegebenenfalls an die im Bau begriffene Bahn von Mombasa an der Küste nach dem Norden von Zanzibar anschliessen wird. Der Bau des ersten Gliedes der Kap-Kairolinie von Kapstadt bis Buluwayo (1 360 Meilen = 2 188 km) hat 38 Jahre in Anspruch genommen; unser englischer Gewährsmann nimmt aber an, dass die übrigen 4 000 Meilen = 6 436 km bedeutend weniger als die Hälfte der Zeit beanspruchen werden. Wir meinen aber, dass für diesen Zweck vorerst einmal ruhige Zeiten abgewartet werden müssen.

Linksufrige Neckarbahn Stuttgart-Esslingen-Plochingen.

Wir haben über dieses von der württembergischen Regierung bei der Ständekammer eingebrachte Projekt bereits in Nr. 35 d. Ztg. eingehend berichtet. In der Presse ist inzwischen das Projekt mehrfach einer Kritik unterzogen worden, wobei die Nothwendigkeit des Baues dieser Bahnlinie zwar nicht bestritten, wohl aber andere Linienführungen in Vorschlag gebracht worden sind; namentlich ist der Befürchtung Ausdruck gegeben worden, die Einführung dieser Bahn in den Hauptbahnhof Stuttgart werde schwierig sein und diesen ohnehin stark belasteten Bahnhof noch mehr beengen. Auch an ohne weiteres dem Regierungsprojekt zustimmenden Aeusserungen und Beschlüssen in Versammlungen hat es nicht gefehlt. Die Ständekammer hat den Gesetzentwurf ihrer volkswirthschaftlichen Kommission zum Bericht zugewiesen, und letztere hat an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, noch verschiedene Anfragen in betreff der Bahn gerichtet. Sie hat in ihrem Schreiben an das Ministerium der Ansicht Ausdruck gegeben, dass angesichts der ungewöhnlich schwierigen Einführung der Bahn in den Hauptbahnhof Stuttgart die Frage der Ausführung einer Bahn auf dem linken Neckarufer nur im Zusammenhang mit der Frage der künftigen Gestaltung der Stuttgarter Bahnhofsanlage gelöst werden könne; die Kommission hat ferner Auskunft gewünscht über die etwaigen Absichten und Pläne der Staatsregierung bezüglich einer kräftigeren Ausnutzung der bestehenden Verbindungslinien — womit wohl die Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim gemeint ist — und hat weiterhin die Anfrage gestellt, ob an dem Bestreben, den gesammten Personenverkehr durch den dermaligen Centralbahnhof durchzuleiten, festgehalten werden soll. Endlich hat die Kommission erwähnt, dass die zukünftige Gestaltung der Stuttgarter Bahnhofsanlagen auch von der Neuanlage bezw. Erweiterung der für den Durchgangsverkehr bestimmten Durchgangslinien abhängen werde.

Auf diese Anfrage der volkswirthschaftlichen Kommission hat nun das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, eine eingehende Erklärung abgegeben, die im „Staatsanzeiger für Württemberg" veröffentlicht ist. Wir entnehmen dieser Erklärung das Wesentliche, auch für weitere Kreise Bemerkenswerthe. Zunächst wird ausgeführt, dass die Einführung der linksufrigen Neckarbahn in den Bahnhof Stuttgart in technischer Beziehung Schwierigkeiten von Bedeutung nicht biete. Die Einführung soll in selbständiger Weise so erfolgen, dass die bestehende Bahnhofanlage in der Hauptsache bestehen bleibt. Auf die geplante Ausführung einer neuen, zur Entlastung des Bahnhofhallenverkehrs bestimmten Postbetriebsanlage sei bei der Bahneinführung Rücksicht genommen. Es werde weder der Erstellung dieses Bauwesens, noch der im Lauf der Zeit etwa nothwendig werdenden umfangreicheren Erweiterung des Hauptbahnhofs durch die Einführung der linksufrigen Neckarbahn vorgegriffen.

Der Hauptbahnhof Stuttgart sei zur Zeit seiner Aufgabe gewachsen; seine Leistungsfähigkeit werde durch die Einführung der beiden Gleise der linksufrigen Neckarbahn neben der rechtsseitigen Gleishalle und durch die geplante Befreiung von vier Hallengleisen vom Postverkehr so gesteigert werden, dass die Erweiterung und Umgestaltung der ganzen Anlage nicht dringlich erscheint. Die Herstellung der linksufrigen Neckarbahn stehe mit einem allgemeinen Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart in keinem Zusammenhang, auch könne die Frage der Entlastung der Hauptbahnstrecke Stuttgart-Plochingen nur gleichzeitig mit der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse des linken Neckarufers gelöst werden. Die Zurückstellung dieses Bahnprojekts bis zur Feststellung eines Planes für einen vollständigen Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart sei nicht thunlich. So wie die Verhältnisse auf der Hauptbahnstrecke Stuttgart-Plochingen liegen, müsse die Entscheidung der Frage der Entlastung baldigst erfolgen. Schon jetzt verkehren auf der Strecke Stuttgart-Cannstatt 183, auf der Strecke Untertürkheim-Esslingen im Durchschnitt 151 Züge in beiden Richtungen, während nach den gemachten Erhebungen die durchschnittliche Zugzahl von 12 im Betrieb befindlichen viergleisigen Strecken in Deutschland 209 betrage. Die Zugzahl auf den genannten württembergischen zweigleisigen Strecken sei also jetzt nahezu an der Grenze angelangt, wo anderwärts der viergleisige Ausbau schon vollzogen wurde. Es sei Pflicht der Eisenbahnverwaltung, dafür zu sorgen, dass diese Schwierigkeiten nicht schliesslich einen solchen Umfang annehmen, dass die glatte Abwickelung des Durchgangsverkehrs und die Befriedigung der lokalen Verkehrsinteressen Noth leiden und dass rechtzeitig diejenigen Maassnahmen getroffen werden, welche Gewähr dafür bieten, dass die Hauptbahn auf der Höhe der Leistungsfähigkeit bleibe. Die baldige Lösung der Frage sei aber auch aus finanziellen Gründen geboten. Zur Zeit liege noch die Möglichkeit vor, die Erstellung der linksufrigen Neckarbahn ohne unverhältnissmässig grosse Opfer zu erwirken, da der für die Bahnanlage erforderliche Grund und Boden in der Hauptsache noch unüberbaut sei. Ob dies lange noch der Fall sein werde, sei immerhin zweifelhaft. Dies wird näher ausgeführt und dabei hervorgehoben, dass, wenn mit der Erwerbung des für die Bahnanlage erforderlichen Grund und Bodens nicht bald vorgegangen werde, ein erheblich grösserer Aufwand für Grunderwerbung als nach der bisherigen Schätzung in Aussicht zu nehmen sei, erwachsen könne. — Was die Anfrage betreffe, ob an dem Bestreben, den gesammten Personenverkehr durch den Centralbahnhof Stuttgart durchzuleiten, festgehalten werden soll, so sei zu erwidern, dass an der bisherigen Betriebsweise, nach welcher alle Personenzüge in dem Hauptbahnhof Stuttgart ein- und auslaufen, unbedingt festgehalten werden müsse. Ueberall, wo ähnliche Verhältnisse vorliegen, sei der Betrieb in gleicher Weise eingerichtet worden. Es wird auf die Betriebsweise auf den Bahnhöfen Köln, München, Heidelberg, Cassel, Frankfurt a/M. hingewiesen, deren Anlagen ebenfalls Umleitungen der Personenzüge gestatten würden. Ein Betrieb mit Führung der Personenzüge über die Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim würde sich, abgesehen von der damit verknüpften ganz erheblichen Schädigung der Interessen der Residenzstadt, in betriebstechnischer Beziehung als ein Rückschritt darstellen. Durch einen solchen Betrieb würde der Verkehr von und nach Stuttgart erheblich erschwert und benachtheiligt. Die Beförderung der Reisenden, des Gepäcks und der Post nach und von Stuttgart könnte nur in der Weise geschehen, dass die Reisenden, Gepäck und Post auf der Strecke Stuttgart-Untertürkheim bezw. Stuttgart-Kornwestheim in Lokalzügen befördert oder dass neben den sonstigen Durchgangswagen besondere Durchgangswagen für den Verkehr von und nach Stuttgart in den Schnellzügen geführt würden. Die Zahl der auf den Strecken Stuttgart-Untertürkheim und Stuttgart-Kornwestheim laufenden Personenzüge würde daher nicht nur nicht vermindert, sondern noch vermehrt. Es werden sodann die Nachtheile einer derartigen Betriebsweise eingehend dargelegt und am Schluss zu diesem Punkt gesagt, dass der Leitung auch nur eines Theils des durchgehenden Personenverkehrs über die Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim so erhebliche technische und praktische Schwierigkeiten entgegenstehen, dass die Einführung dieses Betriebs nicht in Frage kommen könne.

Das Ministerium ist nach dem Ausgeführten der Ansicht, dass die Prüfung der von der volkswirthschaftlichen Kommission gestellten Fragen einen Grund zu einer Aenderung der den Ständen gemachten Vorlage nicht geben könne. Es wird hierauf im Hinblick auf die in der Presse und in Versammlungen geltend gemachten verschiedenen Ansichten über die beabsichtigte Führung der Bahn von Stuttgart aus auf diese Frage noch eingegangen und bemerkt, dass die für die Führung der Linie in Betracht kommenden vier Lösungen, nämlich 1. von Stuttgart durch den Rosenstein über den Neckar durch den Bahnhof Cannstatt und hierauf mittelst einer zweiten Neckarbrücke nach Wangen, 2. vom Rosenstein aus über die Berger Insel oder 3. durch Berg und endlich 4. quer durch die unteren königlichen Anlagen und den Stöckach (Theil von Stuttgart) nach Gaisburg-Wangen schon vor Einbringung des Gesetzentwurfs eingehend untersucht worden seien. Es wird eingehend begründet, warum die Lösungen 1—3 nicht annehmbar seien und bemerkt, dass hiernach nur die vierte Lösung, nach welcher die linksufrige Neckarbahn auf dem kürzesten Weg durch den Stöckach nach Gaisburg geführt werden soll, übrig bleiben. Ohne die Interessen von Cannstatt zu verletzen, biete dieses Projekt die Möglichkeit, die berechtigten und wichtigen Interessen von Stuttgart zu befriedigen und den Verkehrsinteressen von Gaisburg, Wangen, Hedelfingen, Esslingen in vollem Umfang Rechnung zu tragen. In technischer Beziehung sei das Projekt gleichfalls einwandfrei, seiner Ausführung stehen die geringsten Schwierigkeiten, namentlich auch hinsichtlich der Grunderwerbung, entgegen. Allerdings werden nach diesem Projekt die königlichen Anlagen durchkreuzt. Es dürfe aber daran erinnert werden, dass man auch in anderen grossen Städten, z. B. in Berlin, Wien, Hamburg, keinen Anstand genommen habe, parkartige Anlagen mit Bahnen zu durchschneiden, und es sei nichts darüber laut geworden, dass sich diese Bauten in irgend welcher Richtung als störend erwiesen haben. Der Viadukt, auf welchem die Bahn durch die Anlagen geführt werden solle, könne so gestaltet werden, dass die ästhetischen und landschaftlichen Rücksichten volle Befriedigung finden. So wie die Verhältnisse liegen, müsse die Führung der linksufrigen Neckarbahn nach dem vierten Projekt als diejenige bezeichnet werden, welche allein den Interessen Stuttgarts, der linksufrigen Gemeinden und der Eisenbahnverwaltung vollkommen zu entsprechen vermöge.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Mai d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 8 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 20 Entgleisungen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) und 16 Zusammenstösse in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter und 2 fremde Personen getödtet, 1 Reisender und 10 Bahnbedienstete verletzt.

— **Spiritusbeleuchtung für Innenräume.** Die königlichen Eisenbahndirektionen sind ermächtigt worden, Versuche mit Spiritusglühlampen für Innenbeleuchtung in mässigem Umfange anzustellen oder, soweit solche Versuche schon früher ausgeführt worden sind, sie wieder aufzunehmen und sich dieserhalb mit der Firma: Centrale für Spiritus-Verwerthung, G. m. b. H., Berlin C., in Verbindung zu setzen. Bekanntlich ist der Spiritusglühlichtbeleuchtung seitens der preussischen Staatseisenbahnverwaltung lange schon lebhaftes Interesse gewidmet worden. Möchte es ihrer diesem Gebiete zugewendeten, zur Nacheiferung anspornenden Fürsorge gelingen, diesem Erwerbszweig zu einem Aufschwunge zu verhelfen, der dem weiteren Umsichgreifen des Petroleummonopols wirksam zu steuern vermag.

— **Preistafeln an den Schänk- und Speisetischen der Bahnhofswirthe und Aufstellung von Erfrischungstischen auf den Bahnsteigen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat erneut Veranlassung genommen, die Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam zu machen, dass sich die Bedienung der Reisenden an den Bahnhofbüffets wesentlich erleichtern und beschleunigen lasse, wenn die Preise der angebotenen Speisen und Getränke auf deutlich sichtbaren Tafeln angezeigt und zeitraubende Rückfragen nach den Preisen hierdurch möglichst vermieden werden und dass sich dies auf Schnellzugstationen, auf welchen nur ein kurzer Aufenthalt zur Erfrischung gewährt werden kann, namentlich auch bei Benutzung der an den Zügen aufgestellten Schänk- und Speisetische als besonders zweckmässig erweisen werde. Der Minister empfiehlt zugleich, für die vorübergehende Aufstellung von Er-

frischungstischen auf den Bahnsteigen, wo dies mit Rücksicht auf die Kürze des Zugaufenthalts im Interesse der Reisenden besonders erwünscht und ohne Beeinträchtigung der Betriebsinteressen angängig ist — namentlich in der heissen Jahreszeit —, in weiterem Umfange Sorge zu tragen.

— **Sitzeinrichtungen in den Abtheilen I. Klasse der D-Zugwagen für Tageszüge.** Die Eisenbahndirektion in Berlin ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt worden, bei den in der Ausführung begriffenen neuen Wagen für D-Züge die Sitzeinrichtungen in den Abtheilen I. Klasse in abgeänderter Weise unter Fortfall der aufklappbaren Rückenlehnen zur Herstellung von zwei Schlaflagern übereinander herstellen zu lassen und die Gepäcknetze tiefer zu setzen. In gleicher Weise werden die Abtheile I. Klasse in den für Tageszüge bestimmten D-Zugwagen nach und nach abgeändert, sobald die vollständige Erneuerung der inneren Einrichtung nothwendig wird.

— **Verwendung flusseiserner Bleche für Lokomotivkessel.** Das Verhalten der flusseisernen Kesselbleche hat nach den bisher bei den preussischen Staatsbahnen angestellten Beobachtungen zu Bedenken gegen die weitere Verwendung dieses Materials Veranlassung nicht gegeben. Die Zahl der untersuchten Lokomotiven mit diesen Kesseln ist indessen noch verhältnissmässig gering, so dass ein abschliessendes Urtheil noch nicht gewonnen werden kann. Während bei einzelnen Kesseln weitgehende Abzehrungen der Wandungen ziemlich schnell eintraten, haben andere ein ungünstigeres Verhalten als schmiedeeiserne Kessel nicht gezeigt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Direktionen angewiesen, die Beobachtungen fortzusetzen und dabei festzustellen, ob das Flusseisen schneller fortschreitende Zerstörungen aufweist als Schweisseisen und ob diese auf die höhere Dampfspannung, auf die Eigenart des Speisewassers oder auf die geringere Widerstandsfähigkeit des Materials zurückzuführen ist.

— **Brandenburgische Städtebahn Treuenbrietzen-Brandenburg-Rathenow-Neustadt a/D.** Der Kreistag des Kreises Westhavelland stimmte der „Voss. Ztg.“ zufolge am 3. d. Mts. in Uebereinstimmung mit dem Kreistagsbeschlusse vom 17. Dezember 1898 über die Betheiligung des Kreises an dem Bau dieser Bahn dem Antrage zu, sich an dem Bau mit einem Kapital von 1 335 000 ℳ zu betheiligen und mit Ermächtigung des Finanzministers eine dementsprechende Anleihe aufzunehmen. Betheiligt an der Städtebahn sind die Kreise Westhavelland, Neuruppin, Zauch-Belzig und Brandenburg (Stadtkreis). Sämmtliche Kreise werden zwecks Herstellung und Betriebes der Bahn mit der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft eine Aktiengesellschaft bilden.

— Die Einführung von **Ausnahmefrachtsätzen für Braunkohlenbrikets** in Mengen von mindestens 20 t nach Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn aus den sächsischen Bezirken ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten widerruflich genehmigt worden.

— **Deutsch-russischer Eisenbahntarif.** Ende dieses Monats wird der „Nat.-Ztg.“ zufolge in Bromberg eine Durchsicht des vorgenannten Tarifes erfolgen. Die Konferenz hat lediglich den Zweck, die Tarife der Form, nicht dem Wesen nach zu reguliren und nach deutschem Muster einheitlich zu gestalten. Dadurch wird eine ganz bedeutende Vereinfachung des Tarifes herbeigeführt werden, was für die Handelsbeziehungen der beiden Mächte bezw. die Interessenten von hoher Bedeutung sein wird.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. September d. J. wird die vollspurige Theilstrecke W i e r e n - W i t t i n g e n der Neubaustrecke Wieren-Wittingen-Triangel (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg) mit den Stationen Bodenteich, Langenbrügge, Stöcken und Wittingen dem Betriebe übergeben. Die neue Bahnstrecke wird der Betriebsinspektion 1 in Stendal (ab 1. April 1901 der neueinzurichtenden Betriebsinspektion in Salzwedel), der Verkehrsinspektion in Stendal und der Maschineninspektion in Braunschweig zugetheilt.

— **Der Eisenbahntunnelbau am Bahnhof Bergedorf** geht jetzt rasch seiner Vollendung entgegen. Die umfangreiche Arbeit erledigt sich, ohne dass auch nur die geringste Störung im Betriebe eingetreten ist. Wie dem „Hamb. Korresp.“ aus Bergedorf mitgetheilt wird, wurde beim Beginn der Arbeiten zunächst die Billbrücke um etwa 7 m verbreitert, alsdann eine erhebliche Gleisverschiebung vorgenommen und hieran anschliessend mit dem Tunneldurchbruch begonnen. Diese Arbeit war eine recht schwierige und musste, da der lebhafte Zugverkehr es am Tage verbot, meist während der Nachtzeit ausgeführt werden. Die Gleise mussten aufgenommen und die Arbeiten immer so eingerichtet werden, dass die Gleise am Morgen für den Tagesverkehr wieder gelegt waren. Niemand ahnte, welche Sorge und Mühe die Erledigung den aufsichtführenden Beamten machte. Nicht eine Störung ist vorgekommen. Nachdem die beiden Mauern des Tunnels die richtige Höhe erreicht hatten, wurde sofort mit dem Montiren der eisernen Brücken begonnen. Dazu musste erst das Berlin-Hamburger Gleise ausser Betrieb gesetzt werden. Die von Berlin kommenden Züge benutzten während einer Woche das Nebengleise, wobei zum Ein- und Aussteigen ein aushilfsweiser Bahnsteig hergestellt worden war. Schon nach sechs Tagen konnte die neue Brücke befahren werden. Beide Hauptgleise wurden wieder in Betrieb genommen. Der Tunnel ist im Lichten 3 m breit. Eine bequeme Treppe wird vom Hauptbahnsteig am östlichen Ende des Empfangsgebäudes zum Tunnel führen, der unter den beiden Hauptgleisen durch zu dem in einer Breite von etwa 10 m angelegten Bahnsteig der Lokalzüge geht. Die nach Hamburg fahrenden Personen werden dann den Zug von der Sander Seite aus, also auf der entgegengesetzten Seite wie bisher besteigen. Ueber den Tunneltreppen wird noch eine Ueberdachung angebracht. Der Bahnhof bekommt durch den Bau ein wesentlich verändertes Ansehen. Der Umbau wird sowohl für das Publikum, wie für den Betrieb wesentliche Verbesserungen und Erleichterungen bringen.

— **Teutoburger Waldbahn.** Die am 3. August d. J. stattfindende Generalversammlung soll über die Fortführung der Bahn über Gütersloh hinaus nach H ö v e l h o f und Vermehrung des Grundkapitals Beschluss fassen.

— **Eisenbahnunfall im Hauptbahnhof Stuttgart.** Am 10. d. Mts., Abends 7 Uhr, sind auf der Station Stuttgart Hauptbahnhof zwei Rangirabtheilungen zusammengestossen und theilweise entgleist. Dabei ist ein Lokomotivführer tödtlich verletzt worden und alsbald nach seiner Einlieferung in das Katharinenhospital seinen Verletzungen erlegen. Der Materialschaden ist nicht unbedeutend. Die von dem Unfall berührten Gleise waren einige Stunden lang gesperrt. Die Züge konnten ohne nennenswerthe Verspätung auf anderen Gleisen befördert werden. Untersuchung über die Ursache des Zusammenstosses ist eingeleitet.

— **Eisenbahn Hermsdorf in Sachsen-Friedland in Böhmen.** Die schmalspurigen Eisenbahnen des Königreichs Sachsen erhalten voraussichtlich gegen Ende dieses Monats ihre erste, ebenfalls schmalspurige Fortsetzung über die Landesgrenze hinaus. Die Linie von Zittau über Reichenau nach Markersdorf ist bis zur österreichischen Landesgrenze bei Hermsdorf ausgebaut worden. Von dem neuerbauten Grenzbahnhofe Hermsdorf führt eine von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) erbaute schmalspurige Eisenbahn nach Friedland in Böhmen (Station der süd-norddeutschen Verbindungsbahn). Durch diese Bahnen wird eine durchgehende Eisenbahnlinie von Zittau nach Friedland geschaffen.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor A n t h e s, bisher in Mannheim, ist nach Mainz versetzt und dem Eisenbahn-Bauinspektor J a k o b s in Rastatt die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten der Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter.** Der österreichische Arbeitsbeirath verhandelte am 2. und 3. d. Mts. über den ihm von der Regierung zur Begutachtung vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten der Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter (vgl. Nr. 40 und 41 d. Ztg.). Der Arbeitsbeirath stimmte dem Gesetzentwurfe unter Voraussetzung einzelner Abänderungen zu. Eine eingehende Erörterung entwickelte sich bei derjenigen Bestimmung des Gesetzentwurfs, welche die Höchstarbeitszeit mit 11 Stunden festsetzt. Der von einem Mitglied des Arbeitsbeiraths gestellte Antrag, an Stelle des Elfstundentages den Zehnstundentag zu setzen, fand nicht die Zustimmung des Arbeitsbeiraths. Der Vertreter des arbeitsstatistischen Amts erinnerte daran, dass, soweit es sich um den thatsächlichen Zustand handele, die in Rede stehenden Betriebe, nämlich die Eisenbahnwerkstätten, bereits den zehn- oder neuneinhalbstündigen Arbeitstag eingeführt haben. Durch den Gesetzentwurf sei aber ohnehin vorgesehen, dass für diejenigen Betriebe, die gegenwärtig schon eine kürzere Arbeitszeit haben, diese als Höchstarbeitszeit zu gelten habe. Da also für die in Betracht kommenden 15 000 Personen thatsächlich vorgesorgt sei, so könne man mit der Entscheidung

der grossen prinzipiellen Frage der Regelung der Arbeitszeit für die gesammte Industrie wohl bis zu jenem Zeitpunkte warten, wo diese Frage in einer allgemeinen Fassung vor den Arbeitsrath gelange.

Andere interessante Fragen, welche bei der Verhandlung zur Sprache kamen, betrafen die Arbeitsbücher, Arbeitsordnungen, die sogenannten schwarzen Listen, die Strafbefugniss der Eisenbahnunternehmungen usw. Was die Arbeitsbücher anbelangt, so sprach sich der Arbeitsbeirath gegen die Einführung der Arbeitsbücher für Arbeiter bei Regiearbeiten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen aus, nachdem die dem Arbeiterstande angehörenden Mitglieder des Arbeitsbeiraths auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen hatten, welche die Arbeitsbücher mit sich bringen. Es wurde u. a. ausgeführt, dass für den Arbeitgeber das Zeugniss maassgebend sei und nicht das Arbeitsbuch, wenn er sich über die Brauchbarkeit eines Arbeiters unterrichten wolle. Andererseits werde einem Arbeiter dadurch, dass die Behörden das Arbeitsbuch oft nicht rasch genug ausstellen, ein empfindlicher Schaden zugefügt. Auch werde das Arbeitsbuch von den Unternehmern oft dazu benutzt, um durch bestimmte Zeichen an denselben den verwandten Betrieben anzuzeigen, dass der betreffende Arbeiter aus irgend einem Grunde nicht aufgenommen werden solle.

Bezüglich der Arbeitsordnung sprach sich der Arbeitsbeirath dafür aus, dass die Arbeitsordnung sämmtlichen Arbeitern bei ihrer Aufnahme mündlich zu verlautbaren sei und dass nur unter dieser Voraussetzung die — binnen 24 Stunden zu ertheilende — schriftliche Bestätigung des Empfanges der Arbeitsordnung dieselbe zum Bestandtheile des Arbeitsvertrages mache.

Bei der Frage der Einziehung von Konventionalgeldstrafen durch Lohnabzüge wurde der Antrag gestellt, diese Bestimmung zu streichen. Die hier vorgesehenen Konventionalstrafen beruhten nicht auf Vereinbarung, sondern würden den Arbeitern einfach diktirt. Auch sei eine Geldstrafe in der Höhe eines halben Tagesverdienstes zu gross. Gegen die Beseitigung von Geldstrafen wurde geltend gemacht, dass die Geldstrafe in den Disziplinarordnungen nicht entbehrt werden könne; sie sei das erste und mildeste Strafmittel. Ohne Geldstrafe müsste man stets mit Entlassung vorgehen, wodurch wieder fortgesetzte Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern hervorgerufen würden. Es wurde darauf der Antrag auf Streichung der Bestimmung wegen Einziehung der Geldstrafen durch Lohnabzüge abgelehnt. Den §§ 42 und 43, welche den Bahnverwaltungen für den Fall des vorzeitigen Austrittes des Arbeiters ohne gesetzlich zulässigen Grund die Berechtigung zusprechen, von dem Arbeiter für jeden Arbeitstag der nicht eingehaltenen Kündigungsfrist, höchstens aber für 14 Tage, einen Ersatz im Betrage des täglichen Durchschnittslohnes zu begehren, wurde zugestimmt. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums gab zu, dass man hier eine Busse einführen wolle, um dem Ausbruche eines vorzeitigen Ausstandes einen Riegel vorzuschieben. Wenn ein plötzlicher Ausstand erfolge, der nicht als gerechtfertigt zu betrachten sei, so müsse man ein Mittel haben, um ihm entgegenzutreten.

Eine eingehende Erörterung knüpfte sich an den § 44 des Gesetzentwurfs, welcher lautet: „Eine Bahnverwaltung, welche Mittheilungen oder Bekanntmachungen, wodurch bestimmten Arbeitern unmöglich gemacht oder erschwert werden soll, in anderen Unternehmungen Beschäftigung zu finden, aufstellt oder verbreitet, macht sich ebenso einer Uebertretung dieses Gesetzes schuldig, wie ein Arbeiter einer Unternehmung, welcher Bekanntmachungen anfstellt oder verbreitet, durch welche Arbeiter gewarnt werden sollen, in bestimmten Unternehmungen Arbeit zu suchen." Es wurde die Streichung dieser Bestimmung beschlossen, da insbesondere der zweite Theil derselben lebhafte Anfechtung erfahren hatte.

Zu dem Paragraphen, welcher festsetzt, dass Uebertretungen der für die Bahnverwaltungen getroffenen Bestimmungen von der Aufsichtsbehörde unbeschadet einer etwaigen disziplinaren Behandlung mit Verweisen oder mit Geldstrafen bis zum Betrage eines Monatsgehaltes beziehungsweise Monatsverdienstes zu bestrafen sind, wurde von einer Seite beantragt, die Strafe des Verweises zu streichen, neben der Geldstrafe, insbesondere für wiederholte Uebertretungen, die Arreststrafe als zulässige Strafe einzuführen und die Bestrafung der Uebertretungen den Gerichten zuzuweisen. Es wurde beschlossen, dass bei wiederholter Uebertretung das ordentliche Gericht zu entscheiden habe, das auch Arreststrafen verhängen könne. Die obligatorische Verpflichtung der Gerichte, im Wiederholungsfalle Arreststrafen verhängen zu müssen, wurde abgelehnt.

Zu der Bestimmung, welche dem Eisenbahnministerium das Recht einräumt, aus rücksichtswürdigen Gründen Strafen zu mildern und nachzusehen, lag ein Antrag auf Streichung vor, weil diese Bestimmung dem Eisenbahnministerium die Möglichkeit biete, Strafen zu mildern oder nachzusehen, die sich gegen das Ministerium selbst richten oder die vom Ministerium selbst gegen eine Staatsbahndirektion verhängt worden seien. Demgegenüber wurde geltend gemacht, dass sich die Strafen stets gegen einzelne Organe richten und diesen doch nicht die Möglichkeit der Strafmilderung und Nachsicht entzogen werden könne. Der Antrag auf Streichung der in Rede stehenden Bestimmung wurde abgelehnt.

— **Bahnprojekt Triest - Parenzo - Canfanaro.** Mit Entschliessung vom 2. d. Mts. hat der Kaiser dem vom Landtage der Markgrafschaft Istrien beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Beitragsleistung zu den Kosten des Baues der Eisenbahn Triest-Parenzo mit der etwaigen Fortsetzung nach Canfanaro, die Bestätigung ertheilt.

— **Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Staatseisenbahngesellschaft über die Bewilligung zur Begebung einer Investitionsanleihe werden, wie verlautet, demnächst wieder aufgenommen werden. Es besteht die Absicht, von der Investitionsanleihe, die 80 000 000 Kr. umfassen soll, für Fahrbetriebsmittel rund 10 000 000 Kr., für die bauliche Ausgestaltung verschiedener, meist in Böhmen gelegener Stationen 25 000 000 Kr. und den Rest zur Tilgung der schwebenden Schuld zu verwenden. Hinsichtlich des Umfanges und der Verwendung der für Investitionen bestimmten Mittel soll, wie die „Neue freie Presse" mittheilt, keine wesentlich abweichende Auffassung zwischen der Regierung und der Staatsbahn mehr bestehen. Blos in Bezug auf den Brünner Bahnhof ergibt sich insofern ein Unterschied der Anschauung, als die Staatsbahn die Nothwendigkeit dieses Umbaues bisher nicht anerkannt hat, während die Regierung gerade auf die Erweiterung des Brünner Bahnhofes das grösste Gewicht legt, zumal der Eisenbahnminister im Parlamente Zusicherungen hinsichtlich der Umgestaltung dieses Bahnhofes gegeben hat. Die Staatsbahn wird allerdings, bei Erzielung eines Einverständnisses in Bezug auf die anderen Investitionsfragen, unbeschadet ihres bezeichneten Standpunktes den Umbau des Brünner Bahnhofes vornehmen. Die Verbindung zwischen der Investitionsfrage und den Verstaatlichungsbedingungen dürfte als aufgegeben anzusehen sein, und man glaubt, dass es zu einer neuen Verhandlung über die Verstaatlichungsabmachungen nicht vor dem Herbste kommen werde, während die Verhandlungen über die Bewilligung der Investitionsanleihe vermuthlich bald zu einem Abschlusse gelangen werden. Die baulichen Herstellungen, für welche die Anleihe bestimmt ist, werden sich etwa auf 5 Jahre erstrecken.

— **Erhebungen über die Frachtentarife für Eisen- und Stahlwaaren.** Bekanntlich wurde von der Eisenbahndirektorenkonferenz vor einiger Zeit der Beschluss gefasst, zu einer allgemeinen Revision der im Theil I des gemeinsamen Tarifs der Bahnen enthaltenen Waarenklassifikation zu schreiten. Es wurde bereits für einzelne Gruppen von Artikeln, so für „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Bestandtheile derselben", ferner für die Artikelgruppe „Metalle, unedle Metalle und Waaren daraus" durch ein Komitee eine Vorlage ausgearbeitet, welche nach Durchberathung im Tarifkomitee der Beschlussfassung in der Direktorenkonferenz unterzogen werden soll. Vorher wurden jedoch seitens des Eisenbahnministeriums Vertreter der an den einzelnen zur Umarbeitung gelangenden Gruppen der Waarenklassifikation interessirten Industriekreise zu einer Besprechung einberufen, um ihnen Gelegenheit zu geben, sich über den Entwurf der geänderten Klassifikation zu äussern.

— **Linienfeststellung der Pyhrnbahn.** Bekanntlich ist in den in der letzten Tagung des Reichsrathes eingebrachten Gesetzentwurf für den Bau mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten auch die Pyhrnbahn aufgenommen, welche von der Station Klaus-Steyerling der Kremsthalbahn über Windisch-Garsten nach Spital am Pyhrn und hierauf, statt wie früher über den Pyhrn nach Liezen, auf Grund der im Jahre 1899 durchgeführten eingehenden Studien durch den grossen Bosruck nach Selzthal geführt werden soll. Die Linienfeststellung fand in diesem Monate statt und es konnte hierbei fast durchaus die volle Zustimmung der Betheiligten zu dem gedachten Projekt festgestellt werden. Die zu Protokoll gegebenen Wünsche sind geringfügig und betreffen hauptsächlich Stationsverschiebungen sowie Einschaltungen von neuen Verkehrsstellen, welche thunlichst berücksichtigt werden sollen. Dem auf steierischer Seite seitens der Gemeinde Liezen vorgebrachten Ansuchen, auf die frühere Linienführung über den Pyhrn und den Anschluss in Liezen zurückzugreifen, kann im Hinblick auf das Ergebniss der obenerwähnten Studien nicht entsprochen werden, da diese ergeben haben, dass die Linienführung mit der Durchtunnelung des grossen Bosruck und dem Anschluss in Selzthal in bauökonomischer, betriebstechnischer und tarifarischer Beziehung unbedingt den Vorzug verdient. Ebenso konnte der Wunsch der Gemeinde Admont, die Bahn von Spital a. P. durch

das Pyrgasgatterl nach Admont zu führen, der grösseren baulichen Schwierigkeiten und bedeutenden Mehrkosten wegen nicht unterstützt werden. Es muss daher auch weiterhin an der Linie Klans-Steyerling-Selzthal festgehalten werden.

— **Bahnprojekt Lienz-Windisch-Matrei.** Am 3. d. Mts. hat in Lienz eine von zahlreichen Gemeindevertretern und anderen Betheiligten des Iselthals besuchte Versammlung znr Berathung von Schritten zur Herstellung einer Bahnverbiudung zwischen Lienz und Windisch-Matrei stattgefunden. Es zeigte sich das lebhafteste Interesse für den Bahnbau, insbesondere auch vom Standpunkte des Fremdenverkehrs, und die Bereitwilligkeit, auch Opfer zu bringen. Es wurde schliesslich ein fünfgliedriger Ausschuss eingesetzt, welcher die vorbereitenden Schritte znr Erlangnng eines Bahnprojektes zn unternehmen haben wird.

— **Nordböhmische Transversalbahn.** Im Herbste dieses Jahres soll die letzte Theilstrecke der von der Aussig-Teplitzer Bahn erbauten nordböhmischen Transversallinie Teplitz-Reichenberg fertiggestellt werden. Es ist, wie verlautet, in Aussicht genommen, dass diese Strecke in den bestehenden Bahnhöfen in Reichenberg Anschluss findet und dass insbesondere nach der projektirten Umgestaltung des Reichenberger Bahnhofes die Aussig-Teplitzer Bahn den Personenverkehr auf der neuen Linie bis in den Reichenberger Bahnhof führt. Zahlreiche Reichenberger Interessenten verlangten nun, dass die Aussig-Teplitzer Bahn schon jetzt den Personenverkehr in den Reichenberger Bahnhof leite; allein gegenwärtig wären hiermit Schwierigkeiten verbunden. Andererseits sind zur Umgestaltung des Reichenberger Bahnhofs noch Verhandlungen erforderlich, die eine geraume Zeit in Anspruch nehmen dürften. Um aber dem Wunsche der Reichenberger Interessenten zu entsprechen, ist, wie verlautet, in Aussicht genommen, den Personenverkehr der Anssig-Teplitzer Bahn mittlerweile provisorisch in den gemeinsamen Bahnhof in Rosenthal zu leiten.

— **Die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn,** deren Eröffnung nicht am 1. Juli, wie in Nr. 49 d. Ztg. angegeben, sondern bereits am 28. Juni erfolgte, besitzt eine Länge von 8,45 km. Die Station Isel liegt 588,4 m, die Endstation Igls 860,95 m über dem Meere; es war somit ein Höhennnterschied von 272,55 m zu überwinden. Die grösste Steigung beträgt 45,5 ‰. Von grösseren Kunstbauten sind zu nennen: die Sillbrücke, der Tunnel bei Ambras, dann bedeutende Einschnitte und Dämme (bis zu 18 m) bei den Kehren und Thalübersetzungen. Die Anlagekosten beliefen sich auf 1 100 000 Kr. Hiervon hat die Stadt Innsbruck Stammaktien im Betrage von 300 000 Kr. gezeichnet, von Privaten wurden Stammaktien für 240 000 Kr. übernommen, während der Bauunternehmer sich mit 60 000 Kr. Stammaktien und 500 000 Kr. Prioritätsaktien an dem Unternehmen betheiligte. Für den Betrieb stehen vorläufig 2 Berglokomotiven neuester Art, 12 Personen- und 4 Güterwagen znr Verfügung. Die Lokomotiven wurden in der Maschinenfabrik Krauss & Co. in Linz nach Angaben des Bauraths Gölsdorf angefertigt.

— **Schneebergbahn.** Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes hat das abgelaufene Jahr 1899 nur einen Betriebsüberschuss von 20 455 Kr. ergeben, weshalb hinsichtlich des Prioritätendienstes die vertragsmässige Garantie der Eisenbahn Wien-Aspang in Anspruch genommen werden musste. Da jedoch die direkte Schienenverbindung mit Wien über Sollenan, Station der Eisenbahn Wien-Aspang, noch im Laufe des Jahres dem Verkehre übergeben und dadurch der Schneeberg in kürzerer Zeit von Wien aus unter Vermeidung des lästigen Umsteigens in Wiener-Neustadt erreicht werden wird, so ist eine Steigerung des Personenverkehres zn gewärtigen. Auch im Güterverkehre ist nnnmehr durch die vertragsmässige Sicherung grösserer Frachtmengen dafür Garantie geboten, dass für die Folge auf günstigere Ergebnisse der Schneebergbahn gerechnet werden kann.

— **Betriebseröffnung.** Am 14. Juni d. J. ist die mit 76 cm Spurweite erbaute Lokalbahn Szatmár-Erdöd mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Szatmár-Hidfö, Szatmár-Gözfürész, Ssonkás, Kiss-Lippa, Szatmárhegy-Piacz, Erdödvár und Károlyi-Erdöd dem Betriebe übergeben worden.

Die Bahn schliesst in Szatmár-Gözfürész an die ungarischen Staatsbahnen und in Károlyi-Erdöd an die schmalspurige Lokalbahn Nagykároly-Somkut an. Die Betriebsverwaltung der Bahn hat ihren Sitz in Szatmár-Németi.

Vereinsausland.

— **Eisenbahnverstaatlichung und Eisenbahnkonventionen in Frankreich.** Das französische Parlament hat nnnmehr seine Tagung geschlossen, und damit sind die Rückkaufsanträge der Herren Bourrat und Genossen, wie wir es an dieser Stelle vorausgesagt, vorerst völlig vereitelt. Nach langer Hinschleppung hatte die Kommission der Abgeordnetenkammer, die nicht direkt nein, aber noch viel weniger ja sagen wollte, den Antragstellern überlassen, die Verstaatlichungsvorschläge in ihrem persönlichen Namen in der Kammer einzubringen bezw. von neuem zu vertreten; die betreffenden Herren haben aber lieber ganz auf dieses aussichtslose Unternehmen verzichtet, und so ist im Plenum gar nicht mehr von der Sache die Rede gewesen. Indess veranstalteten die Herren Bonrrat und Pelletan, die eifrigen Gegner der Privatbahngesellschaften, bei der Erörterung der Eisenbahnkonventionen noch ein kleines Einzelgefecht. Abg. Bourrat beantragte, beim Kapital der an die Orléansbahn für die zwischen dieser und dem Staat ausgetauschten Linien zu zahlenden Annuitäten etwas über 7 000 000 Frcs. zu streichen, weil die Konvention von 1883 weder gerecht noch billig sei und die Orléansbahngesellschaft während der fünf Beobachtungsjahre ihre Betriebsausgaben stark gesteigert, nachher aber sofort verringert habe. Es sollte darüber eine Untersuchung eingeleitet werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Bandin widersprach. Er gab zu, dass die Orléansbahngesellschaft durch künstliche Machenschaften das Erträgniss der ihr vom Staat übergebenen Linien herabgedrückt habe. Seither sei aber darüber eine gütliche Vereinbarung getroffen und vom Parlament genehmigt worden. Besser sei, sich vertragen als prozessiren. Trotzdem der Abg. Pelletan noch beweglich das Interesse der Steuerzahler in dieser Sache anrief, verlief sie im Sande.

— **Strassenbahnunfall in Paris.** Am 8. d. Mts. ereignete sich in Paris ein Strassenbahnnnfall, der von verhängnissvollen Folgen begleitet war. Am Nachmittag wurde an der Place de la Concorde eine Maschine der von Versailles nach dem Louvre führenden Druckluftbahn losgekoppelt, um ihren Kraftvorrath zu erneuern. Die vier Wagen, ans denen der Zug bestand, kamen auf dem abschüssigen Gelände ins Rollen und stiessen unterhalb der Alexanderbrücke auf einen elektrischen Strassenbahnwagen, der vom Trocadero kam. 7 Fahrgäste wurden hierbei leicht verletzt.

— **Elektrischer Vollbahnbetrieb in der Schweiz.** Der erste Jahresbericht über die elektrische Vollbahn Burgdorf-Thnn hat über verschiedene Schwierigkeiten und Betriebsstörungen zu klagen; durch Verspätungen und Steckenbleiben von Zügen sei das Gelingen des elektrischen Betriebes anfänglich für eine Vollbahn stark in Zweifel gezogen worden; die Stromlieferung habe wiederholt versagt; auch seien die Mängel der Anlage erst nach und nach zum Vorschein gekommen. Fehlerhafter Weise wurden die Probefahrten nicht lange genug durchgeführt; das Personal sei noch nicht genug eingeübt gewesen. Wir stellen gerne fest, sagt der Bericht weiter, dass nach verhältnissmässig kurzer Zeit die sogenannten „Kinderkrankheiten“ des elektrischen Betriebes überwunden waren und dass sich derselbe seither in daurchans befriedigender Weise ohne Störungen vollzieht. Die durchgehenden regelmässigen Güterzüge wurden indess fast ausschliesslich mit Dampflokomotiven geführt, da die Kosten der elektrischen Transportweise bisher noch grösser sind.

— **Verband schweizerischer Drahtseilbahnen.** Die Gründung eines solchen wurde dieser Tage in Zürich durch Vertreter einer grösseren Zahl von Drahtseilbahnen beschlossen. Ein Ausschuss wnrde beauftragt, die Versicherung von Personal, Reisenden und dritten Personen auf Grundlage eines einheitlichen Vertrages bei einer oder mehreren Versichernngsgesellschaften anzustreben.

— **Simmenthalbahn.** Zwischen dem Genfer See und dem Berner Oberland ist eine neue Turistenbahn von grosser Bedeutung im Werke. Sie geht von Montreux aus über Montbovon-Zweisimmen-Erlenbach usw. Die Linie Erlenbach-Zweisimmen wird vollspurig gebaut, die Fortsetznng Zweisimmen-Montreux als Gebirgsbahn schmalspnrig mit elektrischem Betrieb, mit einer Abzweigung von Montbovon nach Bulle. Das Theilstück Montreux-les Avants soll schon nächstes Frühjahr eröffnet werden; am Tunnel durch den Jaman, welcher etwa 2,5 km lang wird, sind schon etwa 600 m erbohrt. Die Eröffnung der ganzen Strecke Montreux-Montbovon ist für Frühjahr 1902 in Aussicht genommen. Für das Zwischenstück Zweisimmen-Saanen-Montbovon sind die Plananfnahmen nahezu vollständig, die Finanzirungsarbeiten im Gange.

— **Eisenbahngesellschaft Glion-Rochers de Naye.** Die Gesammteinnahmen für 1899 betragen 198 457 Fr., d. i. 17 357 Fr. mehr als im Vorjahre, die Gesammtausgaben 78 124 Fr., die Aktiendividende 4,5 %.

— **Die italienischen Eisenbahnen und die Malaria.** Im kommenden Herbst wird die italienische Gesellschaft für

Malariastudien in Gemeinschaft mit der Mittelmeer-, adriatischen und sizilianischen Eisenbahngesellschaft Versuche zur Verhütung der Malaria unter den Eisenbahnbeamten in den Fieberdistrikten Italiens in grossem Maassstabe anstellen. Auf allen Stationen, die wegen ihrer Fieberhäufigkeit berüchtigt sind, sollen dem „Hamb. Koresp." zufolge die Häuser, in denen die Eisenbahnwärter mit ihren Familien wohnen, durch Mosquitonetze geschützt werden, wie es schon im vorigen Jahre auf zwei Eisenbahnlinien mit grossem Erfolg geschehen ist. Aehnliche Versuche sollen zunächst gemacht werden auf den Linien zwischen Foggia und Barletta, Reggio und Battipaglia, in den pontinischen Sümpfen und in Sizilien. In den Krankenhäusern von Mailand und Crema werden ausserdem systematische Untersuchungen des Blutes von Malariakranken vorgenommen werden, um den Verlauf des Fiebers in der Lombardei zu studiren. Weitere Untersuchungsstationen sollen ferner errichtet werden in Cumignano am Naviglio in der Provinz Cremona für das Studium der Malaria in Bezug auf die Reisfelder, und in der Provinz Ferrara für das Studium der Krankheit mit Bezug auf brackiges Wasser und die Zersetzung von Faserpflanzen. Ferner wird eine Station in Trinitapolis in der Provinz Foggia errichtet werden zum Studium der Malaria in Süditalien und wahrscheinlich auch noch eine im Bezirk von Venedig. Ein ähnliches Vorgehen wird für Sizilien und Sardinien beabsichtigt. Durch diese planmässige und über das ganze Land vertheilte Arbeit hofft man eine genaue Vorstellung von der regionalen Vertheilung und den örtlichen Eigenheiten der Malaria in Italien zu erhalten und Mittel zu ihrer Abwehr zu finden, die den Verhältnissen in den verschiedenen Theilen des Landes angepasst werden sollen. Man kann nicht umhin, diesem echten Kulturwerk, dessen Ausführung hoffentlich der Absicht voll entsprechen wird, eine unumwundene Anerkennung zuzuwenden und Italien dazu zu beglückwünschen.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Das am 30. Juni zu Ende gegangene Geschäftsjahr der Bahn war unstreitig das beste, das sie seit Bestehen der Betriebsgesellschaft zu verzeichnen hatte. Dank des wirthschaftlichen Aufschwungs und zum Theil auch wohl infolge der Pilgerzüge der letzten Monate weisen die Einnahmen, die sich bereits in den vorausgegangenen beiden Jahren in steigender Richtung befanden, abermals eine wesentliche Zunahme auf. Sie stellten sich nämlich der Münch. „Allg. Ztg." zufolge für das Hauptnetz auf 140 798 518 (+ 5 193 332) L. und für das Nebennetz auf 5 874 752 (+ 394 880) L. und übersteigen damit wiederum um den ansehnlichen Betrag von 5 588 212 Lire diejenigen im Jahre 1898/99. Zu diesem günstigen Ergebniss haben alle Verkehrszweige gleichmässig beigetragen, denn es erbrachten:

	Hauptnetz	Nebennetz
Personenbeförderung	+ 3 126 357 L.	+ 172 618 L.
Gepäckbeförderung	— 187 164 „	+ 3,287 „
Eilgutbeförderung	+ 336 408 „	+ 27 907 „
Frachtgutbeförderung	+ 1 917 730 „	+ 394 880 „

Dabei ist die Länge des Netzes fast unverändert geblieben; an Hauptlinien wurden betrieben 4 733 (+ 3) km und Nebenlinien 1 026 (+ 4) km. Das Erträgniss für das Kilometer ist angesichts dieser Entwickelung ebenfalls gestiegen; es beziffert sich für erstere auf 29 748 (+ 1 079) L. und für letztere auf 5 725 (+ 364) L. Einen so befriedigenden Eindruck alle diese Zahlen auch machen, so lassen sie trotz alledem keinen Schluss zu auf den zur Vertheilung gelangenden Reingewinn, da die Direktion der Gesellschaft niemals früher wie im Geschäftsbericht für die Hauptversammlung die Höhe der Betriebsausgaben bekannt gibt, die diesmal infolge des gewachsenen Verkehrs und der hohen Kohlenpreise ebenfalls eine entsprechende Erhöhung aufweisen dürften.

— **Die Eisenbahnen Spaniens.** Unter den spanischen Eisenbahngesellschaften, deren wichtigste mit etwa 10 000 km Bahnlänge sich in den Händen französischer Geldleute befindet, sind folgende hervorzuheben: Die nordspanische Eisenbahngesellschaft, Kapital 232 750 000 Pesetas, mit einem Eisenbahnnetz von 3 683 km; die Gesellschaft Madrid-Zaragoza-Alicante, Kapital 178 000 000 Frcs., mit einem Eisenbahnnetz von 3 665 km; die andalusische Eisenbahngesellschaft, Kapital 30 000 000 Pesetas; die Gesellschaft Madrid - Caceras - Portugal, Kapital 25 000 000 Pesetas; die westspanische Gesellschaft, Kapital 22 000 000 Pesetas; die südspanische Eisenbahngesellschaft, Kapital 10 000 000 Frcs; ferner die Gesellschaften Medina-Zamora-Orensa-Vigo, Zafra-Zuelva und Medina del Campo-Salamanca. Die Gesammteinnahmen dieser Gesellschaften, von denen die sechs ersten ihren Sitz in Madrid haben, haben im Jahre 1899 224 467 534 Pesetas gegen 214 125 252 Pesetas im Jahre 1898 betragen. Von jenem Betrag entfallen 102 614 254 Pesetas auf die nordspanische Gesellschaft. Eine Einnahmesteigerung haben die sämmtlichen erwähnten Gesellschaften mit Ausnahme der andalusischen und der beiden zuletzt genannten erfahren. Trotz dieser Besserung der Einkünfte ist die Lage der meisten Gesellschaften keine glänzende, zumal da der hohe Wechselkurs namentlich denjenigen, deren Obligationen im Auslande untergebracht sind, grosse Verluste bereitet. In ihrer Belastung ist die vielfach erwartete hohe Steigerung nicht eingetreten, da die Steuer vom Reinertrag (utilidades) nur von 6,90 auf 7 % durch das Gesetz vom 27. März 1900 erhöht worden ist. Was die Eisenbahntarife betrifft, so sind sie sehr hoch und verwickelt und begünstigen besonders spanische Erzeugnisse. Die Frachten für Mehl und Cerealien, die schon früher hoch waren, hat die Nordbahn im Jahre 1899 noch erheblich gesteigert. Im Jahre 1899 haben sich die Eisenbahnen in Spanien nur um 179 km ausgedehnt; indess ist in Brüssel eine Gesellschaft Société d'Etudes de Chemins de Fer et d'Entreprises industrielles et commerciales d'Espagne gegründet worden, die 10 000 km Nebenbahnen in Spanien zu bauen beabsichtigt. Bemerkenswerth ist endlich, dass die belgische Société des Tramways électriques d'Espagne die meisten Aktien der Madrider Trambahngesellschaften aufgekauft und mit der gleichfalls belgischen Société des Tramways de Madrid et d'Espagne ein Kartell abgeschlossen hat.

— **Wünsche nach Verstaatlichung der Eisenbahnen in England.** Die Beschwerden von Handel und Industrie über hohe Frachten und unzulängliche Güterbeförderung auf den Privateisenbahnen haben einen starken Ausdruck in der Jahresversammlung des britischen Eisenindustriellenverbandes gefunden, die am 12. Juni in London abgehalten worden ist. Der Vorsitzende, das Parlamentsmitglied Sir John J. Jenkins, verlangte nach einer Mittheilung des „Handelsmuseums" direkt die Verstaatlichung der Eisenbahnen; er meinte, der Staat würde dabei noch ein gutes Geschäft machen; wenn auch der Kaufpreis für die Bahnen 24—28 Milliarden Schillinge betragen würde, so sei doch ein Ueberschuss über die Ausgaben für Verzinsung und Betrieb von 40 Millionen Pfund zu erwarten. Die Versammlung fasste einen Beschluss, der die Einsetzung einer staatlichen Kommission mit der Aufgabe forderte, zu untersuchen, ob es nicht für Industrie und Handel vortheilhaft und auch für die Staatsfinanzen nützlich sei, dass die Eisenbahnen Nationaleigenthum würden, namentlich im Hinblick auf das drohende Wachsthum des industriellen Wettbewerbes seitens Deutschlands, der Vereinigten Staaten und anderer Länder.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Die Mazbata des türkischen Ministerraths über die Herstellungsweise und die Finanzirung der Damaskus-Mekka-Eisenbahn, die vor kurzem erlassen wurde, ist dem Sultan zugegangen und thatsächlich bereits gebilligt worden; sie umfasst der „Nat.-Ztg." zufolge sämmtliche Vorschläge der zur Prüfung der gesammten Materie eingesetzten Kommission, die kurz zusammengefasst folgendes bestimmen:

Der gesammte Bau wird von „Gläubigen" und zwar alle nicht spezifisch technischen Arbeiten von Soldaten hergestellt. Der Sultan beordert dazu vorläufig 2 000 Mann Infanterie. Diese haben sofort nach Eintreffen der bereits nach Syrien gesandten Ingeniöre mit den Erdarbeiten zu beginnen, die danach „ohne jede Unterbrechung mit grösster Energie weitergeführt werden sollen". Die Gesammtlinie hat genau der von den Karawanen der Pilgrime eingeschlagenen Strasse zu folgen. Zur Deckung der vorläufigen Kosten wird eine Subskription in Höhe von 1 000 000 Pfund, in vier Serien von kleinen Beträgen, aufgelegt, welcher „weitere Subskriptionen folgen sollen, sobald die voraussichtlichen Kosten der Bahn erst festgestellt sind". Kurz, die Bahn wird ganz „türkisch" gebaut, auch in finanzieller Hinsicht. Damit dieses Verfahren, die nöthigen Mittel aufzubringen, nicht etwa versagt, hat der Sultan verfügt, dass alle Beamte des ganzen Reiches ohne Ausnahme ein ganzes Monatsgehalt zeichnen müssen, und zwar in der Form, dass ihnen 10 % von ihrem Gehalte solange abgezogen werden, bis die nöthigen Bahnbaugelder beschafft sind. Gleichzeitig hat der Sultan, der selbst 50 000 Pfund gezeichnet hat, alle Stadtverwaltungen, Paschas, Grossfirmen und Gesellschaften besonders auffordern lassen, seinem Beispiele zu folgen. So hat bereits die Stadt Beirut 40 000 Pfund gezeichnet, einige Grosshäuser in Salonichi haben sich zur Lieferung von 200 000 Bahnschwellen erboten, von denen 1 200 000 gebraucht werden, und die Ackerbaubank hat bereits einen ersten Kredit von 100 000 Pfund für die Vorarbeiten eröffnet. Diese sollen mit dem ersten Spatenstich am 31. August, dem Jahrestage der Thronbesteigung des Sultans, beginnen. Die Admiralität hat bereits eine Menge Arbeiter angenommen. Alle Maschinen usw., welche die Admiralität nicht liefern konnte, kommen aus Europa. Eine besondere Centralkommission tritt unter dem Finanzminister zusammen, um die Fonds zu verwalten und besondere Vorsichtsmaassregeln zu ergreifen, damit dieselben sichergestellt bleiben. Unterausschüsse werden in dem Hauptorte jedes einzelnen politischen Verwaltungsbezirks unter dem Vorsitz der betreffenden Guvernöre zusammentreten, aber alle diese Unterausschüsse haben nur den Auftrag, darüber zu wachen, dass jeder Türke auch wirklich zu den Fonds bei-

steuert. Solche Fonds selbst anzunehmen, ist ihnen aber auf das Strengste untersagt.

Der Ausgangspunkt der neuen Bahnlinie befindet sich dicht bei Damaskus, in Kademi=Scherif.

— **Smyrna-Kassabababahn.** Nach einer Meldung aus Konstantinopel ist die Frage der Auftheilung der kilometrischen Garantien der Smyrna-Kassabababahn und deren Fortsetzungslinie noch nicht geregelt. Türkischerseits wurde eine Berechnung aufgestellt, welche die Interessen der letzteren, rein französischen Gesellschaft zu schädigen geeignet erscheint und daher von der französischen Botschaft zurückgewiesen wird. Man erwartet jedoch eine baldige Einigung zwischen der Botschaft und der Pforte.

— **Schantung-Eisenbahn.** Bei der Direktion der Gesellschaft in Berlin ist die Nachricht eingetroffen, dass die erste Sendung von Eisenbahn-Betriebsmaterial, u. a. auch Plattformwagen aus dem Werk van der Zypen & Charlier in Deutz, auf der Rhede von Kiautschou glücklich angekommen und ohne Schwierigkeiten gelöscht und montirt worden ist.

— **Eisenbahn Swakopmund-Windhuk.** Der Guvernör für Südwestafrika veröffentlicht in der Beilage zu Nr. 10 des „Windhuker Anzeigers" eine Bekanntmachung, welche die vom 1. d. Mts. ab für die Bahnstrecke S w a k o p m u n d - K a r i b i b in Kraft tretenden Tarife und Vorschriften für Beförderung von Personen und Gütern enthält. Unter Zugrundelegung dieses Tarifs rechnet die „Deutsche Kol.-Ztg." aus, dass ein Weisser für die gesammte Strecke von Swakopmund bis Windhuk (380,9 km) zu bezahlen haben würde in der I. Klasse 38,90 ℳ, in der II. Klasse 22,90 ℳ, während Hin- und Rückfahrkarten 58,40 ℳ bezw. 34,40 ℳ kosten werden. Eingeborene werden für die ganze Strecke Swakopmund-Windhuk in der II. Klasse 15,30 ℳ bezahlen müssen. Auf jede Fahrkarte werden 25 kg Freigepäck gewährt, das übrige Reisegepäck wird zum gewöhnlichen Gütertarifsatz mit 4 ₰ für 1 km und 100 kg berechnet. Der Tarif für den Güterverkehr setzt den Frachtsatz für die Beförderung von Stückgut auf 4 ₰ für 100 kg und 1 km fest. Bei Beibehaltung dieser Frachtsätze würde sich die Fracht für 1 Ctr. der gewöhnlichen Stückgutklasse für die gesammte Strecke auf 7,70 ℳ berechnen, während die unter die Stückgut-Ausnahmetarife fallenden Waaren nur 3,90 ℳ zu zahlen hätten. Bei Berechnung von Wagenladungsklassen würde die Fracht nur 5,80 ℳ bezw. 2,30 ℳ betragen. Zieht man nun in Erwägung, dass der Durchschnittssatz für die Beförderung der Güter mittelst Frachtwagen von Swakopmund nach Windhuk und umgekehrt 20 ℳ für den Centner betragen hat, so ergibt sich daraus bei Anwendung des höchsten Tarifsatzes nach Fertigstellung der Bahn eine Ersparniss von 12,50 ℳ auf den Centner. Die wirthschaftliche Bedeutung dieser Verbilligung der Güterbeförderung liegt, wie das Blatt weiter ausführt, auf der Hand. Eine grosse Anzahl von Landeserzeugnissen, welche bisher nicht absatzfähig waren, weil sie die hohen Kosten der Beförderung zur Küste nicht vertragen konnten, werden jetzt dorthin gebracht werden können. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass die bequeme und billige Verbindung mit dem Meere die Ansiedler in die Lage setzen wird, Erzeugnisse hervorzubringen, welche bisher für das Schutzgebiet nicht in Frage kommen. Insbesondere wird sich die Aufnahme eines landwirthschaftlichen Betriebes in weiterem Umfange, als das bisher möglich war, bewirken lassen. Ebenso wird man umgekehrt in Zukunft in der Lage sein, aus dem Mutterlande Waarengattungen in die Kolonie einzuführen, für welche bisher wegen der grossen Vertheuerung durch die hohen Beförderungskosten auf Absatz nicht zu rechnen war.

Diese Zahlen und Berechnungen sind äusserst lehrreich, besonders deshalb, weil sie einen Rückschluss auf die Bedeutung von Bahnbauten auch zur Erschliessung anderer Kolonien gestatten. Sie zeigen, dass in Südwestafrika nach Fertigstellung der Bahn die Beförderung der Ein- und Ausfuhrgüter von bezw. zur Küste sich über 60 % verbilligen wird; Südwestafrika aber besass auch bisher unseren anderen Schutzgebieten gegenüber verhältnissmässig günstige Verkehrsverhältnisse, da hier eine Verfrachtung mittelst Fuhrwerks möglich war. Die Tropenkolonien sind dem gegenüber auf den erheblich zeitraubenderen und theuren Trägerverkehr angewiesen, dessen Kosten nur von Waarengattungen erschwinglich sind, für welche an der Küste ein beträchtlicher Preis erzielt werden kann. Es bedarf nicht erst des Beweises, dass die durch Anlage einer Bahn erzielte Erleichterung der Verbindung und Verbilligung des Verkehrs dem Trägerverkehr gegenüber viel erheblicher sein wird, als dort, wo eine Verbindung mittelst Fuhrwerk bestand. Hier kommen nicht 60, sondern mindestens 200 bis 300 % Ersparniss in Frage. Die Erzeugung von Sisal und Rami, eine Baumwollvolkskultur in grösserem Umfange, eine Kautschukgewinnung in erheblichem Maassstabe, ein Plantagenbetrieb überhaupt, wie die rationelle Ausbeutung des Landes werden erst lohnend werden, wenn eine Eisenbahn bequeme und billige Verbindung mit der Küste gewährt. Darum kann nicht oft genug wiederholt werden das in diesen Spalten bereits vielfach von den ersten Kennern der verschiedensten Schutzgebiete mit Nachdruck ausgesprochene Wort: „Baut in unseren Kolonien Eisenbahnen!"

Allgemeines.

— **Elektrischer Fahrkartengeber für Strassenbahnen.** Die Strassenbahnen haben mehrfach Versuche gemacht, die Ausgabe der Fahrkarten nicht durch Schaffner, sondern durch selbstthätige Vorrichtungen zu bewirken, insbesondere kleinere Bahnen den Schaffner zu sparen suchen. Dass für Strassenbahnen, bei denen das Zahlkastensystem eingeführt ist, derartige einfache und zuverlässige Ausgabevorrichtungen von grossem Werth sind, ist einleuchtend, weil damit die Frage der Ueberwachung des Umsteigeverkehres der Lösung entgegengeführt wird, die beim Zahlkastensystem grosse Schwierigkeiten verursacht. Eine Belästigung des Publikums ist mit der Anwendung der Kartenausgeber nicht verbunden, da das Publikum sich erfahrungsmässig an den Gebrauch derartiger Vorrichtungen schnell gewöhnt. Der Civilingeniör Kroll in Hamburg-Eilbek theilt uns mit, dass er einen elektrischen Fahrkartengeber gebaut habe, der sich dadurch vor anderen auszeichne, dass er gegen die bei Strassenbahnen vorkommenden heftigen Erschütterungen und Stösse und Schiefstellungen der Wagen unempfindlich sei. Die Erfahrungen im Betrieb der Posener Strassenbahn, die die Vorrichtung seit Monaten probeweise im Gebrauch hat, seien in dieser Richtung durchaus befriedigend ausgefallen.

Wie ohne weiteres ersichtlich, hat die Vorrichtung die Benutzung von Fahrkarten statt der sonst üblichen Fahrscheine zur Voraussetzung. Das eingeworfene Geldstück gleitet im Einfallschaft hintereinander an 3 Schlussstellen des elektrischen Stromes, der unmittelbar vom Betriebsstrom der Bahn abgezweigt ist, vorbei. Bereits beim ersten Stromschluss wird die Karte, die der Ausgeber selbst abgestempelt hat, dem Fahrgast freigegeben, indem ein Schlitten, auf dem sie bereit lag, zurückgezogen wird. Beim zweiten Stromschluss schiebt der Schlitten vom Kartenstapel eine neue — die unterste — Karte fort unter den Stempelapparat, der sie beim dritten Stromschluss stempelt. Diese abgestempelte Karte bleibt nun, während das Geldstück in die Kasse fällt, liegen. Der Fahrgast erhält also die vom Geldstück seines Vorgängers bereit gestellte Karte; sein eigenes Geldstück macht die Karte für den Nachfolger zurecht. Die Datumscheiben für die Stempelung der Karten werden im Wagenschuppen von hierzu Beauftragten täglich eingestellt und durch einschnappende Federn gehalten; die Scheiben, welche die Fahrtnummer angeben, verstellt am Ende jeder Tur der Schaffner vermittelst eines Vierkantschlüssels, der, wie bei einer Uhr, von aussen auf einen Zapfen gesteckt wird; die Nummer zeigen aussen sichtbare Nummerscheiben.

Störungen, die durch Einwurf mehrerer Geldstücke auf einmal oder durch stark beschädigte und unrichtige Münzen hervorgehoben werden könnten, ist nach Angabe des Erfinders in der einfachsten und sichersten Weise vorgebeugt. Er weist darauf hin, dass sein Apparat und insbesondere auch die Schaltung sehr einfach und übersichtlich, bequem zugänglich sind und leicht nachgesehen werden können. Der Kartengeber sei bequem in den Wagen einzubauen und zu handhaben und bedürfe namentlich keiner besonderen Stromquelle. Der Betriebsstrom der elektrischen Fahrzeuge kann den Ausgeber ohne weiteres mitbetreiben. Der Vertrieb der Apparate liegt in der Hand der Firma Ullmann & Co. in Gross=Carben an der preussischen Ostbahn.

Bücherschau.

— **Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr.** I. Theil: E i s e n b a h n - S t a t i o n s v e r z e i c h n i s s der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Grossbritanniens) unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Eisenbahn-Güterverkehre sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 31. Auflage, Berlin 1900. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 9,50 ℳ

Mit gewohnter Pünktlichkeit ist das genannte Werk, welches den Eisenbahnverwaltungen und Dienststellen sowohl

als auch den Speditions- und grösseren kaufmännischen Geschäften immer mehr zu einem unentbehrlichen Nachschlagebuch geworden ist, in seiner diesjährigen, vollständig umgearbeiteten (31.) Auflage erschienen, den Stand des europäischen Eisenbahnnetzes am 1. d. Mts. darstellend.

Aus dem ergänzten Adressenverzeichniss der Bahnverwaltungen, sowie aus den Angaben über die seit dem Erscheinen der letzten Auflage in Europa eröffneten Bahnlinien, deren Stationsverhältnisse in dem Werke berücksichtigt sind, ist zu ersehen, wie bedeutend und umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage sind.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen dieselbe geblieben. In dem geographischen Theile sind die russischen Stationsnamen — wie bisher — in deutscher und russischer Schrift aufgeführt, wobei zu bemerken ist, dass in der diesjährigen Auflage zum ersten Male bei der deutschen Uebersetzung die von der königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg angenommene Schreibweise wiedergegeben ist, wonach Je statt E, Sh statt Sch, Bja, Bje statt Ba, Be, Ss statt S, Ks statt X, G statt H, Y statt I geschrieben wird.

Wie in der vorigen Ausgabe des Werkes sind die Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr Anwendung findet, besonders gekennzeichnet.

In dem angehängten genauen alphabetischen Stationsregister findet sich zum Zweck des raschen Gebrauchs bei jeder Station angegeben, zu welchem Bahngebiet (bei den preussischen und hessischen Staatsbahnstationen auch zu welchem Verkehrs-Inspektionsbezirk) dieselbe gehört und inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist usw. Dieser Theil gibt den Versendern und Abfertigungsstellen das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört, sondern sich auch durch Nachschlagen der betreffenden Stelle des geographischen Stationsverzeichnisses über die übrigen Verhältnisse jeder Station schnell und eingehend zu unterrichten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Strecke Altkirch-Pfirt zwischen Grenzingen-Oberdorf und Waldighofen neu eingerichtete, von der Station Grenzingen-Oberdorf 0,913 km und von der Station Waldighofen 1,955 km entfernt gelegene Haltepunkt Oberdorf wird am 15. Juli d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Vom gleichen Tage ab erhält die Haltestelle Grenzingen-Oberdorf die Bezeichnung Grenzingen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. An Stelle der an der Strecke Wemmetsweiler-Nonnweiler zwischen den Stationen Bettingen (Rheinpr.) und Limbach (Rheinpr.) gelegenen, für den Versand von Holz und Steinen in Wagenladungen dienenden Ladestelle Horst wird am 15. Juli d. J. die Haltestelle Michelbach für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Stückgütern, lebenden Thieren, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Am 1. August d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen und Stückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg der Anschlusswerke eingerichtet gewesene Station Eving für den allgemeinen Wagenladungs- und Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die für den Gesammtverkehr eingerichtet gewesenen Stationen Walchen, Habachthal und Rosenthal-Gr. Venediger der Lokalbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Lokalbahn) werden am 1. September d. J. geschlossen und nur noch von diesem Zeitpunkte an als Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Eil- und Frachtgüter aufnahme (Stückgüter und Wagenladungen) bestehen bleiben. Die Gebühren für Eil- und Frachtgüter können nicht frankirt werden; Baarvorschüsse und Nachnahmen nach Eingang sind unzulässig. Eine Eil- und Frachtgüter abgabe findet in diesen Haltestellen nicht statt. Ferner werden die Abfertigungsbefugnisse der bisher für den Gesammtverkehr eröffneten Stationen Sopów, Słoboda rung. Grube und Szeparowce-Kniażdwór sowie der für einen beschränkten Eilgut- und Frachtgutverkehr eröffneten Haltestellen Kolomeaer Vorstadt Nadwórna, Diatkowce-Kühnel und Diatkowce-Brettler der Kolomeaer Lokalbahnen mit Gültigkeit vom 20. Juli wie folgt geändert werden. Alle drei genannten Stationen und Haltestellen bleiben auch weiterhin für den Personen- und Gepäckverkehr offen, dagegen treten hinsichtlich des Güterverkehres nachfolgende Einschränkungen in Kraft:

Die Station Sopów bleibt nur für den beschränkten Eilgut- und Frachtenverkehr und die Station Słobodarung. Grube nur für den beschränkten Wagenladungsverkehr offen, während die Station Szeparowce-Kniażdwór sowie die Haltestellen Diatkowce-Kühnel und Diatkowce-Brettler für den Gesammtverkehr geschlossen werden. Die Auf- und Abgabe der Güter, sowohl Stückgüter als Wagenladungsgüter, ist nur den dortigen Etablissements der Firma Brettler gestattet. Die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern in der letztgenannten Station und den genannten Haltestellen sowie auch in der Haltestelle Kolomeaer Vorstadt Nadwórna durch andere Parteien kann nur nach Uebereinkommen mit der k. k. Staatsbahndirektion Stanislau erfolgen.

Aenderung von Stationsnamen.

Bei den in Nr. 41 d. Ztg. an dieser Stelle mitgetheilten Aenderungen von Stationsnamen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen hat es richtig zu lauten:

bisheriger Name	neuer Name
Derestye-Hétfalú	Deresztye-Hétfalú
Dombovár	Ó-Dombovár
Ér-Körtvélyes	Erkörtvélyes
Ér-Mihályfalva	Érmihályfalva
Gattaja	Gáttája
Melsicz	Melcsicz
Ösi	Össi
Sid	Šid.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1982 vom 3. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 10. Juli d. J.).

Nr. 1996 vom 4. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Erhebungen für die Vereins-Güteprobenstatistik (abgesandt am 10. Juli d. J.).

Nr. 86 Z vom 3. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abonnementskosten für die Zeitung des Vereins für das zweite Halbjahr 1900 (abgesandt am 10. Juli d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche zahlpflichtige Exemplare der Vereinszeitung bezogen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Station Mannheim Industriehafen wird am 15. Juli l. J. für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 8. Juli 1900. (1671)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. lfd. Mts. gelangen für die Beförderung von Malzkeimen, Trebern usw. (Ausnahmetarif Nr. 35) ab Grieskirchen, Linz, Redl-Zipf und Puntigam nach verschiedenen bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 9. Juli 1900. (1672)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Dezember 1898 betreffend.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1900 kommt für Petroleum, roh und raffinirt, in vollen Wagenladungen ab Pardubitz St. E. G. und S. N. D. V. B. nach Nürnberg-Mögeldorf ein direkter Frachtsatz von 156 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, den 9. Juli 1900. (1673)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891.

Seite 6 des Nachtrages XIV ist die Entfernung für die Verkehrsbeziehung Aschaffenburg - Aach - Linz mit 880 km nachzutragen.

München, den 9. Juli 1900. (1674)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. August 1900 tritt im obengenannten Verbande ein neuer Gütertarif Theil II, Heft 2 in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1896 nebst Nachtrag I—VIII zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif bringt zum Theil Tarifermässigungen sowie geringe Frachterhöhungen und einige Verkehrsbeschränkungen.

Die im Ausnahmetarif Nr. 2 B (Kleie) von Korneuburg, Marchegg und Wien eintretenden Frachtermässigungen beruhen auf ermässigten Streckensätzen der österreichischen Bahnen.

Die eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 1. September 1900.

Druckstücke des neuen Tarifs sind zum Preise von 1,10 ℳ. bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 6. Juli 1900. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Am 15. Juli d. J. treten für Sendungen zwischen den Stationen Kecskemét, Mitrowicz, Nagy-Kata und Nagy-Maros der königlich ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Leipzig (bayer. und Dresdner Bhf.) der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, ferner den Stationen Leipzig (Berliner, Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.) sowie Leipzig-Eutritzsch der königlich preussischen Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze der Wagenladungsklassen A 1 und B in Kraft.

Ueber diese Frachtsätze geben die Verbandsverwaltungen und betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 10. Juli 1900. (1676)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin - Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. werden die Stationen Westend und Spandau in den Seehafenausnahmetarif E für Eisen und Stahl einbezogen. Ferner treten von dem gleichen Tage ab für Niederschöneweide-Johannisthal im Seehafenausnahmetarif E auch Ausnahmefrachtsätze für die Wagenklassen I und II a in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 7. Juli 1900. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - italienischer Güterverkehr über Gotthard.

Am 1. September d. J. tritt zum niederländisch-italienischen Gütertarif Theil II vom 1. März 1897 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält neben Ergänzungen Tariferhöhungen, hervorgerufen durch Erhöhung der italienischen Staatssteuer von 13 auf 16 % für Eilgut und von 2 auf 3 % für gewöhnliches und beschleunigtes Frachtgut.

Köln, den 7. Juli 1900. (1678)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Elsass - lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1900 findet der Ausnahmetarif 5 (Rohstofftarif) im Verkehre mit den Stationen Algringen und Gandringen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen auch Anwendung auf die unter Ziffer 1 desselben bezeichneten Düngemittel.

München, den 7. Juli 1900. (1679)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 16. Juli 1900 gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der k. b. Lokalbahnen vom 1. April 1898 der VI. Nachtrag zur Einführung.

München, den 8. Juli 1900. (1680)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 20. Juli d. J. kommen zum Heft 7 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III für den Verkehr mit Steele Süd zur Einführung.

Strassburg, den 7. Juli 1900. (1681)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für den Verkehr zwischen Kehl und Heitersheim für Getreide aller Art ein ermässigter Frachtsatz eingeführt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 des badischen Gütertarifs für Getreide im Verkehr zwischen Kehl und den Stationen Hirschsprung, Posthalde, Hinterzarten, Titisee und Neustadt i. Schw. werden mit Wirkung vom 1. September l. J. aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 8. Juli 1900. (1682)
Generaldirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Ueberführung von Stückgütern zwischen der dem allgemeinen Verkehr dienenden Werfthalle im Kehler Hafen und der Güterhalle und umgekehrt in Kehl für jede angefangene 100 kg eine Gebühr von 10 ₰ erhoben.

Karlsruhe, den 8. Juli 1900. (1683)
Generaldirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

An Stelle der an der Strecke Wemmetsweiler-Nonnweiler zwischen den Stationen Bettingen (Rheinpr.) und Limbach (Rheinprovinz) gelegenen Ladestelle Horst wird am 15. Juli d. J. die Haltestelle Michelbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken für den Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Stückgütern und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Michelbach mit den Entfernungen von Horst (Ladestelle) in oben genannten Güterverkehr einbezogen.

St. Johann-Saarbrücken, 10. Juli 1900. (1684)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken - Main - Neckarbahn Güterverkehr.

Am 15. Juli d. J. wird an Stelle der an der Strecke Wemmetsweiler-Nonnweiler zwischen den Stationen Bettingen (Rheinprovinz) und Limbach (Rheinpr.) gelegenen Ladestelle Horst die Haltestelle Michelbach des Direktionsbezirks St. Johann=Saarbrücken für den Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Stückgütern und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Michelbach mit den Entfernungen der Ladestelle Horst in obengenannten Güterverkehr einbezogen.

St. Johann=Saarbrücken, 10. Juli 1900. (1685)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppen IV/VIII).

Am 1. August d. J. tritt ein neuer Gütertarif in Kraft, durch den derjenige vom 1. April 1895 aufgehoben wird.

Der neue Tarif weist neben Ermässigungen auch Erhöhungen der Frachtsätze auf, die am 15. September d. J. Wirksamkeit erlangen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Tarif auch zum Preise von 1 ℳ zu beziehen ist.

Köln, den 4. Juli 1900. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Theil II Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli gelangen für die Beförderung von Holzmehl von Kiefersfelden nach St. Lambrecht und Pozsony dynamitgyar direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 9. Juli 1900. (1687)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. September d. J. treten

1. für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausschl. Gaskoks), Steinkohlenbriketts, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach belgischen Stationen,
2. für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausschl. Gaskoks) und Steinkohlenbriketts von belgischen Stationen nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln, Mainz, Münster und St. Johann=Saarbrücken, sowie der Eisern-Siegener und Krefelder Eisenbahn

neue Ausnahmetarife in Kraft, durch welche gegenüber den bestehenden Ausnahmetarifen neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen herbeigeführt werden.

Exemplare der neuen Ausnahmetarife sind vom 20. d. Mts. ab käuflich zu erhalten und zwar der Ausnahmetarif unter Ziffer 1 für 1,30 ℳ, derjenige unter Ziffer 2 für 0,70 ℳ. Bis dahin wird über die neuen Frachtsätze von der unterzeichneten Eisenbahndirektion auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt.

Mit Einführung der neuen Ausnahmetarife werden aufgehoben

1. Heft I und II des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 10 und 45 t im rheinisch - westfälisch - belgischen Verkehr (Richtung nach Belgien) nebst Nachträgen;
2. der Ausnahmetarif vom 1. September 1896 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in geschlossenen regelmässigen Sendungen von 200—300 t im rheinisch - westfälisch - belgischen (Grand Central Belge) Verkehre über Dalheim;
3. Heft 2 des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1895 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehre nebst Nachtrag I;
4. die im Ausnahmetarife vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr enthaltenen Sätze nach Stationen der belgischen Staatseisenbahnen (früheren Lüttich-Limburger und Lüttich-Maastrichter Bahn);
5. der Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im rheinisch-westfälisch-belgischen Verkehre (Richtung von Belgien) nebst Nachträgen.

Essen, den 7. Juli 1900. (1688)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch - westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Mit Gültigkeit vom 2/15 Juli cr. wird zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. der Nachtrag I eingeführt. Druckstücke desselben sind zum Preise von 0,50 ℳ bei den Empfangsstationen sowie bei unserem Tarifbüreau zu haben.

Danzig, den 7. Juli 1900. (1689)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Die Frachtsätze für Frachtstückgut im Verkehr mit Mannheim Industriehafen, welche im Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Nachtrag V, aufgeführt sind, treten mit dem 15. Juli d. J. in Geltung.

Strassburg, den 6. Juli 1900. (1690)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ab 15. Juli 1900 werden die Stationen Westend, Niederschöneweide = Johannisthal, Reinickendorf (Dorf) und Spandau als Versandstationen in den Seehafenausnahmetarif E für Eisen und Stahl des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarifs (I/III) aufgenommen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 9. Juli 1900. (1691)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1900 wird der Nachtrag 2 zum ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.

Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen, Entfernungsabkürzungen für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen infolge Betriebseröffnung der Neubaustrecke Jellowa-Kreuzburg im Bezirke Kattowitz.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 6. Juli 1900. (1692)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr zwischen Konstanz und den Stationen Wertheim, Bretten, Sulzfeld, Triberg, Peterzell Kgsfeld und Albbruck für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 der Position Steine genannt, in Ladungen von 10 000 kg ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 7. Juli 1900. (1693)
Gr. Generaldirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Zum Binnentarif vom Tage der Betriebseröffnung ist mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der Nachtrag III herausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Rawitsch, den 9. Juli 1900. (1694)
Die Direktion.

Berlin - Stettin - nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli cr. werden die Stationen Reinickendorf (Dorf), Spandau und Westend des Direktionsbezirks Berlin als Versandstationen in den Seehafen-Ausnahmetarif E (Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen) der vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 10. Juli 1900. (1695)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Der in der Vereinszeitung Nr. 45 vom 13. Juni 1900 enthaltene Frachtsatz für Calcium-Carbid von Bosna=Brod nach Laube und Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz per 364 ₰ für 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen auch auf solche Calcium-Carbidsendungen von Bosna=Brod im Kartirungswege Anwendung, welche im direkten Bahnverkehre mit Umkartirung in Bodenbach St. E. G./Tetschen Oe. N. W. B. nach Deutschland austreten. Im Verkehre nach Stationen der Strecke Bodenbach/Tetschen-Dresden findet obiger Satz auch bei Umkartirung in Bodenbach/Tetschen B. N. B. Anwendung.

Wien, am 9. Juli 1900. (1696)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Zum Binnentarif vom Tage der Betriebseröffnung ist mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der Nachtrag II herausgegeben.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Neustadt O/S., den 7. Juli 1900. (1697)
Die Direktion.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

(Einbeziehung der Station Skala transit in den Tarif-Theil II vom 1. Januar 1897 mit Frachtsätzen der Wagenladungsklasse A und B und des Ausnahmetarifes 2 für Getreide etc.)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1900 wird die Station Skala transit der k. k. österr. Staatsbahnen in den vom 1. Januar 1897 bestehenden Tarif-Theil II für den obbezeichneten Verkehr Seite 22 in die Schnitttafel I mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Zwischen dem Schnittpunkte und	Frachtgut Wagenladungsklasse A 5 000 kg	Frachtgut Wagenladungsklasse B 10 000 kg	Ausnahmetarif 2 a Getreide etc.	Ausnahmetarif 2 b Oelkuchen etc.
	für 100 kg in Centimes (Gold)			
Schnitttafel I				
Skala transit	632	497	311	

Wien, am 9. Juli 1900. (1698)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen

Am 20. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarif der Greifswald-Grimmener Eisenbahn in Kraft. Dieser Nachtrag enthält: Aenderung der Personenfahrpreise, neue Bestimmungen über Ladefristen sowie andere Ergänzungen.

Stettin, den 9. Juli 1900. (1699)
Pommersche Betriebsdirektion Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Berlin.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Maschinentheile und Maschinen, zerlegte, andere als landwirthschaftliche, von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen und die zur Einrichtung einer mechanischen Weberei in Wildenschwert bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	für Stückgut	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wildenschwert (St. E. G. und Oe. N. W. B.) .	149 ₰	126 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wildenschwert (St. E. G. und Oe. N. W. B.) .	144 ₰	121 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Wildenschwert (St. E. G. und Oe. N. W. B.) .	232 ₰	166 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Juli 1900. (1700)
Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ungvár nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, wird für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt und unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von Ungvár nach Paris (Douane und Reuilly) der Frachtsatz von 104,90 Frcs. Gold für 1 000 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 7. Juli 1900. (1701)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Französisch-belgisch-russischer Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 26. Mai d. J. zeigen wir hierdurch an, dass der neue Personentarif nicht am 15. Juli, sondern 1. August d. J. in Kraft treten wird.

Köln, den 11. Juli 1900. (1702)
Königliche Eisenbahndirektion zu Köln, zugleich im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

3. Bilanzen.

Vermögensbilanz der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft Ende März 1900,
welche in der Generalversammlung am 27. Juni 1900 genehmigt worden ist.

Aktiva.

		ℳ	₰
1.	Erwerbspreis der braunschweigischen Eisenbahnen einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten sowie eines Zuschusses von 200 000 ℳ an die preussische Staatseisenbahnverwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig und des vom preussischen Staate übernommenen Bestandes des braunschweigischen Eisenbahngesellschaftsbaufonds	103 536 743	48
2.	Rentenforderung der Aktionäre an den preussischen Staat ($^1/_4$ der auf das Kalenderjahr 1900 entfallenden Rente von $1^1/_2$ % auf 36 Millionen Mark) . .	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Passiva.

		ℳ	₰
1.	Aktienkapital	36 000 000	—
2.	Prioritätsobligationenkapital I. Emission von 1894 . . . . (davon sind getilgt 3 242 896 ℳ 50 ₰)	9 600 000	—
3.	Getilgtes Prioritätsobligationenkapital II. Emission von 1881	29 750	—
4.	Forderung des preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen oder durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881	3 370 250	—
5.	Werth der an die herzoglich braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität . . . . (davon sind amortisirt 8 312 200 ℳ 50 ₰)	50 187 699	—
6.	Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
8.	Rente an die Aktionäre ($^1/_4$ von $1^1/_2$ % auf 36 Millionen Mark)	135 000	—
	Summe	103 671 743	48

Magdeburg, den 18. Mai 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (1702a)

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Ludwigs - Eisenbahngesellschaft.
Gewinnantheilscheine.

Vom 19. d. Mts. ab werden durch das Bankhaus Carl Conrad Cnopf & Sohn dahier in den üblichen Büreaustunden die neuen Gewinnantheilscheine der diesseitigen Aktien gegen Rückgabe der Talons abgegeben.

Nürnberg, 12. Juli 1900. (1703)
Das Direktorium.
Ley.

5. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 3 Gleiswaagen von 30 000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge ist zu vergeben.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ abgegeben.

Eröffnung der Angebote 30. Juli 1900, Vorm. 11 Uhr, Marschierthorbahnhof hier, Zimmer Nr. 9. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Aachen, den 6. Juli 1900. (1704)
Kgl. Eisenbahn-Maschineninspektion.

Verdingung von 61 000 kg Kupferblech, 137 000 kg Kupferplatten zu Lokomotiv-Feuerbuchsen in je 6 Loosen, 134 400 kg Stangenkupfer voll und durchlocht in 10 Loosen und 37 800 kg Kupferröhren in 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Juli 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger-Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. August 1900.

Berlin, den 10. Juli 1900. (1704a)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt als Bedarf für die österr. Linien für die Zeit vom Monate August bis Ende Dezember 1900 die Lieferung von

2 000 Meter-Ctr. Rübbrennöl und
300 „ Rübschmieröl

eventuell auch 20 % mehr im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen, bei der Materialverwaltung Südbahnhof, Administrationsgebäude, parterre, IV. Stiege Nr. 27, zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 5 gleichen Monatsraten in den ersten Tagen der Monate August bis Dezember 1900 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehenen Offerten sind mit dem Vadiums-Erlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen, sowie der Schiedsgerichtsordnung, beide mit einer Stempelmarke à 1 Krone, gesiegelt und überschrieben mit „Offerte auf Rüböl“ längstens bis 18. Juli l. J., Mittags 12 Uhr, bei der Materialverwaltung einzureichen.

Die Preise sind franko einer Südbahnstation, eventuell auch ab unserem Materialmagazin Wien X, Laxenburgerstrasse Nr. 4, zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Offerenten ganz oder auch getheilt an mehrere zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis 30. Juli l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster der offerirten Oele, u. zw. von jeder Gattung je 2 gesiegelte Flaschen von 0,5 l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juli 1900. (1705)
Die Materialverwaltung.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von Stellwerken:

I. Rangirstellwerk Ob Theil A, umfassend: 16 Weichenhebel,
II. Rangirstellwerk Ob Theil B, umfassend: 2 Signalhebel, 2 Fahrstrassenhebel, 20 Weichenhebel und 2 Rangirsignale,
III. Rangirstellwerk Rb, umfassend: 32 Weichenhebel

auf dem Bahnhofe Wilhelmsburg sollen verdungen werden. Die mit entsprechender Aufschrift versehenen und versiegelten Angebote sind bis zum

2. August 1900, Vormittags 11 Uhr,

an die unterzeichnete Inspektion, Berliner Bahnhof in Hamburg, einzureichen. Die Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen oder von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hamburg, den 2. Juli 1900. (1706)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Lieferung von eichenen bezw. kiefernen und buchenen Brückenhölzern und Bohlen soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss, Holzlisten und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion 1, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, am Sonnabend, den 21. Juli l. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1707)
Frankfurt a/M., den 9. Juli 1900.
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung
der Lieferung von 360 000 kiefernen, 200 000 eichenen oder buchenen Bahnschwellen und 7 800 eichenen Weichenschwellen für die Eisenbahndirektionsbezirke Mainz, Frankfurt a/M., Cassel, Münster und Hannover am Donnerstag, den 2. August 1900, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 26. August 1900. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 9. Juli 1900. (1708)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

K. k. priv. böhmische Nordbahngesellschaft.
Von der Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemin de Fer in Brüssel haben wir 100 gedeckte zweiachsige Güterwagen auf 6 Monate und zwar 50 Stück vom 16. Juni l. J., 50 Stück vom 1. Juli l. J. an angemiethet.

Die bezüglichen Wagen wurden mit der Bezeichnung B. N. B. und den Nummern von 2801 bis 2825 und von 2901 bis 2975 versehen, unter welchen sie in den Wagenverkehrsrapporten und Abrechnungen durchzuführen sind.

Reservebestandtheile für diese Wagen sind im Bedarfsfalle von unserer Werkstätte in B.-Leipa zu verlangen.

Prag, am 9. Juli 1900. (1709)

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten pro 1899“.

Die „Statistischen und tarifarischen Daten über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn - Verwaltung stehenden Eisenbahnen pro 1899“ sind erschienen.

Exemplare derselben sind im Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium zum Preise von 1 Krone pro Stück erhältlich.

Wien, am 9. Juli 1900. (1710)

7. Offene Stellen.

Betriebsleiter gesucht.
Für 43 km l. Kleinbahn, seit 1899 im Betriebe, erfahrener Betriebsleiter gegen gutes Gehalt gesucht. Ueber Höhe des Gehaltes und Zeit des Dienstantrittes besondere Vereinbarung vorbehalten. Meldung mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften baldigst erbeten. (1711)

Stettin, Louisenstr. 26, 10. Juli 1900.
Akt.-Ges. Kleinbahn Casekow-Penczun-Oder.

Bahnverwalter
gesucht zum 1. Oktober d. J. für 2 normalspurige Kleinbahnen mit Personen- und Güterverkehr. Bewerber, welche erfolgreiche Thätigkeit als Bahnverwalter nachweisen können, wollen Lebenslauf, Gehaltsansprüche, Zeugnisse und Angaben von Referenzen einsenden an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin, Wilhelmstr. 46/47. (1712)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 55. | 18. Juli 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Versammlung deutscher Eisenbahnärzte zu Baden-Baden am 23. und 24. Juni d. J.

Die Bestrebungen der Eisenbahnärzte zur Förderung der Verkehrshygiene in gemeinsamer Thätigkeit haben im Laufe der letzten Jahre, dank dem Entgegenkommen und dem Verständniss der Eisenbahnbehörden, wesentliche Fortschritte zu verzeichnen. Sie finden Ausdruck in der im verflossenen Monat in Baden-Baden abgehaltenen Versammlung deutscher Eisenbahnärzte. Aus allen deutschen Staaten und dem Reichslande hatten sich 165 Vertreter zu dieser Versammlung eingefunden, und eine Reihe wichtiger Fragen, welche einheitlicher Besprechung bedürfen, kamen in derselben zur Erörterung und zum Beschlusse.

Dem Zeichen unserer Zeit entsprechend, bezog sich diesmal der Hauptheil der Fragen und Vorträge auf die Tuberkulose und ihre Verbreitung durch den Eisenbahnverkehr. Der um die Hygiene des Eisenbahnverkehrs wohlverdiente Berliner Eisenbahnarzt, Geheimrath Brähmer, leitete die Versammlung, welche vom badischen Staatsrath von Eisenlohr als Vertreter des badischen Eisenbahnministers und von den Behörden der Stadt und seitens der Badeverwaltung festlich begrüsst wurde.

In Bezug auf die neuerlich auch in der Presse vielfach erörterte Frage der Möglichkeit von Tuberkuloseübertragung durch den Gebrauch eines Signalhornes durch mehrere Personen theilte der Vorsitzende mit, dass er ein Schreiben der königlichen Eisenbahndirektion Berlin erhalten habe, worin er aufgefordert wird, die Erfahrungen und Ansichten der Bahnärzte der einzelnen Direktionen über die Ansteckungsgefahr beim Gebrauche derselben Signalhörner durch verschiedene Personen zu erforschen.

Man war allgemein der Ansicht, dass eine solche Gefahr nicht nur in Bezug auf die Uebertragung der Tuberkulose, sondern auch anderer Krankheiten vorliege, zu deren Abwehr sich die Versammlung auf folgenden Beschluss vereinigte:

> Die Versammlung, über die Möglichkeit einer Ansteckung durch Signalhörner und die Verhütung derselben befragt, spricht sich einstimmig dahin aus, dass die beste Sicherheit gegen eine Ansteckungsgefahr durch die Anschaffung von besonderen Signalhörnern für jeden Bediensteten gewährleistet ist; doch hält sie auch Wechselmundstücke für genügend, vorausgesetzt, dass eine Gewähr geboten ist, dass diese Wechselmundstücke auch benutzt werden.

Brähmer gab ferner eine kurze Uebersicht über die Verhandlungen des im April dieses Jahres in Neapel stattgehabten Kongresses zur Bekämpfung der Tuberkulose und namentlich denjenigen dort behandelten Stoff, der sich auf die Verkehrshygiene bezieht. Der neuerdings aufgenommene Kampf gegen die Tuberkulose habe zunächst einen zusammenfassenden Ausdruck gefunden im Berliner Tuberkulosekongress im Mai 1899, als dessen Fortsetzung der diesjährige Kongress zu Neapel betrachtet werden könne. Indem er kurz hierüber und über die Tuberkulose-Vorlesungen für Bahnärzte in der königlichen Charité berichte — so führte der Berichterstatter aus —, hoffe er am besten die heutigen Verhandlungen einzuleiten. Während die übrigen Abtheilungen des Kongresses für Alle das gleiche Interesse böten, kämen für die Verkehrshygiene als eigenartig nur die vorbeugenden Maassregeln in Betracht. Dieselben seien denn auch in Berlin von Rubener, in Neapel von Sanarelli und ihm, dem Vortragenden selbst, besprochen worden. Nach seiner Ansicht dürfe die Ausbreitung der Tuberkulose im Eisenbahnverkehr nicht überschätzt werden, dagegen spreche sowohl die Erfahrung der Praktiker als auch die, wenngleich noch unvollkommene Statistik. Zur Verhütung der Ausbreitung dieser Krankheit schlage er vor die häufige Reinigung, Lüftung und Desinfektion der Eisenbahnwagen, Dienst- und Warteräume, Verbot des Ausspuckens, unterstützt durch Aufstellung von Spucknäpfen, Fernhalten aller Teppiche und Faserstoffe, Anwendung glatter Stoffe statt Plüsch, Desinfektion der Wagen oder der einzelnen zum Herausnehmen eingerichteten Theile derselben durch strömenden Dampf oder chemische Mittel usw. Ein weiteres Eingehen auf diese Punkte erwarte er schon von den heutigen Verhandlungen. Die Kongresse hätten vor allen Dingen schon das Gute gehabt, eine für die ganze

Menschheit wichtige Frage in Fluss gebracht, sowie das Verständniss und Interesse an derselben wachgerufen zu haben.

Zeitlmann (München), Chefarzt der bayerischen Staatsbahnen, behandelte das Thema der Tuberkulose bei den Eisenbahnbediensteten.

Bayern verfügt vermöge einer schon lange bestehenden geeigneten Organisation seines Bahnärztewesens über eine sorgfältige Statistik, welche der Vortragende seiner Abhandlung zu Grunde gelegt hat. Von derselben sei hier nur kurz angedeutet, dass die Erkrankungshäufigkeit der Eisenbahnbediensteten weit geringer ist als die der Bevölkerung im Allgemeinen, was nicht verwundern kann, da es sich ja um ausgesuchte Leute handelt. Krankheiten der Athmungsorgane überhaupt sind nur mit 15 % an den Gesammterkrankungen betheiligt. Ueberdies ist festzustellen, dass gerade die Tuberkulose in den letzten beiden Jahrzehnten beständig abgenommen hat. Vielleicht haben die Entdeckung eines spezifischen Krankheitsträgers durch Koch und die gegen denselben gerichteten hygienischen Maassnahmen hier eine Besserung bewirkt. Beschäftigung und Dienst in freier Luft sind hier die der Gesundheit förderlichsten Umstände. Die Bahnwärter bilden in Bezug auf Tuberkulose die günstigste, Bürobeamte die ungünstigste Klasse, und zwischen diesen beiden bewegen sich die übrigen.

Ueber die Nothwendigkeit bakteriologischer Auswurfuntersuchungen durch die künftigen Bahnärzte, so oft sie die Eisenbahnbehörde fordert, verbreitet sich Sanitätsrath Dr. Hager (Magdeburg). Er ist geneigt, der Möglichkeit der Uebertragung des Tuberkulosebazillus von Kranken auf Gesunde durch den Eisenbahnverkehr einen breiten Spielraum zu gewähren und geht zu diesem Zweck eingehend auf den von dem Bakteriologen Sanarelli auf dem Tuberkulosekongress zu Neapel gehaltenen Vortrag ein. Allerdings wird sich praktisch eine solche Uebertragung nie nachweisen lassen, da zwischen der Einathmung eines der verderblichen Infektionsträger und der Erkrankung ganz ungemessene Zeiträume vergehen. Für die Zukunft, so meinte er, würde bei der Möglichkeit der Ausbreitung der verschiedensten Ansteckungskrankheiten durch den Verkehr der Eisenbahnarzt sich nicht weigern können, verschiedene einfache hygienische und bakteriologische Untersuchungen, etwa diejenigen, welche auch vom Physikus gefordert werden müssten, selbst zu machen, so oft sie die Eisenbahnbehörde zu fordern für nöthig finde, natürlich gegen entsprechendes Honorar. An diesen Vortrag schloss sich eine mikroskopische Darstellung des Nachweises des Tuberkulosebazillus in verschiedenen Auswurfproben.

Eine lange und anregende Besprechung, deren Erörterung hier zu weit führen würde, schloss sich an die obigen Vorträge an, deren Ergebniss zum Schlusse mit allgemeiner Zustimmung Brähmer in folgende Sätze zusammenfasst:

1. die Versammlung ist der Ansicht, dass die Eisenbahnverwaltungen in dem allgemeinen Kampf gegen die Tuberkulose nicht zurückstehen dürfen;
2. dass aus den heutigen Vorträgen und ihrer Erörterung der Mangel einer zuverlässigen Statistik bei der Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen hervorgeht und dass die Eisenbahnverwaltungen ersucht werden sollen, solche wenigstens bezüglich der Tuberkulose anzubahnen;
3. dass die Bahnärzte mit der Kenntniss des Betriebes auch die Ergebnisse aller neueren ätiologischen und diagnostischen Momente in Bezug auf Tuberkulose beherrschen müssen.

Von den übrigen Verhandlungsgegenständen ist noch bemerkenswerth der Antrag der Aerzte der Eisenbahndirektion Breslau, dass Obergutachten einer Kommission, bestehend aus den drei ältesten Bahnärzten, übertragen werden sollen. Der Punkt erledigte sich dadurch, dass ein solcher Antrag bereits früher angenommen und an maassgebender Stelle verfolgt worden ist.

Kaess (Frankfurt a/M.) bemängelt die Anstellungsbedingungen und die Honorarverhältnisse der Eisenbahnärzte. Brähmer betont seinen Ausführungen gegenüber, dass es nach seiner Kenntniss zu einem Einheitssatz bezüglich der Honorare der Eisenbahnärzte nicht kommen werde, dass aber eine angestellte Umfrage ergeben habe, dass in manchen Direktionsbezirken die Honorirung eine auffallend niedrige sei, und die einzelnen Direktionen, so viel ihm bekannt geworden, eine Aufbesserung der Gehälter allmählich bewirken würden, wo sie zu niedrig seien.

Im Anschlusse hieran erwähnt Brähmer noch, dass das Honorar für Atteste behufs Anstellung von Arbeitern und Hilfsarbeitern als Beamte in Zukunft von der Eisenbahnbehörde getragen werden solle. Die Höhe des Honorarsatzes unterliegt noch der Erörterung.

Eine längere Besprechung entspann sich über die Frage der Abhaltung eines internationalen Eisenbahnkongresses in München. Der Vorstand des letzten internationalen Kongresses in Brüssel hatte an Geheimrath Brähmer das Gesuch gerichtet, die Abhaltung eines solchen internationalen Kongresses in Deutschland in die Wege zu leiten.

Allgemein war man der Ansicht, dass die Hygiene der Eisenbahnen und alle den bahnärztlichen Dienst betreffenden Fragen bei einem allgemeinen Hygienekongresse nicht zu ihrem Rechte kommen können, weil sie zu eigenartiger Natur sind und eine Kenntniss des Betriebes erfordern. Auch gibt es eine ganze Anzahl von Fragen — wir erwähnen nur die des Signalwesens, die der Verschleppung von Krankheitskeimen durch Eisenbahnen und Schifffahrt —, welche mit der weiteren Entwickelung des Verkehrs immer mehr eine internationale Regelung erfordern. Andererseits aber hielt man die Verhältnisse in Deutschland zur Zeit einem solchen internationalen Kongresse, welcher immerhin einigen Aufwand von Seiten der Behörden erfordert, nicht für günstig, und so kam es zur Annahme des folgenden Vorschlages:

> Der Ausschuss beschliesst nach sorgfältiger Erwägung mit Rücksicht auf die vorhandenen Schwierigkeiten, zur Zeit von der Abhaltung eines internationalen Kongresses in Deutschland abzusehen, wird aber bei geeigneter Zeit mit Vorschlägen zu einem internationalen, in Deutschland und voraussichtlich in München abzuhaltenden Kongresse vorgehen.

In München soll auch der nächste deutsche Bahnärztetag stattfinden.

An die wissenschaftliche Sitzung reihte sich ein Mahl und ein Festball in den Räumen des Konversationshauses.

Der nächste Tag war dazu bestimmt, unter der Führung des grossherzoglich badischen Badearztes Hofrath Dr. Obkircher die Kurmittel Baden-Badens in Augenschein zu nehmen. Gerade dieser Kurort hat sich im Laufe der letzten Jahre in mustergültiger Weise in Bezug auf sanitäre Einrichtungen aller Art vervollkommnet. Wohl nirgendwo sieht man medico-mechanische Institute in dieser Vollkommenheit und Reichhaltigkeit. Grosses Interesse erweckte den Kollegen ein elektrisch geheizter Tallermann'scher Schweissapparat, welcher die Anwendung einer Wärme von 150 ° C. auf einen Körpertheil ohne alle Belästigung gestattet, und die Mittheilung der Erfahrungen Obkircher's über die Wirkung desselben. Die vorzügliche Ausstattung aller Badeeinrichtungen, namentlich auch der elektrischen Bäder, der Duchen fand ungetheilte Bewunderung. Lange dürften allen bahnärztlichen Theilnehmern dieser Versammlung die an diesen beiden Tagen für ihren verantwortungsvollen Beruf gewonnenen Anregungen in Erinnerung bleiben. H.

Quer durch das Bürgerliche Gesetzbuch.

Von Amtsrichter W. Coermann in Mülhausen i. E.

II.*)

Das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch hat der Landesgesetzgebung der Einzelstaaten die ausgedehntesten Vorbehalte auf dem Gebiete des Sachenrechts gemacht, das den Inhalt des dritten Buches bildet. Es wird damit nicht nur das zur Zeit geltende Recht unberührt gelassen, sondern auch der Landesgesetzgebung die Befugniss überlassen, dieses Landesrecht jederzeit abzuändern (Art. 3). Von den hier in Betracht kommenden Rechtsgebieten berühren das Eisenbahnwesen: das Wasser-, Deich-, Siel- und Bergrecht (Art. 65—68), die Jagd- und Wildschadenersatzbestimmungen (Art. 69—72), die Haftung bei Benutzung öffentlicher Grundstücke (Art. 106), die Beschränkung des Eigenthums im öffentlichen Interesse (Art. 111), die Wiederherstellung zerstörter Gebäude (Art. 110), die Belastung von Grundstücken mit Dienstbarkeiten (Art. 115), der Schutz der Obstbäume (Art. 122), das Nothwegerecht (Art. 123), die vom Eintragungszwang in das Grundbuch befreiten staatlichen Grundstücke (Art. 127), vor allem aber das gesammte Nachbarrecht. Bei allen diesen Gebieten, welche zumeist die praktischen Fragen behandeln, hat das Bürgerliche Gesetzbuch an dem Reichsrechtsmosaik nichts geändert. Die eingehenden Sondervorschriften hier zusammen zu stellen, hat keinen Werth; sie sind entweder in ihrer jetzigen Gestalt erhalten oder, wo das alte Gesetzbuch als solches beseitigt ist, wie z. B. in Elsass-Lothringen, in das Ausführungsgesetz übernommen. Eine Vereinheitlichung erscheint hier deswegen weniger nothwendig, weil die Vorschriften sich an Ortsverhältnisse und Sitten eng anschliessen und regelmässig nur für diese Bedeutung haben.

Beachtung verdient die erwähnte Stellungnahme zum Rechte der Zwangsenteignung, die vom Geheimen Regierungsrath R. Bering in Erfurt in seiner Abhandlung „Das Recht der Enteignung in seiner Beziehung zum Bürgerlichen Gesetzbuche“ (Eger's Eisenbahnrechtl. Entsch. und Abhandl. Bd. XV S. 188 ff.) treffend erläutert ist. Der Machtspruch des Staates, der das wesentlichste Recht an einer Sache, das Eigenthum, entzieht, wird nicht als Ausübung eines bürgerlichen Rechts, sondern der Staatshoheitsgewalt angesehen und gehört daher in das öffentliche Recht, dessen Grundsätze vorzugsweise durch die Landesgesetzgebungen geregelt sind. Anders verhält es sich allerdings mit der dem Enteigneten zu gewährenden Gegenleistung; sie erscheint als Schadenersatzpflicht, deren einheitliche gleichmässige Auslegung im ganzen Reiche einem Erfordernisse der Billigkeit entspricht. Immerhin hat allerdings das Reichsrecht, dessen §§ 823 ff. B. G.-B. maassgebend sind, hier nur insoweit Geltung, als nicht die Landesgesetzgebung von ihrem Regelungsrecht Gebrauch gemacht hat (Art. 109).

Mit den Eisenbahnen selbst beschäftigen sich die Art. 112 und 125 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Ersterer hält die Vorschriften zum wirthschaftlichen Schutz der „Bahneinheit“ aufrecht, damit insbesondere das preussische Gesetz vom 19. August 1895, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in diese; letzterer schützt Eisenbahnen und Dampfschifffahrtsbetriebe gegen Klagen auf Einstellung des Betriebes wegen übermässiger Belästigung der Nachbarn. Diese können nur Schadenersatz und Schutzvorkehrungen verlangen, eine Ausnahme von §§ 903, 906 und 1004 B. G.-B.

Den Hauptinhalt des Sachenrechts bilden die Rechte an Grundstücken; unter diesen ist das bedeutendste das Eigenthum. Das Bürgerliche Gesetzbuch geht von der Voraussetzung aus, dass das Grundbuch angelegt ist; für Gemeindebezirke, in welchen ein solches noch nicht besteht, kommen Sondervorschriften zur Anwendung, die hier übergangen werden können. Grundsatz ist, dass Eigenthumsübertragung und dingliche Belastungen von Grundstücken erst durch die Eintragung in das Grundbuch ihre volle Wirkung erlangen sollen. Derselben hat ein bezüglicher Antrag unter Zustimmung beider Parteien vorauszugehen, die „Auflassung“, deren Formen das Landesrecht bestimmt. Dieser Buchungszwang ist jedoch bezüglich der Grundstücke der öffentlichen Eisenbahnen beschränkt. § 90 der Reichsgrundbuchordnung hat der Landesgesetzgebung das Recht eingeräumt, die Grundstücke der Eisenbahnen von der Eintragung auszuschliessen. Für Elsass-Lothringen ist durch kaiserliche Verordnung vom 11. Dezember 1899 bezüglich der Reichseisenbahnen von dieser Befugniss Gebrauch gemacht; hier tritt also der volle Eigenthumsübergang an die Bahn schon mit Abschluss des Vertrages ein.

Die Hauptwirkungen des Eigenthums im Verkehr der Menschen unter einander bilden den Inhalt des Nachbarrechtes, dessen Regelung — wie erwähnt — der Landesgesetzgebung zusteht. Nur wenige Vorschriften hierüber enthalten die §§ 903 ff. B. G.-B. Von dem Grundsatze ausgehend, dass das Eigenthumsrecht in seiner Wirkung nach aussen darin gipfelt, dass jeder Einfluss von aussen her untersagt werden könne (§ 903), erkennt das Bürgerliche Gesetzbuch sofort an, dass schon die Billigkeit eine Reihe von Ausnahmen erheischt, insbesondere wenn die Einwirkung geringfügig, der durch dieselbe verhütete Schaden aber gross ist. Die Nothwehr des Strafrechts hat in der Nothhilfe des § 904 eine civilrechtliche Nachbildung gefunden. Ohne Beschränkung der Ersatzpflicht gestattet das Gesetz dem Bedrohten einen Eingriff in das fremde Eigenthum, wenn dadurch ein nur geringer Schaden verursacht, ein weitaus grösserer aber vermieden wird. Beispiele dieser Art sind das Betreten des Bahnkörpers zur Hilfeleistung bei einem Unfall, die Anbringung von Stützen auf einem fremden Grund und Boden zur Vermeidung eines Abstürzens von Gestein usw. Eine verwandte Vorschrift im § 908 gibt dem Eigenthümer gegen den Nachbar einen Anspruch auf Beseitigung von Bauwerken, welche vermöge ihres Zustandes eine Gefahr für die Nachbarschaft enthalten. Dieser Anspruch erweitert sich zu einem Verbotsrecht gegenüber Nachbaranlagen, von denen mit Sicherheit vorauszusehen ist, dass sie eine unzulässige Einwirkung über ihre Grenzen hinaus zur Folge haben — vorausgesetzt, dass es sich nicht um polizeilich genehmigte Gewerbebetriebe handelt. Bei diesen ist der Anspruch des Geschädigten auf Schutzvorrichtungen und Schadenersatz beschränkt (§§ 906, 907 B. G.-B.). Belästigungen durch Rauch, Gase, Gerüche, Wärme, Geräusch, Erschütterungen und ähnliches muss man ohne Ersatzanspruch dulden, soweit diese nicht nach Lage und Umfang übermässig erscheinen. Die alten Grundsätze des Reichsgerichts sind hier beibehalten (vergl. Coermann, Nachbarrecht an Eisenbahnen S. 37—50).

Das Eigenthum an der Erdoberfläche umfasst nicht nur deren natürliche Gestaltung, sondern das Recht jedweder Aenderung. Während aber Nachtheile, die sich aus ersterer ergeben, vom Nachbar ohne Ersatzanspruch zu dulden sind, berechtigen letztere zu einem Schutz gegen Schädigung. Das Recht des Grabens enthält nicht dasjenige, den Nachbarboden seiner natürlichen Stütze zu berauben; bei Ausschachtungen sind mithin geeignete Vorkehrungen zum Schutze des Nachbars zu treffen (§ 909). Die Beseitigung überhängender Zweige und überragender Wurzeln kann nicht lediglich aus Chikane verlangt werden; ist der Beseitigungswunsch gerechtfertigt, so kann der Benachtheiligte die Wurzeln ohne weiteres abhauen, die Aeste aber erst dann, wenn der Eigenthümer einer bezüglichen Aufforderung nicht nachkommt. Bedeutsam ist die Regelung des

*) Siehe Nr. 100 Jahrg. 1899 d. Ztg.

dem französischen Rechte unbekannten Ueberbaurechtes. Wird bei einem Neubau versehentlich die Grenze überschritten, so hat der Nachbar gegen eine Rente diese Ueberschreitung zu dulden, falls er nicht sofort Widerspruch erhebt (§§ 912–915 B. G.-B.).

Zum Recht auf einen Nothweg gehört nicht der Mangel jedweder Verbindung, ein solches liegt vielmehr schon vor, wenn die zur ordnungsmässigen Benutzung nothwendige Verbindung mit einer öffentlichen Strasse fehlt (§ 917). Nach diesem Bedürfniss der Praxis richtet sich der Umfang eines als Nothverbindung dienenden Privatüberganges; der Belastete kann für die Pflichtduldung eine Rente beanspruchen (§ 917 Abs. 1 und 2).

Zur Abmarkung durch feste Grenzzeichen kann jeder Grundstückseigenthümer seinen Nachbar zwingen, wenn solche Zeichen nicht vorhanden sind. Sind die Grenzlinien nicht mehr zu ermitteln, so hat das Gericht im Prozesse die streitigen Stücke nach Billigkeit unter die Nachbarn zu vertheilen (§ 920). Die Beseitigung von Bäumen, welche auf der Grenze stehen, kann jederzeit verlangt werden, wenn diese nicht etwa als Grenzzeichen dienen und nicht durch andere Grenzzeichen ersetzt werden können (§ 923).

Eine Ersitzung des Eigenthums an einem Grundstücke tritt nach 30 Jahren selbst dann ein, wenn der derzeitige Besitzer nicht der Eigenthümer war (§ 927). Hat ersterer ein Interesse daran, sein Recht festzustellen, so kann er gegen den eigentlichen Eigenthümer ein Aufgebotsverfahren mit Ausschluss des Eigenthumsrechts desselben betreiben. Der Fall wird praktisch, wenn eine Bahn auf einem Grundstück bauen will, das sie mehr als 30 Jahre benutzt und dessen Erwerb nicht mehr bekannt ist. Den Erfordernissen des Verkehres entsprechend ist der Erwerb beweglicher Sachen von Formen möglichst losgelöst. Der Käufer wird Eigenthümer der gekauften Sache selbst dann, wenn der Verkäufer gar nicht deren Eigenthümer war, vorausgesetzt, dass nicht bewiesen wird, dass der Käufer diesen Mangel im Recht kannte. Nur gestohlene, verlorene oder sonstwie abhanden gekommene Gegenstände — sofern sie nicht öffentlich versteigert oder aber Inhaberpapiere sind — kann der Eigenthümer auch von dem Käufer zurückverlangen (§ 935).

Das Bedürfniss der Bahnen nach steter Ausdehnung verleiht dem Vorkaufsrecht für dieselben besondere Bedeutung. Die vertragsmässige Sicherung desselben erfolgt gemäss § 1094 B. G.-B. durch Eintragung in das Grundbuch; sie hindert die Veräusserung des Grundstücks nicht, verpflichtet nur den Eigenthümer zur vorherigen Benachrichtigung des Vorkaufsberechtigten, dem eine zweimonatliche Frist zur Erklärung über den alsfallsigen Erwerb zusteht (§ 510 B. G.-B.). In Zweifel geht das Vorkaufsrecht mit dem ersten Verkaufe unter (§ 1097 B. G.-B.), so dass zum Weiterbestande ein neuer Vertrag nöthig wird.

Im vierten Buche des Bürgerlichen Gesetzbuchs, welches das Familienrecht ordnet, werden die Begriffe der Unterhaltsberechtigten und Hinterbliebenen im Sinne der Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetzgebung entwickelt. Die Unterhaltspflicht der Ehegatten unter einander weicht darin ab, dass der Ehemann grundsätzlich „nach Maassgabe seiner Lebensstellung, seines Vermögens und seiner Erwerbsthätigkeit“ ohne Rücksicht auf die Vermögensverhältnisse seiner Frau diese zu unterhalten hat, während eine gleiche Verpflichtung der Frau dem Manne gegenüber nur dann eintritt, wenn dieser in anderer Weise seinen Unterhalt nicht findet. Bei Verletzung oder Tödtung des Ehemannes kann daher die Bahn zur Abwendung ihrer Zahlungspflicht nicht den Einwand erheben, der Mann könne von der reichen Frau erhalten werden bezw. letztere könne von ihrem Gelde leben. Wird andererseits die Frau verletzt oder getödtet, so kann der Mann nur dann einen Ersatz beanspruchen, wenn er in anderer Weise seinen Lebensunterhalt nicht erwerben konnte und ihn die Frau in einer Art erhalten hat, die ihr durch die Verletzung theilweise oder ganz unmöglich gemacht ist (§ 1360 B. G.-B.).

Eine Unterhaltspflicht besteht ferner zwischen allen Verwandten in gerader Linie, d. h. unmittelbaren Vorfahren und Nachkommen: Eltern, Grosseltern, Kindern und Enkeln, nicht auch Geschwistern (§ 1601 B. G.-B.). Bei Tödtung löst sich die Unterhaltspflicht in eine solche zur Tragung der Beerdigungskosten auf, soweit letztere nicht von den Erben zu erlangen sind. Besondere Regelung hat die uneheliche Verwandtschaft erfahren. Die Anerkennung durch den Vater setzt zur Gültigkeit voraus, dass sie in einer öffentlichen Urkunde nach der Geburt des Kindes erfolgt ist, z. B. in der Geburtsurkunde, in einem gerichtlichen oder notariellen Protokoll. Sie verpflichtet den Anerkennenden zur Gewährung eines der Lebensstellung der Mutter entsprechenden Unterhalts für das Kind bis zu dessen vollendetem 16. Lebensjahre und darüber hinaus, wenn dasselbe dann zur Selbsterhaltung noch nicht fähig ist (§§ 1716, 1718 B. G.-B.). Die Mutter selbst hat einen Erstattungsanspruch bezüglich der Entbindungs- und sonstigen Kosten. Heirathet der anerkennende Vater die Mutter des Kindes, so steht letzteres einem ehelichen gleich (§ 1719). Dieselbe Rechtsstellung nimmt das an Kindesstatt angenommene Kind ein (§ 1757), jedoch tritt dasselbe in kein Rechtsverhältniss zu den Verwandten des Annehmenden, so dass also bezüglich ihrer eine Unterhaltspflicht nicht begründet wird.

Bei unterhaltsberechtigten Minderjährigen und bei Personen, welche wegen Geisteskrankheit, Geistesschwäche, Trunksucht oder Verschwendung entmündigt sind, ist der gerichtlich bestellte Vormund stets ausschliesslich berechtigt, Renten und andere Zahlungen in Empfang zu nehmen. An dem bisherigen Recht ist darin nicht viel geändert, nach den Erfahrungen der allerdings kurzen Praxis seit Jahresbeginn werden die Bahnverwaltungen aber mehr wie früher die gerichtlichen Bekanntmachungen der Entmündigungen beachten müssen, da es, zumal bei einem Bahnarbeiter, sehr wohl möglich ist, dass er wegen Trunksucht entmündigt wird, ohne dass auch nur das Gericht von seiner Verwendung im öffentlichen Dienste Kenntniss erhielte. Als Ausweis wird jedem Vormund eine gerichtliche Bestallung ertheilt, deren Vorlage zweckmässig bei allen Zahlungen verlangt wird.

Die Auszahlung der Gnadenquartalsbezüge, Renten und anderen Geldansprüche macht die Kenntniss der Grundzüge des Erbrechts unentbehrlich. In der gesetzlichen Erbfolge, die mangels letztwilliger Verfügungen und — soweit das Pflichttheilsrecht in Betracht kommt — auch neben diesem in Wirkung tritt, erben in der ersten Ordnung die Abkömmlinge, in der zweiten die Eltern und deren Abkömmlinge, in der dritten die Grosseltern und deren Abkömmlinge usw., jede nähere Ordnung die entferntere ausschliessend. Neben diesen ist stets der überlebende Ehegatte erbberechtigt: neben der ersten Ordnung für ¼, neben der zweiten für ½, neben allen anderen unter deren Ausschluss für die ganze Erbschaft. Erst wenn gar keine Erbberechtigten vorhanden sind, tritt die Erbfolge des Staates ein. Abkömmlinge, Eltern und der Ehegatte haben stets einen Anspruch auf den sogen. Pflichttheil der Erbschaft, der in der Hälfte des gesetzlichen Erbtheils besteht (§ 2303 B. G.-B.). Bleibt bei letztwilligen Verfügungen zur Begleichung dieser Antheile keine genügende Masse, so sind erstere entsprechend zu kürzen.

Die Annahme einer Erbschaft überträgt gleichzeitig deren Schulden. Zum Schutze dagegen ist die Ausschlagung der ganzen Erbschaft zulässig, die binnen sechs Wochen — wenn der Berechtigte zur Zeit des Anfalls im Auslande war, binnen sechs Monaten — bei der Amtsgerichtsschreiberei zu Protokoll zu geben ist (§ 1744).

Das formlose Testament, welches sich in Frankreich bewährt hat, ist durch das Bürgerliche Gesetzbuch für ganz Deutschland eingeführt. Neben dem vor einem Richter oder Notar zu erklärenden Testament ist daher das vom Erblasser selbst geschriebene, unterschriebene und mit Ort und Datum

versehene Testament rechtsgültig (§ 2231). Ausnahmeformen für Errichtung auf hoher See, in abgesperrten Orten usw. enthalten §§ 2249—2252 B. G.-B.

Zum Ausweise des Erbrechts, mag es auf gesetzlicher Erbfolge, auf Testament, auf Erbvertrag oder anderer gesetzlicher Grundlage beruhen, wird vom zuständigen Amtsgerichte ein Erbschein ausgestellt, dessen Vorlage die Bahnverwaltungen bei allen Zahlungen an die Erben verlangen müssen (§ 2352 B. G.-B.).

Der Streifzug ist beendigt. Nähere Ausführungen sind nach dem Zwecke dieser Zeitung unthunlich; es sollte und konnte nur ein flüchtiger Ueberblick über diejenigen Grundbestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches gegeben werden, mit denen die Praxis die Bahnbehörden in unmittelbare Berührung bringt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beaufsichtigung der Stationsbrunnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahndirektionen beauftragt, die Stationsbeamten anzuweisen, die auf den Stationen vorhandenen Wasserleitungen und Brunnen, welche mit Trinkbechern zur Benutzung für das reisende Publikum versehen sind, unter Aufsicht zu halten und jede Verunreinigung und missbräuchliche Benutzung zu verhindern, auch eintretendenfalls gebührend zu verfolgen. Soweit nöthig, soll die Verunreinigung und missbräuchliche Benutzung dieser Anlagen und der Trinkgefässe durch Anschlag an den Brunnen ausdrücklich unter Strafe gestellt werden.

— **Verwerthung der Kalkrückstände bei der Herstellung des Acetylengases.** Innerhalb der königlichen Eisenbahndirektionen sind vielfache Versuche zur Verwerthung der bei der Acetylengasbereitung gewonnenen Kalkrückstände vorgenommen; als abgeschlossen sind dieselben jedoch noch nicht zu betrachten. In den Kreisen der Landwirthschaft hat man sich gegen die Anwendung des Kalkes als Düngemittel bisher entweder ganz ablehnend verhalten oder sich zu einer angemessenen Vergütung nicht verstanden, obwohl nach den Gutachten landwirthschaftlicher Sachverständiger die Rückstände im trockenen und fein zertheilten Zustande für diesen Zweck geeignet sind. Zur Mörtelbereitung scheint der Kalk wegen seiner geringen Bindekraft nicht verwendbar zu sein, dagegen ist er mit Erfolg zum Tünchen an solchen Stellen benutzt worden, bei denen der ihm anhaftende Acetylengeruch nicht störend war. Es bedarf aber der Prüfung, ob diese Anstriche nicht durch Witterungseinflüsse schnell zerstört werden. Der Minister hat deshalb angeordnet, dass die Versuche fortzusetzen sind, und wünscht nach zwei Jahren Bericht darüber, ob sich eine Verwerthung für technische oder landwirthschaftliche Zwecke in grösserem Maassstabe ermöglichen lässt und welche Preise bei der Veräusserung der Rückstände erzielt sind.

— **Explosion eines Lokomotivkessels auf Station Meitzendorf.** Einer amtlichen Meldung zufolge explodirte am 13. d. Mts. auf Station Meitzendorf (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg) der Kessel einer Güterzuglokomotive während des Rangirens. Lokomotivführer und Heizer sind nur leicht verletzt, weitere Verletzungen von Personen sind nicht vorgekommen. An dem Dache eines der Unfallstelle gegenüber liegenden Schuppens einer Zuckerfabrik sind geringe Beschädigungen durch fortgeschleuderte Kesseltheile entstanden. Die Ursache der Explosion hat bisher noch nicht mit Sicherheit festgestellt werden können.

— Mit dem **Bau der Unterpflasterbahnstrecke der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn** in der Kleist-, Tauenzien- und Hardenbergstrasse wird demnächst begonnen werden können. Nachdem in dem vom Regierungsrath v. Glasenapp abgehaltenen Planfeststellungstermin die gegen den Bau dieser Strecke, einschliesslich des anschliessenden, auf Schöneberger Gebiet liegenden Hochbahnabschnitts, erhobenen Einwendungen theils zurückgenommen, theils abgewiesen worden sind, ist der Aktiengesellschaft Siemens & Halske der Planfeststellungsbeschluss in Gemässheit des § 17 des Kleinbahngesetzes für die Strecke Nollendorfplatz-Zoologischer Garten kürzlich zugestellt worden. Danach steht dem Bau der Bahn, und zwar der ganzen Strecke bis zum Stadtbahnhof Zoologischer Garten, nichts mehr im Wege. Die Anschlussstrecke, die nach Charlottenburg hinein führen soll, ist bekanntlich schon früher genehmigt worden. Inzwischen hat die Firma Siemens & Halske auch schon die Bauausführung des rund 1,500 km langen Tunnelkörpers öffentlich ausgeschrieben und am 12. d. Mts. dem Generalunternehmer für Eisenbahnen, Philipp Balke, Berlin, den Zuschlag ertheilt. Der Bau des Tunnels von der Eisenacher Strasse bis zur Station Zoologischer Garten wird weit über 1 500 000 ℳ. Kosten erfordern; der Unternehmer ist verpflichtet, die bezeichnete Tunnelstrecke binnen 15 Monaten fertig zu stellen. Der Tunnelbau wird in etwa vier Wochen, voraussichtlich am Wittenbergplatze, in Angriff genommen werden. Eine Verkehrsstörung wird durch den auf die Mittelpromenade sich beschränkenden Bau nicht verursacht werden.

— **Die Frage einer billigeren Kohleneinfuhr in Württemberg** kam anlässlich der Verhandlungen über neue Bahnprojekte in der württembergischen Abgeordnetenkammer vor einiger Zeit zur Sprache, und zwar bei der Erörterung des Bahnprojektes Sindelfingen-Böblingen-Weil im Schönbuch. Der Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Kommission, Abg. Stockmayer, meinte, es werde die Weiterführung dieser Bahn in der einen Richtung nach Tübingen-Reutlingen, in der anderen Richtung nach Pforzheim hauptsächlich auch unter dem Gesichtspunkte einer billigeren Kohleneinfuhr in Württemberg ins Auge zu fassen sein. Die Kohlenfrage sei für Württemberg eine der schwerwiegendsten volkswirthschaftlichen Fragen, deren befriedigende Lösung nach irgend einer Richtung nicht länger hinausgeschoben werden dürfe, wenn nicht schwerere Schädigungen für eine grosse Anzahl von Erwerbszweigen entstehen sollen. Württemberg sei vermöge seiner Lage und namentlich auch dadurch, dass es keine eigenen Kohlenlager besitze und weiter dadurch, dass bis jetzt keine Gelegenheit sich gegeben habe, bestehende Wasserläufe zum Gütertransport benutzen zu können, anderen deutschen Ländern gegenüber schwer geschädigt, was besonders beim Kohlentransport sehr ins Gewicht falle. Wenn Württemberg nicht annähernd so billig mit Kohlen versorgt werden könne wie andere deutsche Länder, so würden diejenigen Erwerbszweige, welche ausschliesslich auf Kohlenbetrieb angewiesen seien, ganz erheblich geschädigt, sie würden nicht mehr wettbewerbsfähig sein. Thatsächlich sollen bereits verschiedene Besitzer grosser industrieller Anlagen mit dem Gedanken umgehen, wegen des zu theueren Kohlenbezuges ihre Anlagen aus dem Land hinaus und an den Rhein zu verlegen. Wenn dies aber in grösserem Maassstabe bewerkstelligt würde, so würde das eine bedeutende Schädigung der Steuerkraft des Landes bedeuten; er glaube, dass es nächst der Regierung in erster Linie Sache der Stände sein dürfte, hier Mittel und Wege zu finden, um die Kohlenfrage in richtiger und billiger Weise zu lösen, um einem solchen drohenden Uebelstande entgegenzutreten. Ob nun die Schaffung einer möglichst direkten Bahnverbindung mit dem nächstgelegenen Rheinhafen Karlsruhe-Maxau über Pforzheim der allein einzuschlagende richtige Weg sei, das wolle er nicht behaupten. Der Frage einer Kanalisirung des Neckars müsse jedenfalls auch nahe getreten werden.

Nachdem noch mehrere Abgeordnete auf die grossen Vortheile, welche eine abgekürzte Verbindung mit dem nächsten Rheinhafen hinsichtlich der billigeren Kohlenversorgung Württembergs im Gefolge hätte, hingewiesen und hervorgehoben hatten, dass der Kohlentransport mit jedem Jahre eine dringendere und brennendere Frage für Württemberg werde, das unter ungünstigen Verhältnissen einen so schönen Ansatz zu ausgedehnter gewerblicher Bethätigung seiner Arbeitskräfte genommen habe, und dass alles zu thun sei, um die grösseren Entfernungen von den Kohlenlagern durch die künstlichen Mittel der Verkürzung der Bahn so gut als möglich auszugleichen, erwiderte der Regierungskommissar Staatsrath v. Balz unter anderem: Die Regierung habe der Kohlenfrage von jeher die grösste Aufmerksamkeit gewidmet und sie habe das namentlich bewiesen, als sie seiner Zeit den ausserordentlich billigen Kohlentarif eingeführt habe, der von einem Einnahmeausfall von Hunderttausenden begleitet gewesen sei. Es möge auch am Platz sein, dass man zu geeigneter Zeit die Einwirkung der Schiffbarmachung des Rheines von Mannheim bis Maxau und Karlsruhe prüfe, dass man feststelle, welche Einwirkung diese Einrichtung auf die württembergische Verkehrspolitik

habe; er glaube aber, heute schon zu dieser Frage Stellung zu nehmen, wäre verfrüht. Man werde sich in erster Linie erkundigen müssen, wie die Tarife von Mannheim nach Karlsruhe sich gestalten, und es könne die Frage entstehen, ob man den Nutzen aus diesen neuen Anlagen nicht durch eine anderweitige Tarifirung bekommen könne, ohne dass man deshalb eine neue Linie, eine theuere Linie, lediglich wegen der Rücksicht auf den Kohlenverkehr zu bauen hätte. Bestehe die Möglichkeit, der württembergischen Industrie durch die Kanalisirung des Rheines auf eine grosse Strecke besondere Vortheile zuzuwenden, so verstehe es sich von selbst, dass die Regierung es an nichts werde fehlen lassen, diese Vortheile der Industrie zuzuführen. Was die Frage der Kanalisirung des Neckars betreffe, so werde mit derselben angesichts der hohen Kosten wohl noch ziemlich lange zu warten sein. Für heute möchte er nur anführen, dass bei einer angestellten Berechnung und Vergleichung der Transportkosten — unter der Voraussetzung, dass der Neckar bis Esslingen schiffbar gemacht, kanalisirt werde — mit den Kosten beim Eisenbahntransport sich ergeben habe, dass die Kohlen mit der Eisenbahn ohne allen Zweifel noch billiger in die Mitte des Landes werden hineinbefördert werden können, als wenn der Neckar schiffbar gemacht sein werde. Man werde gar zu sanguinische Hoffnungen an die Schiffbarmachung des Neckars nicht knüpfen dürfen.

— **Sassnitz-Trelleborg, amtliche Auskunftsstelle für alle Reisen nach Skandinavien.** Unter diesem Namen hat die Verwaltung der schwedischen Postdampferlinie Sassnitz-Trelleborg ein Büro für alle Reisen nach Dänemark, Schweden-Norwegen und Finnland in Berlin (Unter den Linden 59) eröffnet. Unter Kontrole der Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen und der Leitung des Kapitäns zur See Direktor Wallenberg in Stockholm ist dem genannten Büro der Verkauf zusammenstellbarer Fahrscheinhefte für Schweden-Norwegen und Finnland übertragen, welche bekanntlich den Vorzug von 25 kg Freigepäck geniessen. Ferner ist die Auskunftsstelle mit den Streckenfahrscheinen aller wichtigeren Eisenbahn- und Dampfschiffsstrecken und endlich mit den beliebten Rundturbillets zum Besuche von Kopenhagen, Göteborg, den Trollhättanfällen, Götakanal — Stockholm, Dalekarlien, ebenso Christiania, Bergen, Drontheim, Nordkap, Spitzbergen usw. versehen, welche in dem jetzt zur Ausgabe gelangenden „Skandinavischen Express 1900" verzeichnet sind. Das hübsch ausgestattete und reich illustrirte Buch enthält die Beschreibungen von 12 verschiedenen, interessanten Rundreisen und gelangt in der Auskunftsstelle kostenlos zur Vertheilung.

— **Erholungs- und Genesungsheim für deutsche Lokomotivführer.** Zum Zwecke der Errichtung eines solchen Heims werden jetzt in den Kreisen der Lokomotivbeamten Sammlungen veranstaltet. Einer Mittheilung der „Nationalztg." zufolge hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bereits einer Abordnung der Lokomotivführer gegenüber erklärt, dass das Projekt den lebhaften Beifall der Eisenbahnverwaltung finde. Der Verein deutscher Lokomotivführer, eine der grössten Eisenbahnbeamtenvereinigungen, hat die Ausführung des Planes in die Hand genommen. Drei Städte — Northeim in Hannover sowie Herzberg und Beneckenstein am Harz — haben sich zur unentgeltlichen Hergabe des für das Genesungsheim erforderlichen Geländes bereit erklärt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 13 763 341 Personen und 9 315 925 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 51 220 707 Kr. erzielt, das ist für das Kilometer 2 683 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13 175 091 Personen und 8 056 158 t Güter 47 364 320 Kronen oder für das Kilometer 2 588 Kr.; es ergibt sich daher für den Monat Mai d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3,7 %.

In den ersten fünf Monaten d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 55 569 789 Personen und 38 898 438 t Güter, gegen 49 500 248 Personen und 39 046 971 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 221 555 881 Kr., im Jahre 1899 auf 218 218 423 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 19 066,2 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 272,2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der erwähnten Betriebszeit auf 11 620 Kr., gegen 11 942 Kr. im Vorjahre, das ist um 322 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 27 888 Kr., gegen 28 661 Kr. im Vorjahre, das ist um 773 Kr., mithin um 2,7 % ungünstiger.

Eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen trat in den ersten fünf Monaten d. J. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres bei nachstehenden Hauptbahnen ein:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16,4 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	10,1 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	7,9 „
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	6,5 „
österr.-ungar. St.-E.-G. (österr. Linien)	6,3 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3,5 „
Südbahn (Hauptnetz u. Lokalbahnen in Oesterreich)	2,6 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2,4 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0,2 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ertrages gegenüber dem Vorjahre ergibt sich bei nachstehenden Hauptbahnen:

k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0,2 %
Eisenbahn Wien-Aspang	0,8 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1,1 „
böhmische Nordbahn	4,5 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7,7 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	14,1 „
„ „ Linie lit. B	14,5 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	22,3 „

Der bedeutende Ausfall bei den böhmischen Bahnen ist eine Folge des Ausstandes der Kohlenarbeiter. Es ist indessen zu hoffen, dass dieser Ausfall in den folgenden Monaten dieses Jahres durch gesteigerte Förderung und Verfrachtung von Kohlen ganz oder doch zum grossen Theile wettgemacht werden wird.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Ende April d. J. standen 7,1 km Hauptbahnen und 629,2 km Lokal- und Kleinbahnen im Baue. Im Mai sind durch die Vollendung des Baues des zweiten Gleises in der Strecke Klausen-Waidbruck der Südbahn 7,1 km Hauptbahnen, ferner durch die Eröffnung einer Theilstrecke der Lokalbahn Cercan-Modran-Dobris, dann der Lokalbahn Raspenau-Weissbach und mehrerer Linien der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen 26,2 km Lokal- und Kleinbahnen abgefallen. Dagegen sind durch den Beginn der Legung des zweiten Gleises in der Strecke Klausen-Waidbruck der Linie Kufstein-Ala (Südbahn) 5,6 km Hauptbahnen, dann durch den Baubeginn einer Theilstrecke der Lokalbahn Triest-Parenzo und der Lokalbahn Sattledt-Grünau 89,7 km Lokalbahnen zugewachsen. Es verblieben demnach am Schlusse des Monates Mai 5,6 km Hauptbahnen und 692,7 km Lokalbahnen (Kleinbahnen) im Bau.

— **Der Verloosungskonflikt der Buschtěhrader Bahn.** Das Handelsgericht in Prag hat dem Ansuchen des für die Besitzer der fünfprozentigen Prioritäten bestellten gemeinsamen Kurators um Einberufung der Versammlung der Prioritätenbesitzer keine Folge gegeben. Nach § 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 1877 hätte die Einberufung der Versammlung den Zweck verfolgt, die Prioritätenbesitzer darüber zu vernehmen, ob der Vorgang der Buschtěhrader Bahn bei der Verloosung der Theilschuldverschreibungen am 15. Juli 1899 und gegebenenfalls bei zukünftigen Verloosungen mit den genehmigten Tilgungsplänen übereinstimme. Ferner wären der Versammlung Anträge des Kurators vorzulegen gewesen. Die Gründe der Entscheidung sind im wesentlichen die folgenden: Das Handelsgericht hatte sich vor allem schon jetzt die Ueberzeugung auf Grund des vorliegenden Aktenmaterials zu verschaffen, ob es in dem Falle, als ein Gesuch des gemeinsamen Kurators um Ertheilung der kuratelsbehördlichen Bewilligung zur Einberufung der Klage unterbreitet würde, in der Lage wäre, seine Entscheidung zu fällen, oder ob noch eine Vervollständigung des vorhandenen Aktenmaterials durch die Einvernahme der Prioritätenbesitzer und ihrer Vertrauensmänner zweckdienlich und deshalb zu verfügen wäre. Das Handelsgericht ist nun der Ansicht, dass das ihm zur Verfügung stehende Aktenmaterial für die Beurtheilung des in Frage kommenden Falles vollkommen ausreiche. In der Sache selbst sei aus den Bestimmungen der Anleihepläne, wonach den Prioritätenbesitzern das Recht zuerkannt sei, im Falle die Buschtěhrader Bahn die bedungene Tilgung in irgend einer Hinsicht nicht einhalten sollte, die Rückzahlung ihrer Forderungen von dieser Bahn sofort und noch vor dem durch die Ausloosung bestimmten Termine zu verlangen, zu folgern, dass die 50 jährige Rückzahlungsfrist nur zu Gunsten der verpflichteten Buschtěhrader Bahn in den Tilgungsplänen festgestellt worden ist. In dieser Anschauung wird das Handelsgericht auch durch die Behauptung der Buschtěhrader Bahn bestärkt, dass bei der Aufnahme der den fünfprozentigen Prioritäten zu Grunde liegenden Anleihen der Jahre 1868, 1871 und 1872 bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig die 50 jährige Rückzahlungsfrist erst infolge Verlangens der Buschtěhrader Bahn zu Gunsten derselben festgestellt worden ist. Den Zweifel des Kurators, ob Art. 334 des Handelsgesetzbuches auch auf Urheber-

papiere Anwendung finde, theilt das Handelsgericht nicht. Es hält dafür, dass aus dem Inhalte der den Prioritäten beigedruckten Anleihepläne der Erwerber die Rechte und Pflichten der Buschtêhrader Bahn bezüglich der Verloosung dieser Prioritäten ersehen konnte. Bei dieser Sachlage findet das Handelsgericht, dass von einer Vertragsverletzung seitens der Buschtêhrader Bahn durch Einführung der verstärkten Verloosung der fünfprozentigen Prioritäten und infolge dessen von einer hierdurch entstandenen Gefährdung ihrer Besitzer niemals die Rede sein kann und dass die Kuratelbehörde in dem vorliegenden Falle einem allfälligen Ansuchen des Kurators zur Einbringung der beantragten Feststellungsbelege, wie überhaupt einer Klage auf Grund des gegenwärtigen Verloosungsvorganges niemals die Zustimmung ertheilen konnte, da es zur Ueberzeugung gelangte, dass eine solche Prozessführung keinen Zweck hätte und nur überflüssige Kosten verursachen würde.

Das Oberlandesgericht Prag hat vorstehende Entscheidung aufgehoben und dem Handelsgerichte aufgetragen, nach Rechtskraft des Beschlusses das Nöthige zur Einberufung der Versammlung der Prioritätenbesitzer zu veranlassen.

Die Entscheidung der zweiten Instanz wird in folgender Weise begründet: „Die Rechtsfrage ist zwischen dem Kurator der Prioritätenbesitzer und der Buschtêhrader Eisenbahn strittig, und beabsichtigt der Kurator, diese Frage im Klageweg zur Austragung zu bringen. Da die Klageanbringung mit Rücksicht auf die Wichtigkeit einer solchen Rechtshandlung der kuratelsgerichtlichen Genehmigung bedurfte, erscheint der Antrag des Kurators auf die Einberufung einer Versammlung der Prioritätenbesitzer gemäss § 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 1877 begründet. Es wird daher dem Rekurse stattgegeben und die Einberufung der Versammlung der Prioritätenbesitzer zur Wahl der Vertrauens- und Ersatzmänner sowie zur Vernehmung über die in der Eingabe des Kurators gestellten Anträge im Prinzipe angeordnet. Denn wenn auch die Anträge der Feststellungsklage und die Anfechtung der bereits vollzogenen Prioritätenverloosungen vielleicht nicht sofort aktuell sein dürften, so erscheint es doch zweckmässig, sie auch auf die Tagesordnung der einzuberufenden Versammlung zu setzen und erforderlichenfalls die mit Kosten und Weiterungen verbundene Einberufung einer neuerlichen Versammlung im Sinne des § 15 des Gesetzes vom 5. Dezember 1877 (Reichsgesetzblatt Nr. 11) zu vermeiden. Hierbei muss es allerdings dem Gerichte erster Instanz gemäss § 3 des vorgenannten Gesetzes überlassen bleiben, den Vorschlag des Kurators nach seinem Ermessen allenfalls abzuändern.“ Hieraus ergibt sich, dass die vorliegende Entscheidung des Oberlandesgerichtes ein Eingehen auf die eigentliche Rechtsfrage der verstärkten Verloosung ablehnt und sich ausschliesslich mit der Tagesordnung und den sonstigen Förmlichkeiten einer einzuberufenden Versammlung der Prioritätenbesitzer beschäftigt.

Dem Vernehmen nach wird die Buschtêhrader Eisenbahn gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts den Revisionsrekurs an den obersten Gerichtshof ergreifen.

— **Mühlkreisbahn.** Die jüngst abgehaltene Generalversammlung der Bahn hat das zwischen der Verwaltung der Gesellschaft und der Regierung abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Uebernahme der Mühlkreisbahn in den staatlichen Pachtbetrieb, sowie die Bedingungen der Einlösung der Bahn durch den Staat angenommen. Während indess die auf den staatlichen Pachtbetrieb bezüglichen Bestimmungen des Uebereinkommens einstimmige Genehmigung fanden, wurden die auf die Einlösung bezüglichen Aenderungen der Konzession mit allen gegen die Stimmen der derzeitigen Betriebsunternehmung genehmigt, welche letztere ihrer Abstimmung eine Begründung gab, die als ein Protest aufgefasst werden könnte.

— **Ausfolgung von Eisenbahnfrachtgütern an Unberechtigte.** In letzter Zeit haben sich bei den ungarischen Staatsbahnen die Fälle gehäuft, dass zahlungsunfähige Kaufleute oder Kleinhändler — angeblich auf Grund von Vollmachten — unter Benutzung der Adressen von Personen, die weder in der Bestimmungsstation ihren Sitz haben, noch eine eingetragene Firma bilden, Waaren bestellt und die infolge der Bestellung angelangten Waaren derartigen Personen auf Grund der häufig nur mündlich vorgebrachten Angabe, dass sie die Bevollmächtigten der Besteller seien, ohne weiteres seitens der Stationen avisirt und ausgefolgt wurden. Diese Fälle haben die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlasst, die Stationen auf die strenge Einhaltung der in dieser Richtung bestehenden Vorschriften hinzuweisen und anzuordnen, dass, wenn der Adressat an der im Frachtbriefe angegebenen Station weder ständige Wohnung, noch Geschäfts- oder Fabriklokal besitzt und der Station die behufs Ausfolgung der Sendung an dritte Personen nothwendige und vorschriftsmässige Vollmacht nicht zugekommen ist, die Sendung als unbestellbar zu behandeln ist. Die aus der Nichtbefolgung dieser Vorschriften entstehenden Schäden werden dem schuldtragenden Bediensteten zum Ersatz vorgeschrieben werden.

— **Pensionsfonds der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Dem Rechnungsabschlusse des Pensionsfonds für das Jahr 1899 ist zu entnehmen, dass das Vermögen des Pensionsfonds mit Ende des Jahres 1899 21 354 784 Kr. betrug; gegenüber dem Vorjahre zeigt sich eine Vermögensabnahme von 27 667 Kr., welche in dem niedrigeren Kurse der Werthpapiere des Fonds ihre Begründung findet. Mit Hinzurechnung der Zinsen der Werthpapiere ergab sich ein Erträgniss von 857 847 Kr., sonach eine 4,02prozentige Verzinsung des Gesammtvermögens des Pensionsfonds. Da die Einnahmen des Fonds nicht hinreichten, um die Ausgaben zu decken, vielmehr ein Abgang von 774 340 Kr. sich ergab, so wurde dieser Betrag im Sinne der Pensionsstatuten als zinsenfreies Darlehen seitens der Regierung gedeckt. Die Anzahl der Mitglieder betrug mit Ende 1899 26 533, es trat gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um 2 025 Mitglieder ein. Die mit Ende des Berichtsjahres in Kraft stehenden Pensionen erfordern den Betrag von 5 175 630 Kr., welcher auf 3 034 Mitglieder, 2 637 Wittwen, 1 993 Kinder und 367 vollkommen Verwaiste entfällt.

Vereinsausland.

— **Internationale Schlafwagen- und Expresszug-Gesellschaft.** Diese Gesellschaft, welche ihren Hauptsitz in Brüssel und Nebendirektionen in Berlin und Paris hat und die kürzlich den neuen Luxuszug Berlin-Konstantinopel über Budapest-Belgrad-Sofia eröffnete, hat sich auch an der Pariser Weltausstellung stark betheiligt, einen „transsibirischen“ Zug und ein Wandelpanorama aufgestellt, Restaurationen im Betriebe usw. Aus diesem Anlass richtet Generaldirektor Nagelmackers einen Brief an den „Figaro“, um das Gedeihen der weitverzweigten Gesellschaft, die vor zwei Jahren das Jubiläum ihres 25jährigen Bestehens feierte, zu beweisen. Es wird darin ausgeführt, dass selbst ein eventueller Verlust bei der Pariser Ausstellung das Ergebniss nicht beeinträchtigen werde; die Gesellschaft habe eine brillante, anziehungsreiche Ausstellung zu Wege gebracht, deren Erfolg allgemein anerkannt werde. Der Zweck, den die Internationale Schlafwagengesellschaft mit der Schaffung ihres Filialunternehmens, der Gesellschaft der grossen Hotels, verfolgt habe, nämlich die Aufenthaltsbedingungen in der Fremde zu erleichtern und zu verbessern, wie die Schlafwagengesellschaft die Reisebedingungen erleichterte und verbesserte, sei erreicht worden, da die grosse aufsteigende Bewegung der Einnahmen der Schlafwagengesellschaft von der Zeit der Errichtung der Gesellschaft der grossen Hotels herrühre. Die Hotelgesellschaft hat im Durchschnitt der letzten drei Jahre 5 % Dividende gezahlt. Herr Nagelmackers legt nun dar, dass selbst wenn die Hotelgesellschaft ganz erträgnisslos würde und die Schlafwagengesellschaft als Aktionärin jener keine Dividende erhielte, sie doch imstande bleiben würde, ihren eigenen Aktionären 37,5 Fr. Dividende zu zahlen. Bis zum 20. Juni seien ihre Einnahmen schon um 700 000 Fr. höher als in der gleichen Vorjahrszeit; davon kämen 200 000 Fr. auf die 20 Tage vom 1. bis 20. Juni. Während der Pariser Ausstellung sei nach den bisherigen Erfahrungen ein solcher Zuwachs zu erwarten, dass sich bis Oktober eine Mehreinnahme von 2 000 000 Fr. ergebe. Herr Nagelmackers bespricht weiter die Betheiligung der Gesellschaft bei verschiedenen anderen Unternehmungen und kommt zu folgendem Schluss: „Wenn man als Grundlage der Voraussagen den Durchschnitt der Einnahmen und Ausgaben der letzten fünf Jahre nimmt und in Anschlag bringt, dass alle Obligationen in der kurzen Frist von 16 Jahren zurückgezahlt sein werden, so erlaubt der Gewinn die regelmässige Vertheilung einer Dividende von 67,60 Fr. auf die Aktie, wobei doch so viel Reserven aufgehäuft werden, dass sie nach 20 Jahren die Gesammtziffer des Aktienkapitals erreichen.“

— **Pariser Stadtbahn.** Am Montag, den 16. d. Mts. ist endlich die erste Strecke der Pariser Stadtbahn dem Publikum eröffnet worden. Seit etwa zwei Wochen war der Dienst regelmässig auf der Linie versehen worden, aber leer, ohne Reisende, zu dem alleinigen Zweck, das Personal einzuüben und das rollende Material zu erproben. Die Versuche sind vollständig gelungen und die Linie wurde vorige Woche ohne Vorbehalt abgenommen. Man hätte den Betrieb zum 14. Juli, zum Nationalfest, eröffnen können, fürchtete aber für den ersten Tag einen zu grossen Andrang, zumal da die Omnibusse feiern. Die Züge werden noch während weniger Tage nur auf den folgenden acht Stationen anhalten: Endbahnhof von Vincennes, Place de la Nation, Lyonner Bahnhof, Bastille, Rathhaus, Palais Royal, Palais der Elyseischen Felder und Porte Maillot. Während dieser Anfangszeit sollen die Züge auch nur bis Abends 8 Uhr verkehren, während später der Dienst von 5 Uhr früh bis 1 Uhr

Nachts dauern wird. Die Stadtbahngesellschaft kann jetzt auf der Linie 16 Motorwagen und 32 Anhängewagen in Gebrauch stellen. Jeder Zug besteht also aus drei Wagen, einem Motorwagen und zwei Anhängewagen.

— **Die schweizerischen Eisenbahngesellschaften und die Gerichte.** In schweizerischen Blättern wird gerügt, dass Mitglieder des obersten kantonalen Gerichtshofes wichtige Rollen bei Eisenbahngesellschaften (Verwaltungsräthe, Rechtskonsulenten u. dergl.) einnehmen. Man sagt mit Recht: Der Eisenbahnverkehr ist so in alle Verhältnisse verzweigt, dass ein Richter nothwendiger Weise den Eisenbahnen gegenüber frei und selbständig dastehen muss. Das ist aber nicht mehr der Fall, wenn er berufen ist, die Interessen einer Eisenbahngesellschaft als deren Verwaltungsorgan zu wahren. Es wäre doch nicht angängig, wenn die Bundesrichter in den verschiedenen Bahnverwaltungen, der eine bei der Centralbahn, der andere bei der Nordwestbahn usw., gewichtige Stellungen einnähmen. „Wir begreifen nicht, sagt der schweizerische ‚Handelskurier‘, dass das Obergericht bei Besetzung seiner Kammern nicht wenigstens Rücksicht auf solche Unzukömmlichkeiten nimmt, wenn ihm keine anderen Mittel zur Verfügung stehen. Es schwächt der gerügte Umstand auch seine Autorität gegenüber unteren Gerichtsbehörden und Anwälten."

— **Schweizerische Centralbahn.** Der Verwaltungsrath hat an Stelle des zurücktretenden Oberst v. Sinner in Bern den Bankdirektor Schwarz in Basel zum Vizepräsidenten gewählt. Das Uebereinkommen mit der Burgdorf-Thunbahn, betreffend Regelung der Wettbewerbsverhältnisse, wurde genehmigt und tritt am 1. August d. J. in Kraft.

— **Verband schweizerischer Dampfschifffahrts-Unternehmungen.** Der noch junge Verband hat die Gründung einer gemeinschaftlichen Versicherung der Reisenden und des Personals gegen Unfall und der Dampfboote gegen die Gefahren der Schifffahrt durch sorgfältige statistische Erhebungen so weit gefördert, dass deren Verwirklichung im laufenden Jahre in sicherer Aussicht steht. Bezüglich der Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten wurde einstweilen von weiterem Vorgehen abgesehen. Der Bundesrath hat den Dampfschiffverwaltungen weitgehende Ausnahmen in der Vollziehung auch des neuen Gesetzes zugesichert, und zwar in einem Berichte vom 9. Mai 1899 an die nationalräthliche Vorberathungskommission.

— **Anleihung von Wagen für die italienische Südbahn.** Der Eisenbahnminister genehmigte für die bevorstehende Weinernte die Verlängerung des Leihvertrages über 900 Güterwagen bis Ende Dezember d. J. und bevollmächtigte die Südbahn, weitere 400 Wagen zu leihen. Die hierfür entstehenden Leihgebühren belaufen sich der „B. B.-Ztg." zufolge auf 900 000 L.

— **Eisenbahnprojekt Paratschin-Zajcar (Serbien).** Wie der „Pol. Korr." aus Belgrad gemeldet wird, soll die Konzession für den Bau dieser Bahn der serbischen Baugesellschaft ertheilt werden. Durch diese Bahn wird die seit langem angestrebte Verbindung des Timokthales mit der Hauptbahn Belgrad-Nisch-Konstantinopel bewirkt werden, was eine bedeutende Hebung der ökonomischen Verhältnisse des fruchtbaren Timokthalgebietes zur Folge haben dürfte. Da die Absteckungsarbeiten durch Regierungsingeniöre bereits durchgeführt sein sollen, so wird es möglich sein, an den Bau der genannten Bahn schon in der allernächsten Zeit heranzutreten.

— **Eine Durchsicht der russisch-deutschen Eisenbahntarife** wird demnächst, wie die amtliche St. Petersburger „Handels- und Industriezeitung" vom 22. Juni/5. Juli d. J. ausführlich mittheilt und wie in Nr. 54 S. 829 d. Ztg. bereits kurz angedeutet wurde, stattfinden. „Ungefähr Mitte Juli d. J.", so schreibt das erstgenannte Blatt, „tritt in Bromberg eine Kommission aus Vertretern der russischen und deutschen Eisenbahnen behufs Revision des Tarifes für den direkten russisch-deutsch-niederländischen Eisenbahnverkehr zusammen. Es wird hierbei nicht beabsichtigt, den Tarif seinem Inhalte nach umzugestalten, sondern die Arbeiten werden sich nur auf die Form desselben erstrecken. Diese Einschränkung verringert jedoch keineswegs weder die Bedeutung noch die Schwierigkeit der zu lösenden Aufgabe. Denn thatsächlich verfolgen in letzterer Zeit bereits die für die Tariferstellung berufenen Organe der Staatsregierung immer mehr das Ziel, den Tarifen eine derartige Form zu geben, dass sie auch verstanden werden können. Zur Zeit verstehen die Tarife nicht nur nicht die Privatpersonen, sondern auch die Mehrzahl der Eisenbahnbeamten selbst sind nicht in der Lage, sie anzuwenden. Uebrigens liegt die Unzugänglichkeit der Tarife zum grossen Theil in der Schwierigkeit der zu lösenden Aufgabe. Die deutschen und die russischen Tarife sind von einander verschieden, woraus Unbequemlichkeiten bei Waarenabsendungen entstehen. Die russische Klassifikation weist eine sehr ins einzelne gehende Nomenklatur auf, in welcher die Tarifsätze von ein Zehntel bis zu zwei Hundertstel Kopeke für ein Pud und Werst auf die verschiedenste Weise, in Abhängigkeit von Werth, Nützlichkeit und anderen Eigenschaften der Waaren, angewandt werden. Für verhältnissmässig wenige Massen Güter ist ein doppelter Tarif für ein Pud und Wagen vorgesehen. Die deutsche Nomenklatur ist bedeutend einfacher. Alle Güter werden nach einem Tarif transportirt; nur für einige wenige Massenfrachten bestehen Spezial- und Ausnahmetarife. Eine weitere Verschiedenheit der Tarifbestimmungen beider Staaten besteht darin, dass in Russland die Wahl des Beförderungsweges dem Absender überlassen wird, und nur falls in dem Frachtbriefe ein solcher von dem Versender nicht angegeben ist, bestimmt die Versandstation den Beförderungsweg, während in Deutschland die Eisenbahnverwaltung die Richtung wählt. Es ist aber die Möglichkeit vorhanden, den russischen Tarif zu vereinfachen; hierzu wird auch mit beitragen, dass auf den Bahnen der beiden Länder für Frachtzahlungsberechnung eine Kursparität zwischen der russischen und der deutschen Valuta eingeführt ist. Alles dieses wird die Bromberger Kommission in den Bereich ihrer Erwägungen ziehen, weil ihr die Aufgabe gestellt ist, dem Tarife eine solche Form zu geben, dass er einen möglichst geringen Umfang annimmt und dass er ausserdem die Möglichkeit bietet, leicht die gesuchten Angaben finden zu können."

— **Mord und Diebstahl auf den Eisenbahnen.** Unter dieser zum Reisen wenig ermuthigenden Ueberschrift bringt der Petersburger „Herold" die nachfolgenden Auseinandersetzungen; er schreibt: „Auf den russischen Eisenbahnen werden jedes Jahr gegen zehn Raubmorde verübt, und die Fälle von Diebstahl sind zahlreich. Kürzlich wurde auf der Kiew-Brest-Eisenbahn eine Frau ermordet und beraubt, und vor einem Monat verlor ebenso auf einer südlichen Eisenbahn ein Ingeniör sein Leben und seine Baarschaft. Gewöhnlich entspringen die Mörder und Diebe und — werden nicht mehr gesehen. An der Häufigkeit der Verbrechen auf den Eisenbahnen ist ohne Frage zu einem grossen Theil der Mangel an Ordnung in den Zügen schuld. Auf jedem Zuge befinden sich etwa 15 Schaffner, Packmeister und andere Personen, insgesammt zum Mindesten 20 Mann. So viel Menschen sollten wohl imstande sein, das Leben und Eigenthum der Reisenden zu sichern, wenigstens bis auf die aussergewöhnlichen Fälle. (Ausserordentlich bescheiden. D. Schriftl.) Trotzdem geschieht für die Sicherheit der Reisenden fast nichts. Man sieht auf der Fahrt von einer Station zur anderen den Schaffner im Wagen nur, wenn er von neu hinzugestiegenen Reisenden die Fahrkarte fordert und wenn er sonst noch zu irgend einem Zweck einen Gang durch den Wagen macht. Sitzen nur zwei Personen oder einige ausersehene Opfer zwischen einer Anzahl Verbrecher im Wagen, so kann beliebig gemordet und geraubt werden, denn eine Störung durch den Schaffner wäre doch nur eine zufällige. Wenn die That vollbracht, springen die Dunkelmänner vom Zuge ab und entkommen in den Wald. Ein paar Reisende im Wagen sind völlig schutzlos, jedem Mörder, jedem Räuber preisgegeben. Schlafen die wenigen Reisenden, so ist die Gefahr für sie natürlich noch schlimmer. Ein so grosser Mangel an persönlicher Sicherheit auf den Eisenbahnen ist auffallend auch insofern, als man doch sonst in den Städten um den Schutz des Publikums so besorgt ist. In St. Petersburg stehen z. B. 8 876 Nachtwächter von 7 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens auf der Wacht für die Sicherheit der Einwohner in ihren verschlossenen Wohnungen, und andererseits thut die Polizeimannschaft das ihrige. Aber begibt man sich von St. Petersburg auf die Eisenbahn, so ist man auf den 40 000 Werst des Eisenbahnnetzes, auf jeder Fahrt mit seiner Baarschaft und seinen Habseligkeiten schutzlos seinem Schicksal überlassen. Und doch wäre es so einfach, einen Schutz zu organisiren. Es wäre blos für jeden Wagen ein Schaffner anzustellen, der die ganze Nacht im Wagen bleibt, und in jedem Wagen sollte für die Nachtzeit ein Ausgang verschlossen werden, wodurch dann selbstverständlich auch das Wandern der Reisenden aus einem Wagen in den anderen nicht mehr möglich sein kann. Dadurch würde den Reisenden sehr viel geholfen, die Verübung von Verbrechen im Zuge würde sehr erschwert und auch das Entkommen vom Zuge könnte den Verbrechern nicht mehr so leicht gelingen."

Wenn man eine solche Beschreibung liest, so wird einem ganz schauerlich zu Muthe bei dem Gedanken, dass die Verhältnisse es auch einmal so fügen könnten, dass man eine Reise durch Russland machen muss. Aber allem Anschein nach malt der Berichterstatter des „Herold" im Missmuthe zu schwarz in schwarz. Es ist wenigstens für Personen, die unter den geordneten Verhältnissen, wie sie in Deutschland bestehen und als etwas ganz Selbstverständliches hingenommen werden, nicht recht begreiflich, wie im europäischen Russland etwas derartiges so gewöhnlich sein kann, dass das reisende Publikum gewissermaassen schon mit der Möglichkeit rechnet, beraubt zu werden, ohne dass es gelingt, die Verbrecher dingfest zu

machen, da der „Herold“ schreibt: Gewöhnlich entspringen die Mörder und Diebe und — werden nicht mehr gesehen! Und das geschieht, obgleich ein kleines Armeekorps von 20 Beamten in jedem Zuge Dienst thut. Nach der Darstellung unserer Quelle scheinen nur die Räuber und Diebe in den Zügen ungestört zu sein! Das scheint denn doch offenbar zu viel des Guten und nur dazu bestimmt, durch übermässig starkes Auftragen von grellen Farben die Verwaltungen und Beamten auf Missstände aufmerksam zu machen, die dringend der Abhilfe bedürfen. Anders kann wohl kaum die Schilderung aufgefasst werden.

Immerhin gibt die Darstellung einen Einblick in die Eisenbahnverhältnisse und namentlich über die Sicherheit in den Zügen, die gewiss gehoben werden muss, selbst wenn nur ein Theil der Auseinandersetzungen des „Herold“ den Thatsachen entspricht.

— **Eisenbahn Lodz-Koluszki.** Das „Lodz. Tgb.“ schreibt: „Die neue Linie wird die Warschau-Wiener Bahn auf der hundertsten Werst (von Warschau aus gerechnet) mit einem Viadukt kreuzen und sich links von Koluszki auf der dritten Werst dem Gleise der Lodzer Fabrikbahn anschliessen. Auf der 21. Werst wird sie dann die Linie der letzteren mit einem Viadukt kreuzen, dann Lodz bis zur Linie der Kalischer Bahn umgehen und diese auch wieder mit einem Viadukt schneiden. Die ganze Bahn wird auf einem besonderen Damm parallel mit der Linie der Lodzer Fabrikbahn gehen und eine Länge von 22 Werst haben, was zusammen mit dem rollenden Material einen Kostenaufwand von 10000000 R. verursachen wird. Der Bau dieser Bahn wird wahrscheinlich im Herbst 1902 beendet sein, und um diese Zeit wird wohl auch das Projekt der Erbauung eines Centralbahnhofes in Koluszki verwirklicht werden.“

Wenn man sich die Sachlage vergegenwärtigt, die durch den Bau der Bahn geschaffen wird, so ergibt sich, dass durch diese normalspurige Bahn eine Verbindung zwischen der Bahn nach Kalisch und über Koluszki mit der Linie Iwangorod-Granitza hergestellt wird. Damit wird aber zugleich Kalisch bezw. das westliche Europa in ganz direkte Beziehung zu der grossen Verkehrslinie Koluszki-Skarshisko-Shabinka-Minsk-Smolensk-Moskau gesetzt. Oder — was im vorliegenden Falle mehr ins Gewicht fällt — es wird mit dem Süden und Südosten (Odessa, Kiew, Kursk, Charkow) eine direkte Verbindung hergestellt. Namentlich die letztere Verkehrsmöglichkeit kann für die weitere Entwickelung des Absatzes deutscher Industrieerzeugnisse von Wichtigkeit werden. Im übrigen wird aber wohl für die Konzessionirung der Bahn in erster Linie die Erwägung maassgebend gewesen sein, die überaus starke und wichtige Festung Iwangorod ausser über Warschau auch noch auf einem zweiten Wege mit der westlichen Grenze in Verbindung zu setzen. Die letztverflossenen Jahre haben gerade in der Ausstattung der polnischen Gebietstheile des russischen Reiches mit Eisenbahnen ziemlich umfangreiche Bauten gebracht, und zwar ganz im Gegensatz zu der vorher herrschend gewesenen Anschauung, der zufolge derartige Bauten fast ängstlich vermieden wurden. Abgesehen von dem immerhin fraglichen Werth der früheren Anschauung über die Rückwirkung derartiger Grenzbahnen bei kriegerischen Verwickelungen haben unter dem Fehlen der Eisenbahnverbindungen an der Westgrenze des Reiches zweifellos die wirthschaftlichen Beziehungen sehr gelitten. Es kann daher in dieser Richtung nur begrüsst werden, dass die Anschauungen sich an maassgebender Stelle geändert haben.

— **Eine neue russische Eisenbahn nach China.** In der gegenwärtigen Zeit, in der ganz Europa im offenen Krieg mit China oder wenigstens in einer sehr ernsten Vertheidigung seiner Staatsangehörigen und seiner grossen materiellen Interessen gegenüber einer mächtigen Partei in China begriffen ist, muthet es eigenartig an, ganz ernsthafte neue grosse Pläne besprechen zu hören, die weitere und engere Beziehungen zu China anzuknüpfen geeignet sein sollen. Andererseits ist es aber vielleicht ein Zeichen dafür, dass man in Russland die politische Lage in China für weniger gefährlich ansieht, als im übrigen Europa und dass man zuversichtlich auf eine verhältnissmässig schnelle Beilegung der Verwickelungen hofft. Kurz, man scheint sich allen Ernstes mit dem weiteren Ausbau des Schienennetzes in China zu tragen. Ausgehend von dem Gesichtspunkte, dass dem russischen Handel mit China keine schöne Zukunft prophezeit werden könne, wenn nicht eine direkte Eisenbahnlinie in das Innere Chinas gebaut wird, hoffen die „Mosk. Wed.“, indem sie eine Meldung der „Westminster Gazette“ bringen, dass Russland bereits die Konzession zum Bau einer zweiten Eisenbahn in China erhalten habe und wünschen, dass die Nachricht sich bestätigen möge. Von der Nothwendigkeit einer solchen Erweiterung zeichnet das Blatt folgendes Bild. „Die russischen Waaren müssen, um auf chinesische Märkte zu gelangen, die ganze Linie der sibirischen Eisenbahn durchlaufen; dann werden sie auf Schiffe, wahrscheinlich ausländische, geladen und darauf kommen sie in einen der chinesischen Häfen, das heisst in einen solchen Ort, wo man mit einem starken ausländischen Wettbewerb zu rechnen hat. Der weitere Transport russischer Waaren auf chinesischen Landwegen ist verlustbringend, die Preise stellen sich höher und die Waaren werden dem chinesischen Volke um so schwerer zugänglich. Man hat also Grund, einen direkten Verkehrsweg nach chinesischen inneren Märkten zu bauen, und der müsste den Bedingungen der Lage und der Verhältnisse gemäss von der sibirischen Hauptbahn abzweigen. Dieser Verkehrsweg wäre für die Russen nicht nur als Ausfuhrkaufleute, sondern auch als Abnehmer chinesischer Waaren wichtig. Gegenwärtig wird ungeheures Geld für den Theetransport in der Mongolei gezahlt. Die übermässigen Frachtgelder sind so bedeutend, dass, wie der russische Konsul in Tientsin meint, der Theeverkehr dazu neigt, seinen alten Verkehrsweg zu verlassen und auf einen neuen Weg, durch das nördliche Eismeer, überzugehen. Auch einige Kiachtaer Händler haben begonnen, den in Hankau bestellten Thee über den Wasserweg und nicht über Kiachta, wo sie selbst wohnen, zu beziehen. Im Laufe des Jahres 1898 verringerte sich aus diesem Grunde der Theetransport über Tientsin um 9 %. Vor allen Dingen verliert die sibirische Eisenbahn, zu deren Bau Hunderte von Millionen Rubel verausgabt wurden, einen Theil der werthvollen Güter, und weiter verlieren die russischen Schiffe infolge der neuen Verkehrsrichtung ebenso die Frachten, die in die Hände der Engländer fallen. Unter diesen Umständen kann man sich auf eine Theekrisis gefasst machen. Jedoch sind die Vortheile, die der Handel durch den neuen Weg gewinnen würde, verschwindend gegenüber den politischen und strategischen Vortheilen, die Russland durch eine derartige Eisenbahn zu theil werden könnten. China grenzt an Russland auf einer langen Strecke, vom Turkestangebiet bis zum stillen Ozean, und es muss daher darauf bedacht sein, dass die Unfähigkeit Chinas, seine aufrührerischen Elemente zu zügeln, Veranlassung geben kann, Truppen in dieses Land zu werfen, um seine Interessen zu schützen. Der gegenwärtige Boxeraufstand beweist das auf das Klarste. Vielleicht sind beim Bau der ostchinesischen Eisenbahn einige Ausgangspunkte für eine Eisenbahn nach dem Innern Chinas in Aussicht genommen worden; vielleicht gilt Port Arthur als solch' ein Ausgangspunkt. Aber eine Eisenbahn in südwestlicher Richtung könnte leicht viele sehr ernste Ungelegenheiten zur Folge haben. Die Bahn würde sich allzu nahe an der Meeresküste hinziehen und wäre somit im Falle politischer Verwickelungen in Europa offen für Ueberfälle. Vom ökonomischen Gesichtspunkt aus käme das Missliche in Betracht, dass der Weg für Waaren nach China und zurück unnöthig verlängert würde und die Waaren sich dadurch vertheuerten. Dagegen würde in diesem Falle eine Eisenbahn in südöstlicher Richtung Russland alle Vortheile bieten.“

Ob das russische Blatt doch nicht etwas zu sanguinisch in der Auffassung der augenblicklichen Weltlage ist? Es darf doch mindestens noch nicht zweifellos sein, dass sich die Wogen schon so bald beruhigen werden und dass, nachdem sie sich beruhigt haben werden, die Verhältnisse der Entwickelung eines weiteren Anschlusses Chinas an europäische Interessen besonders günstig sein werden.

— **Schantung-Eisenbahn.** Die Verwaltung der Gesellschaft erklärt die kürzlich von einigen Blättern gebrachte Nachricht dass die Bestellungen auf Eisenbahn- und Brückenbaumaterial für die in der Errichtung begriffenen deutschen Eisenbahnen in Schantung aus Anlass der gegenwärtigen Unruhen in China zurückgezogen worden seien, als vollständig aus der Luft gegriffen. Es seien im Gegentheil, um den Bau der ersten Strecke von der deutschen Hafenstadt Tsingtau in das Hinterland der Provinz Schantung zu beschleunigen, alle Maassregeln getroffen, um vorerst das zur Vollendung der ersten 100 km nothwendige Bau- und Betriebsmaterial so schnell wie irgend möglich nach China zu befördern. Weder in der planmässigen Abfahrt der von ihr gemietheten Transportdampfer, noch in der Abrufung des von ihr bestellten Materials sei irgend eine Stockung eingetreten.

— **Eisenbahnbau in Algier.** Trotz des Drängens von verschiedenen Seiten ist ein endgültiges Programm für den durch das politische Vordringen Frankreichs im Süden Algiers bedingten Eisenbahnbau noch nicht aufgestellt. Es wetteifern verschiedene Pläne, mehr östlich oder mehr westlich miteinander. In der Kammer antwortete die Regierung vorerst ausweichend, aber beruhigend, dass womöglich alle projektirten Linien gebaut werden sollen.

— **Zu dem Absturz eines elektrischen Strassenbahnwagens bei Tacoma** (Nordamerika), der bereits in Nr. 53 S. 819 d. Ztg. kurz erwähnt wurde, wird der „B. B-Ztg.“ aus vorgenannter Stadt noch folgendes gemeldet: Die Fahrgäste der elektrischen Strassenbahn waren auf einem Ausflug begriffen, 104 hatten den Wagen in der Edisonvorstadt bestiegen, um

einer Parade beizuwohnen. Der Wagen fuhr ziemlich schnell, bis er an der Biegung bei der Delinstreet entgleiste und nicht zum Stehen gebracht werden konnte. Der Wagen lief gerade auf einen 120 Fuss tiefen Abhang los, der nur mit einem Holzzaun eingefasst war; dieser zerbrach sofort und der Wagen stürzte mit allen Insassen in die Tiefe. Auf der halben Höhe des Abhanges stiess er dann auf einen Felsenvorsprung, was mit solcher Wucht geschah, dass der Wagen fast ganz zertrümmert wurde, wobei eine Anzahl Personen getödtet und verwundet wurden. Als der Wagen unten ankam, waren nur noch die, welche in der Mitte standen, am Leben. 35 Personen, Männer, Frauen und Kinder, wurden getödtet und 18 verwundet, davon 9 schwer. Die Leichen waren furchtbar entstellt und auch die Verwundeten konnten kaum erkannt werden, so zerschnitten waren ihre Gesichter; das Blut floss buchstäblich in Strömen.

Allgemeines.

— **Im Bereich der Telegraphie ohne Draht** ist wieder ein Fortschritt zu verzeichnen. Der Franzose Joseph Vallot, der die Wetterwarte auf den Abhängen des Montblanc leitet, hat mit zwei anderen Physikern Versuche ausgeführt, aus denen hervorgeht, dass eine telegraphische Verbindung zwischen der Erde und einem Luftballon auch dann möglich ist, wenn der im Ballon befindliche Apparat nicht durch einen Draht mit der Erde in leitender Verbindung steht. Die letzterwähnte Bedingung kann in manchem Betracht, namentlich in Kriegsfällen, hinderlich werden — darum ist die neue Entdeckung von grosser Wichtigkeit. Der Aufstieg des Ballons, mit dem das Experiment vorgenommen wurde, erfolgte auf einem Platz bei St. Denis. Der Ballon führte nur einen Empfangsapparat mit sich, so dass er also nur Nachrichten von der Erde erhalten, aber nicht solche aussenden konnte. Um die elektrischen Signale des Sendeapparates, der auf dem Gelände einer Gasanstalt aufgestellt worden war, aufzufangen, hing aus der Gondel des Ballons ein 50 m langer Kupferdraht herab, der in eine Metallkugel endigte. Als Signalmast für die Sendestation war ein 40 m langer Telegraphendraht gewählt, der von einem kleinen Gasballon in senkrechter Stellung gehalten wurde. Eine Vermittelung telegraphischer Zeichen war noch möglich, als sich das Luftschiff in einer Höhe von 800 m und in einem Horizontalabstand von 6 km von der Sendestation befand.

— **Eine Fahrt auf dem Meeresgrunde.** Ein Diner unter den seltsamsten Umständen, die bisher wohl von einem Menschen ausgedacht worden sind, hat am 10. d. Mts. Kapitän Lake, der Erfinder des Unterseebootes „Argonaut“, mit 13 Gästen eingenommen. Die Gesellschaft schiffte sich in Bridgeport am Long Island Sund ein, worauf das Boot unter Wasser gelassen wurde und mehrere englische Meilen auf dem Meeresgrunde weiterfuhr. Während man sich in einer Tiefe von 35 Fuss befand, wurde ein an Bord zubereitetes und gekochtes Diner aufgetragen. Nach der Mahlzeit liess Kapitän Lake die Thür der Taucherabtheilung öffnen, worauf zwei Taucher herauskamen und patentirte Taucheranzüge vorführten. Dann gab der Kapitän eine Vorstellung mit seiner Saugpumpe, die dazu bestimmt ist, gesunkene Güter zu heben. Der „Argonaut“ hielt bei einem gesunkenen Kohlenschooner, und mittelst dieser Pumpe wurden 4 t Kohlen durch das Wasser nach einem grossen Kohlenboot darüber, in einer Geschwindigkeit von einer Minute die Tonne, hinaufgeschafft. Fünf Mann bedienten unter der Führung des Erfinders den „Argonaut“. Einige der Gäste klagten über schwaches Kopfweh, sonst aber wurden keine weiteren Unbequemlichkeiten von der unterseeischen Reise verspürt. Der „Argonaut“ ist das zweite Boot, das Kapitän Lake gebaut hat, und es ist schon bedeutend vollkommener, als das erste war. Das Boot ist aus Stahl gebaut. Die Form gleicht der einer Banane. Das Schiff ist dazu bestimmt, sowohl auf als unter der Oberfläche des Wassers zu fahren und auch auf dem Meeresboden entlang zu „kriechen“, um Wracks und verlorene Schätze aufzusuchen. Das Fahrzeug hat ein starkes Gerüst, um dem Wasserdruck in grosser Tiefe zu widerstehen, und nimmt einen Luftvorrath für die Besatzung in Behältern mit. Es wird auf der Oberfläche durch eine Schraube, wenn es unter Wasser ist, durch einen Gasmotor von 30 PS. vorwärts bewegt. Das Fahrzeug hat zwei Räder unter dem Bug und eines unter dem Hinterschiff, durch die es auf dem Grunde der See fortbewegt wird. Es kann mit einer Reihe von Booten ausgerüstet sein, die ebenfalls hinabgelassen und bei einem gesunkenen Wrack angelegt und dann wie unterseeische Eisenbahnwagen auf dem Meeresboden nach der Küste geschleppt werden können. An dem „Argonaut“ sind mächtige elektrische Scheinwerfer angebracht, um Wracks aufzufinden. Mittelst eines Systems von luftdichten Kammern gehen die Taucher mit Leichtigkeit ein und aus, während das Fahrzeug unter Wasser ist, als ob man durch eine Thür nach der anderen ginge. Der „Argonaut“ wird versenkt dadurch, dass man Wasserbehälter auf dem Boden volllaufen lässt; wünscht man das Boot zu heben, so werden diese ausgepumpt. Wenn ein Unfall passirt, so wird ein lösbarer Kiel, der mehrere Tonnen wiegt, von dem Boot abgelöst, und die Tragkraft des Schiffes bringt es dann von selbst zu der Oberfläche. Ein Fernsprecher verbindet das Fahrzeug mit dem Taucher, wenn der letztere ausserhalb des Fahrzeuges arbeitet.

— **Die grossen Seehäfen Europas.** Die grossen Fortschritte, die das Deutsche Reich seit seinem Bestehen im Handelsverkehr und Seewesen gemacht hat, erhellen auch aus einem Vergleich seines grössten Seehafens, Hamburgs, mit den andern grossen europäischen Häfen. In den „Hamburger Beiträgen“ wird für das Jahr 1898 nach den offiziellen europäischen Statistiken eine zahlenmässige Uebersicht über den Seeverkehr in den Haupthäfen gegeben. Dieselbe berücksichtigt nur Zahl und Raumgehalt der Seeschiffe unter Ausschluss des Küstenverkehrs, der nicht in allen Ländern gleichmässig angegeben ist und schon deshalb bei einem Vergleich ausscheiden muss. Voran steht danach wie von jeher nach Schiffs- und Tonnenzahl der Hafen von London, in dem 1898 11 306 Schiffe mit 9 400 000 Registertonnen Ladefähigkeit ankamen. Dann folgt aber nach der Tonnenzahl sogleich Hamburg mit 7 990 Schiffen und 6 700 000 t; nach diesem kommen in geringem Abstande Antwerpen mit 5 358 Schiffen und 6 500 000 t, sodann Liverpool mit 3 652 Schiffen und 6 200 000 t. Nach Rotterdam kamen 5 881 Schiffe mit 5 400 000 t; ihm folgt als erster Mittelmeerhafen Marseille mit 4 141 Schiffen und 4 400 000 t. Erheblich weniger Tonnen zählen die Häfen Genua (2 339 Schiffe, 2 500 000 t), Havre (2 375 Schiffe und 2 300 000 t), Triest, das trotz der hohen Schiffszahl von 8 708 nicht mehr als 2 100 000 t zählt, und Bremen mit der nämlichen Tonnenzahl bei 2 494 Schiffen. Amsterdam steht mit 1 734 Schiffen und 1 400 000 t unter den 11 Häfen an letzter Stelle.

Dieser Verkehr und das Maass der Betheiligung an ihm ist das Ergebniss eines heissen Wettstreits der Nationen im Handelsverkehr, der sich von 1871, dem Beginn der gegenwärtigen politischen Gestaltung Europas, deutlich verfolgen lässt. Seit 1871 haben alle genannten Häfen ihre Tonnenzahl ganz bedeutend gesteigert. Sie wurde fast verdoppelt in Liverpool, mehr als verdoppelt in Bremen, Triest, Genua, Marseille und Havre, verdreifacht in London, mehr als verdreifacht in Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, fast vervierfacht in Hamburg.

Im Jahre 1871 stand Liverpool mit 3 300 000 t obenan. Ihm folgte London mit 3 100 000 t. Alle übrigen Häfen kamen erst in weitem Abstand. Antwerpen, Hamburg und Marseille mit 1 800 000 t, Rotterdam mit 1 700 000 t hatten noch über eine Million Tonnen. Schon darunter kamen der Reihe nach Havre, Genua, Triest, Bremen, Amsterdam. Bereits 1875 hatte dann London Liverpool überholt und behauptet seitdem die erste Stelle. Hamburg hat Liverpool in stetiger Aufwärtsbewegung allmählich eingeholt, und seit 1893 stehen die Hamburger Zahlen höher. Antwerpen hielt mit Hamburg annähernd Schritt, überflügelte es 1897 sogar vorübergehend wieder, um jedoch 1898 um 500 000 t hinter ihm zurückzubleiben.

Die Zahl der Schiffe hat dagegen nicht in gleichem Umfange zugenommen. Hauptsächlich ist die Vermehrung der Tonnenzahl durch Einstellung grösserer Schiffe, durch das Vordringen der Dampfschifffahrt erreicht worden. Abgenommen hat die Schiffszahl von 1871 bis 1898 in den französischen Häfen Marseille und Havre, in Genua und Liverpool. Um 12 % oder weniger Zunahme haben Bremen, Triest, Antwerpen, Amsterdam, um 27 % London, um 65 % Rotterdam, um 90 % Hamburg, dessen Schiffszahl von 1898 bis 1899 wieder um 7 % weiter wuchs.

Gerichtsentscheidungen.

Zusammengestellt von W. Coermann, Amtsrichter in Mülhausen i. E.

I. Frachtrecht.

1. Nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist eine Belastung der Sendung mit Nachnahme noch während der Beförderung zulässig. Das Pfandrecht der Art. 20 und 21 deckt diese Nachnahme ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe sogenannte Spesen- oder Werthnachnahme ist, d. h. ob dieselbe ausser den Beförderungskosten noch den Kaufpreis ganz oder theilweise enthält.

Oberlandesgericht Colmar 13. Dezember 1899. (Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothringen. Jahrg. 1900. S. 146.)

II. Bürgerliches Recht.

2. Das Verweilen auf der Plattform eines Wagens in angemessener Haltung begründet nicht ohne Weiteres ein Verschulden des Verletzten, wenn derselbe bei einer Kurve vom Wagen geschleudert wird.

Reichsgericht 2. April 1900. (Jur. Wochenschrift. 1900. S. 396.)

3. Das Haftpflichtgesetz findet Anwendung, wenn die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes — hier einer Drehscheibe — den Unfall beeinflusst hat. Der aufsichtspflichtige Beamte wird nach Art. 1384 Abs. 1 des code civil (und § 823 B. G.-B.) nur haftbar, wenn ihn wegen der Verletzung durch die in Obhut befindliche Drehscheibe ein Verschulden trifft oder wenn ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Verletzung und seiner Handlungsthätigkeit besteht.

Es ist Sache der Bahn, auf öffentlicher Strasse angelegte Drehscheiben so einzurichten, dass sie von Kindern nicht zum Spiel benutzt werden und dass sich die Kinder an denselben nicht beschädigen können.

Oberlandesgericht Colmar 5. Januar 1900. (Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothringen. Jahrg. 1900. S. 207.)

4. Wie das Bedienen einer Weiche, so gehört auch das während der Bedienungszeit plötzlich nothwendig gewordene Reinigen derselben zum Betriebe, so dass ein dabei erlittener Unfall als Betriebsunfall anzusehen ist.

Reichsgericht 8. März 1900. (Jur. Wochenschrift. 1900. S. 316.)

5. Von der Haftpflicht befreit sich die Bahn durch den Beweis, dass nur eigenes Verschulden oder höhere Gewalt als Ursache übrig bleiben; sie braucht dann nicht zu beweisen, welcher der beiden Entschuldigungsgründe vorliegt.

Reichsgericht 8. Februar 1900. (Jur. Wochenschrift. 1900. S. 257.)

6. Wer durch Almosengeben von fahrenden Wagen aus Kinder heranzieht, haftet für den hierbei den Kindern etwa zustossenden Unfall.

Tribunal Lille 15. Dezember 1898. (Ztschr. f. deutsches Bürgerl. R. 1900. S. 32)

7. Benutzen eine Hafenbahn und eine elektrische Linie dasselbe Gleise und wird ein Fahrgast der letzteren bei einem Zusammenstoss eines Motorwagens mit einem Güterzuge verletzt, so hat dieser gegen die Bahn selbst dann einen Haftpflichtanspruch nach § 1 des Haftpflichtgesetzes, wenn der Motorwagenführer den Unfall verschuldet hatte.

Reichsgericht 29. Januar 1900. (Jur. Wochenschrift. S. 188.)

8. Bei dem Schadenersatzansprache auf Grund des Haftpflichtgesetzes braucht sich der Verletzte seinen Anspruch aus einem Vertrage mit einer privaten Unfallversicherungsgesellschaft nicht abziehen zu lassen.

Reichsgericht 29. September 1899. (Seuffert's Archiv N. F. Bd. 25. S. 154.)

9. Ein Fussgänger war in der Dunkelheit, angeblich vom Wege abirrend, auf den Bahnkörper gerathen und von einem Zuge verletzt. In dem unerlaubten Betreten des Bahnkörpers liegt an sich noch kein Verschulden. „Es besteht kein Rechtssatz des Inhalts, dass schlechthin jede Verfehlung gegen gesetzliche oder behördliche Verbote als ein Verschulden aufgefasst werden muss. Namentlich liegt nach feststehender Rechtsprechung ein eigenes Verschulden im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes immer nur vor, wenn der Verletzte dasjenige Maass von Aufmerksamkeit nicht beobachtet hat, das nach allgemeinen Grundsätzen von jedem Vernünftigen und Zurechnungsfähigen bei Vornahme seiner Handlungen vorausgesetzt werden muss. Somit schliesst auch ein verbotswidriges Handeln dann kein Verschulden in sich, wenn es auf einem Irrthum beruht und dieser ursächliche Irrthum seinerseits nicht durch Verabsäumung der Pflicht zur Aufmerksamkeit entstanden ist. Die Beweislast für das eigene Verschulden des Verletzten trifft die Bahn; ob aber dieser Beweis ohne weiteres hier als erbracht angesehen werden kann, bedarf keiner Erläuterung. Denn auch bejahendenfalls hätte mit Rücksicht auf das vom Berufungsgericht festgestellte Obwalten eines Irrthums beim Kläger die Bahn doch wieder zu beweisen, dass dieser Irrthum durch dessen eigenes Verschulden verursacht ist, und dieser Beweis ist nicht erbracht."

Reichsgericht 13. November 1899. (Seuffert's Archiv N. F. Bd. 25, S. 161.)

10. Der Hausbau in einer öffentlichen Strasse enthält die stillschweigende Abmachung zwischen Stadt und Eigenthümer, dass diese Strasse als Verkehrsverbindung mit dem Hause, als Luft- und Lichtquelle bestehen bleibt. Wird dadurch auch das Recht der Stadt auf Aenderung der Strasse nicht aufgehoben, so begründet andererseits eine solche Aenderung, welche eine wesentliche Erschwerung der Verbindung oder Entziehung von Licht oder Luft enthält, einen Schadenersatzanspruch gegen dieselbe.

Reichsgericht 19. Februar 1899 und 3. April 1900. (Jur. Wochenschr. 1900. S. 85, 421.)

11. Die Umwandlung einer von beiden Enden zugänglichen Strasse in eine sogen. Sackgasse gibt den Anliegern keinen Schadenersatzanspruch.

Reichsgericht 9. Januar 1900. (Jur. Wochenschr. 1900. S. 168.)

12. Ein Anlieger des Brüsseler Nordbahnhofes hatte Schadenersatzklage erhoben, weil der Werth seines Hauses und Gartens durch den Bahnverkehr wesentlich gemindert sei. Nachdem nachgewiesen war, dass diese Beeinträchtigung seit dem Jahre 1887, in welchem Kläger das Anwesen gekauft hat, sich nicht wesentlich verändert hat, wurde die Klage abgewiesen, da der frühere Eigenthümer wegen dieser Werthverminderung schon entschädigt war, Kläger die Nachtheile bei dem Kaufe wahrnehmen konnte, ausserdem bei dem Kaufpreise diese Beeinträchtigung berücksichtigt war.

Tribunal Brüssel 27. Februar 1897, Appellhof Brüssel 25. Juli 1898, belgischer Kassationshof 1. Juni 1899. (Zeitschr. f. Deutsches Bürgerl. R. 1900. S. 16.)

13. Für die Werthbestimmung bei Enteignungen ist lediglich der Zeitpunkt der Enteignung bezw. der Zustellung des Enteignungsbeschlusses maassgebend; spätere Wertherhöhungen kommen nicht in Betracht.

Reichsgericht 1. Dezember 1899 (Jur. Wochenschrift. S. 30.)

III. Versicherungsrecht.

14. Bei Entwerthung von Versicherungsmarken erscheint die volle Aufschrift der Jahreszahl „1900" zulässig.

Reichsversicherungsamt 11. April 1900. (Die Inval.- und Alters-Versicherung. Jahrg. X. Nr. 15.)

15. Ein Betriebsbeamter, dessen Jahresarbeitsverdienst lediglich infolge der Abrundung der monatlichen Gehaltszahlungen 2 000 ℳ übersteigt, ist nicht versicherungspflichtig.

Reichsversicherungsamt 2. März 1900. (Die Inval.- und Alters-Versicherung. Jahrg. X. Nr. 10.)

16. Bei Berechnung der dreiwöchigen Frist des § 28 des Krankenversicherungsgesetzes sind die Sonntage mitzuzählen.

Bad. Verwaltungsgerichtshof 9. Januar 1900. (Die Arbeiterversorgung. Jahrg. XVII. Nr. 15.)

17. Eine Krankheit im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes ist als beendet anzusehen, wenn der Kranke die Erwerbsfähigkeit wieder erlangt hat. Ohne Rücksicht auf eine ärztliche Bescheinigung über die Fortdauer des Lungenleidens muss eine spätere Unterbrechung der Erwerbsfähigkeit durch abermalige Erkrankung als neue Krankheit angesehen werden.

Landgericht Strassburg 22. November 1899. (Die Arbeiterversorgung. Jahrg. XVII. Nr. 16.)

Zu § 77 Abs. 2 V.-O. Einer am 26. Juni d. J. durch das Amtsgericht in Mülhausen i. E. erfolgten Verurtheilung der Eisenbahn zu Schadenersatz für beschädigt angekommenen Gries liegt folgender Thatbestand zu Grunde:

Am 17. Mai 1899 ging ein gedeckt gebauter Güterwagen von Ermsleben in Mülhausen ein, der mit Gries beladen war. Beim Oeffnen des Wagens stellte es sich heraus, dass der Boden desselben mit einem salzhaltigen, feuchten Schmutz bedeckt war, welcher von unten her in die Säcke eingedrungen war und die Sendung beschädigt hatte. Empfänger erhob Schadenersatzklage gegen die Bahn auf Bezahlung des ermittelten Schadens von 105 ℳ, deren Abweisung die verklagte Bahn mit dem Hinweis beantragte, dass der in ordnungsmässigem Zustande gestellte Wagen nur bei der Beladung durch die Leute des Absenders hätte beschmutzt werden können. Von einer Auflösung vorher trocken gewesenen Schmutzes durch Luftfeuchtigkeit könne keine Rede sein, da der hier trocken befundene Gries vermöge seiner besonderen Eigenschaften in erster Linie die Feuchtigkeit hätte anziehen müssen. Nach Erhebung eines umfangreichen Zeugenbeweises erfolgte die Verurtheilung aus nachstehenden Gründen: Bei der unbestrittenen Selbstverladung des Absenders ist ein Schadenersatzanspruch gemäss § 77 Nr. 3 und Abs. 2, 3 der Verkehrsordnung nur gerechtfertigt, wenn der Empfänger oder sonst Berechtigte beweist, dass a) ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute den Schaden verursacht hat oder b) dass der Schaden aus den mit der Selbstverladung verbundenen besonderen Gefahren nicht entstehen konnte. Letzterer Fall erscheint hier bewiesen. Die Zeugenvernehmung hat folgendes Sachverhältniss ergeben:

Der gedeckt gebaute Wagen, der vorher zuletzt mit Theatergegenständen beladen war, ist — nachdem er 10 Tage lang unbenutzt auf Bahnhof Ermsleben gestanden hat — dem Absender auf dessen Anschlussgleise zugeschoben und hier unter einer Bedachung zum Schutze gegen Witterungseinflüsse

aufgestellt worden. Die beladenden Arbeiter fuhren mit ihrem Wagen unmittelbar neben den Eisenbahnwagen, mit dem sie eine Verbindung durch einen 1 m langen eisernen Steg herstellten. Ueber letzteren wurden die Säcke — nach vorheriger Feststellung ihres tadellosen Zustandes — in den Eisenbahnwagen befördert, bei dem sich keine Spur einer Ordnungswidrigkeit, insbesondere keine Bodenfeuchtigkeit zeigte. Wenn der Zeuge E. bekundet, die Wagen seien vorher in den Ecken nass gewesen, so muss diese Nässe vor dem Beladen soweit geschwunden gewesen sein, dass sie nicht mehr bemerkbar war.

Als Vertreter des Absenders waren dessen Angestellte verpflichtet, bei ihrer Thätigkeit die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zur Anwendung zu bringen. Dass sie diese Sorgfalt ausser Acht gelassen hätten, ist nicht erwiesen. Bei der Benutzung des von der Bahn gestellten Wagens verpflichtete sie die Sorgfalt keineswegs zu einer genauen Untersuchung desselben auf seine Verwendbarkeit. Letztere konnten sie voraussetzen, damit aber auch, dass der Wagen sich in reinlichem Zustand befand. Nur eine in die Augen springende Fehlerhaftigkeit, sofort wahrnehmbarer Schmutz und ähnliches würde ihnen den Vorwurf des Verschuldens zuziehen.

Die Zeugenvernehmung hat ergeben, dass die Arbeiter schon vermöge ihrer ganzen Thätigkeit zu besonderer Sorgfalt angehalten werden und dass sie diese nicht verletzt haben. Daraus ist aber mit Nothwendigkeit zu schliessen, dass sie weder die Beschmutzung verursacht, noch den Schaden fahrlässigerweise veranlasst haben und dass dieser Schaden überhaupt nicht aus der Selbstverladung des Absenders hat entstehen können.

Bei dieser Sachlage bedarf es der Feststellung der eigentlichen Schadenursache nicht mehr; die Einrede der Beklagten, die wasseranziehende Eigenschaft des Grieses schliesse die Luftfeuchtigkeit als Schadenerregerin aus, ist daher rechtlich bedeutungslos.

Bücherschau.

— **Das Riesengebirge und die Grafschaft Glatz** (Meyer's Reisebücher). Verlag des bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. Mit 12 Karten, 2 Stadtplänen und 2 Panoramen. Preis gebunden 2 ℳ.

Turisten und Sommerfrischlern, die ihre Schritte dem Reiche Rübezahls, dem weitgepriesenen Riesengebirge, zuwenden wollen, bietet die soeben erschienene, in allen ihren Theilen wesentlich umgearbeitete und reichlich vermehrte zwölfte Auflage des vorgenannten Werkes die beste Gewähr für eine zweckdienliche Führung zu den unerlässlichsten Punkten dieses an Naturreizen so überreichen, sagenumwobenen Gebietes. Dieser Führer für das Riesengebirge hat sich vermöge seiner praktischen Veranlagung stets gut bewährt, und er hat seiner Bestimmung, den Turisten ein treuer Begleiter, ein nie versagender und zuverlässiger Rathgeber zu sein, durch 11 Auflagen hindurch so ausgezeichnet entsprochen, dass auch die neue Auflage zweifellos auf's wärmste begrüsst werden wird. Getreu dem Grundsatz, dass jede neue Auflage thatsächlich auch ein neues, nach Inhalt und Form vervollkommnetes Buch darstellen soll, ist die Redaktion des Werkes vor allem den modernen Anforderungen durch die Neuaufnahme von Reiseplänen und Rathschlägen für Radfahrer begegnet. Zu den bemerkenswerthen Neuerungen gehört ferner auch die turistische Behandlung des Lausitzer Gebirges, das mit den aussichtsreichen Klingsteinkegeln der Lausche und des Hochwalds sowie einem der schönsten Punkte Sachsens, dem Oybin, einen lohnenden Eintrittspunkt in das Iser- und Riesengebirge bildet. — Die Karten wurden durch Nachträge bis auf den heutigen Tag ergänzt, ausserdem aber noch durch die Beigabe von drei neuen Wegekarten vermehrt. Die erste ist die des oben erwähnten Gebietes Zittau-Oybin-Lausche, während die zweite das Waldenburger Gebirge behandelt und besonders für die Besucher von Görbersdorf, Charlottenbrunn, Waldenburg, Salzbrunn und Fürstenstein von besonderem Interesse ist; die dritte Spezialkarte stellt das Glatzer Schneegebirge dar.

— **Meyer's Schweiz.** Verlag des bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. Mit 25 Karten, 10 Plänen und 29 Panoramen. Preis gebunden 6 ℳ.

Ein Reisebuch, das sich anschickt, in sechzehnter Auflage seine Dienste der Turistenwelt anzubieten, darf ohne Uebertreibung zu einer Erscheinung ersten Ranges in der einschlägigen Litteratur gezählt werden, besonders wenn es turistisch schwierig zu behandelnden Gebieten, wie sie die Schweiz umfasst, gilt, die an ihre Führer von Ruf die mannigfachsten und weitgehendsten Aufgaben stellen. Es ist nun in Turistenkreisen längst kein Geheimniss mehr, dass sich das Handbuch diesen Aufgaben und den sich unausgesetzt steigernden modernen Anforderungen gegenüber stets auf der Höhe seiner Bestimmung gezeigt hat. Unsere Reisewelt dürfte daher sicherlich dieser neuesten Ausgabe gleichfalls ihr Interesse entgegenbringen, zumal auch schon eine flüchtige Prüfung der neuen Bearbeitung zeigt, dass die Redaktion dem werthvollen Alten wiederum manches neue und unentbehrliche hinzugefügt und so den Ruf ihres altbewährten Buches hochgehalten hat. Die kartographische Ausstattung ist durch einen neuen Plan von Basel sowie durch Karten der Umgebung und Panoramen der Kurorte Schuls-Tarasp und von St. Moriz ergänzt worden, was den zahlreichen Besuchern dieser beiden Weltkurorte sehr erwünscht sein wird.

— Dr. A. Friderici, Staatsanwalt, **Das neue Miethrecht.** Leipzig 1900. Verlag von Hirschfeld. 94 S. (1,60 ℳ.)

Das kleine Buch ist besonders für den praktischen Gebrauch der Nichtjuristen geschrieben. Die Mannigfaltigkeit der Fragen des Miethrechtes schliesst von vornherein deren vollständige Behandlung in der Gesetzgebung aus, so dass mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch allein in den meisten Fällen wenig gedient ist. Die umfangreichen Ergebnisse der Rechtsprechung sowie der wissenschaftlichen Rechtsentwickelung müssen hier als Ergänzung dienen und sind vom Verfasser in Verbindung mit den Bestimmungen selbst zu einer systematischen, übersichtlichen und leicht fasslichen Darstellung verarbeitet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Brilon Stadt-Brilon (7,30 km) und Geseke-Büren (15,20 km) der königlichen Eisenbahndirektion Cassel sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 20,03 km lange Strecke Wieren-Wittingen der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, welche am 1. September d. J. dem Betriebe übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Oberplan und Salnau im Kilometer 69,02 gelegene Haltestelle Pernek der Lokalbahn Budweis-Salnau ist am 15. Juli d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die für den 15. Juli d. J. in Aussicht genommene — in Nr. 53 d. Ztg. an

dieser Stelle mitgetheilte — Eröffnung der an der Strecke Wien-Triest neuerrichteten Haltestelle Presser ist infolge eingetretener Hindernisse auf den 22. Juli d. J. verschoben worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2079 vom 12. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 27. Juni d. J. in Berlin abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. 2080 vom 11. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Partenkirchen, den 16/18. Juni d. J. (abgesandt am 12. Juli d. J.). (Die nächste Sitzung soll am zweiten Mittwoch im Monat Mai 1901 in Budapest stattfinden.)

Nr. 2081 vom 9. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 14. Juli d. J.).

Nr. 2109 vom 12. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken sowie die Theilnahme der Weimar-Rastenberger und der Südharzbahn an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. 2110 vom 12. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der westfälischen Landeseisenbahn auf Aufnahme in den Verein als Mitglied (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. 58 Z vom 9. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr April/Juni d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.
Am 18. Juli 1900 wird die Theilstrecke Nauendorf - Gröbzig der normalspurigen Nebenbahn Nauendorf - Gerlebogk mit den Stationen Nauendorf, Löbejün, Gottgau, Werdershausen und Gröbzig für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Mit demselben Tage tritt der Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern, Theil II in Kraft, welcher gemäss I (3) der Eisenbahn - Verkehrsordnung durch die Aufsichtsbehörde genehmigt worden ist.

Nähere Auskunft wird von der Bahnverwaltung in Löbejün sowie der Direktion in Berlin, Wilhelmstrasse 46/47, ertheilt.

Berlin, den 14. Juli 1900. (1713)
Die Direktion.

2. Eröffnung von Stationen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.
Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Schierke und Brocken eingerichtete Haltestelle Goetheweg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Abfahrtszeiten der Züge sind bereits in den vom 1. Mai cr. gültigen Fahrplan aufgenommen.

Wernigerode, den 14. Juli 1900. (1714)
Die Betriebsleitung.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Oldenburgische Staatsbahn.
Die an der Strecke Ellenserdamm-Bockhorn unseres Verwaltungsbereichs gelegene Station Steinhausen erhält zur Unterscheidung von anderen gleichnamigen Stationen die nähere Bezeichnung „Steinhausen (Oldbg.)“.

Oldenburg, den 12. Juli 1900. (1715)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. August wird die zwischen den Stationen Wreschen und Schwarzenau an der Bahnstrecke Jarotschin-Gnesen gelegene bisherige Güterladestelle Marzenin, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Personen-, Gepäck- und Stückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Vieh, grösseren Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. In den Fahrplan der Strecke Oels-Jarotschin-Gnesen tritt bezüglich der Theilstrecke Wreschen-Gnesen vom 1. August d. J. ab folgende Aenderung ein:

Gnesen-Jarotschin-Oels								Oels-Jarotschin-Gnesen				
801 1.—4. Kl.	803 1.—4. Kl.	805 1.—4. Kl.	807 1.—4. Kl.	809 2.—4. Kl.		Stationen und Haltestellen		802 2.—4. Kl.	804 2.—4. Kl.	806 1.—4. Kl.	808 1.—4. Kl.	810 1.—4. Kl.
—	6.10	9.03	2.18	6.15	Abg.	Gnesen . .	Ank.	—	7.40	1.38	8.15	12.03
—	|	9.16	2.28	6.31	↓	Grünfeld . .	↑	—	7.32	1.29	8.03	|
—	6.26	9.23	2.33	6.39	↓	Zydowo . .	↑	—	7.26	1.22	7.54	11.46
—	6.33	9.35	2.39	6.49	↓	Schwarzenau	↑	—	7.21	1.16	7.47	11.39
—	6.42	9.44	2.46	7.00	↓	Marzenin .	↑	—	7.14	1.09	7.38	|
—	6.53	9.55	2.54	7.14	Ank.	Wreschen .	Abg.	—	7.05	1.00	7.27	11.21
—	7.00	10.05	3.01	7.37	Abg.	Wreschen .	Ank.	—	7.00	12.55	6.22	11.13

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 9. Juli 1900. (1716)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.
Zu den am 1. April 1899 und 1. Juni 1900 herausgegebenen Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre treten mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. die Nachträge 3 bezw. 1 in Kraft, welche verschiedene Aenderungen und Ergänzungen enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 11. Juli 1900. (1717)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr.
Am 20. Juli d. J. wird die Station Oegeln des Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den vorstehend genannten Güterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis zur Ausgabe eines Tarifnachtrages die um 58 km erhöhten Entfernungen für Cottbus zu Grunde gelegt.

Dresden, den 16. Juli 1900. (1718)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für den Wechselverkehr der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, thüringisch-hessisch-sächsischer, thüringisch - hessisch - bayerischer und niederdeutscher Verbands - Gütertarif, mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Mertendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt als Versandstation in die in obenbezeichneten Tarifen bestehenden Ausnahmetarife für Braun-

kohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) einbezogen, soweit diese Ausnahmetarife bereits Stationen der Tarifgruppe V als Versandstationen enthalten.

Erfurt, den 14. Juli 1900. (1719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 24. Juli d. J. treten für die Kohlenbeförderung nach der Station Sitzendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe geben auf Anfrage die betheiligten Eisenbahnverwaltungen Auskunft.

Dresden, den 12. Juli 1900. (1720)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Im Verkehre zwischen Friedrichshafen und Wilten wird mit Wirkung vom 15. d. Mts. für die Beförderung von frischen Fischen in Körben bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen der im Heft 1 des Tirol - Vorarlberg - württemb. bezw. südwestdeutschen Güterverkehrs für die Stückgutklasse I vorgesehene Frachtsatz von 2,59 *M.* für 100 kg gewährt.

Karlsruhe, den 11. Juli 1900. (1721)
Grossh. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden für Kupfervitriol und Schwefel im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. einerseits und sämmtlichen badischen Stationen anderseits im Wege der Rückvergütung ermässigte Frachtsätze gewährt.

Diese Ausnahmefrachtsätze gelten nur für Sendungen, die zur Bekämpfung der Blattfallkrankheit der Reben Verwendung finden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und die zur Erlangung derselben vorgeschriebenen besonderen Bedingungen geben die Stationen Auskunft.

Karlsruhe, den 8. Juli 1900. (1722)
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr.

Mit der am 15. Juli l. J. erfolgenden Eröffnung der Station Mannheim Industriehafen für den Frachtstückgutverkehr fällt die Anmerkung auf Seite 3 des I. Nachtrags zum Heft II G der südwestdeutsch - schweizerischen Gütertarife fort und die Anmerkung „*)“ auf Seite 4 des genannten Nachtrags erhält folgenden Wortlaut: Gültig ab 15. Juli 1900.

Ferner ist auf Seite 5 des gleichen Nachtrags die Nummer des Ausnahmetarifs für Thonerde von 17 in 24 zu berichtigen.

Karlsruhe, den 9. Juli 1900. (1723)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II Heft 1 vom 1. Februar 1897.)

Die Station Mannheim Industriehafen der grossh. badischen Staatseisenbahnen wird am 15. Juli d. J. für den Frachtstückgutverkehr eröffnet und ist deshalb die Anmerkung auf den Seiten 25—28 und 64—67 des am 1. August c. zur Einführung gelangenden Nachtrages II zu streichen.

München, den 11. Juli 1900. (1724)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Die im Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1 vom 1. August 1899 enthaltenen Frachtsätze für die Station Lenzburg Stadt der schweizerischen Seethalbahn treten am 1. September 1900 ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte an werden Sendungen nach und von Lenzburg Stadt in den deutsch - schweizerischen Grenzstationen umkartirt, womit Frachterhöhungen verbunden sind.

Dresden, am 13. Juli 1900. (1725)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

(Einführung des Tarifnachtrages II.)

Mit 1. August d. J. — für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. September d. J. — tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Aenderungen der Klassenguttarife, der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 40 h. oder 35 ₰ pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juli 1900. (1726)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Rheinisch - westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. Juli d. J treten folgende Ergänzungen der Tarife in Kraft:

1. Die Station Lintorf des Direktionsbezirks Elberfeld wird in die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl d. Sp.-T. I und II), 9 a (Eisen und Stahl d. Sp.-T. II) und 9 b (Eisenbahnschienen usw.) aufgenommen.

2. Die auf Seite 11 des Nachtrags IV zum Heft 3 (Essen) der Abtheilung B (Elsass-Lothringen) vorgesehenen Entfernungen für Langendreer Nord werden auf die daselbst enthaltenen Entfernungen der Station Langendreer Süd erhöht und umgekehrt die Entfernungen für Langendreer Süd auf diejenigen für Langendreer Nord ermässigt. Die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen für Langendreer Nord gelten erst vom 1. September d. J. ab.

3. Die Station Algringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird in den Ausnahmetarif 8 a (Giesserei - Roheisen) aufgenommen.

4. Im Tarifheft Theil II ist auf Seite 22 die Station Laer des Direktionsbezirks Essen nebst Abfertigungsbeschränkung zu streichen und auf Seite 33 bei der pfälzischen Station Einsiedlerhof die Beschränkungsziffer 1 in 2 zu ändern.

Infolge der Eröffnung der Station Laer für den Eil- und Frachtstückgutverkehr erhalten die für Laer in den Stationstarifen für Mannheim, Ludwigshafen a/Rh. und Ludwigshafen a/Rh. - Giuliniwerk sowie Basel vorgesehenen Frachtsätze der Stückgutklassen unbeschränkte Gültigkeit, auch werden für Laer daselbst Eilgutsätze eingeführt.

Die Abfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Köln, den 11. Juli 1900. (1727)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. August d. J. wird die Station Herdecke (Nord) in den Ausnahmetarif 11 (a und b) für Eisen und Stahl usw. aufgenommen. Näheres ist bei der Güterabfertigungsstelle zu Herdecke (Nord) zu erfahren.

Elberfeld, den 7. Juli 1900. (1728)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sämmtliche während der Zeit vom 1. September bis 15. Dezember d. J. in Stuttgart eintreffenden Wagenladungen von frischem Obst werden zur Entladung auf den Nord- und Westbahnhof daselbst verwiesen.

Die Abfertigung der nach Stuttgart bestimmten Obstwagen erfolgt in der gedachten Zeit auf den Nordbahnhof, soweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist. Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Obstwagen auf dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Stuttgart, den 9. Juli 1900. (1729)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Drewitz des Direktionsbezirks Magdeburg in den Verband einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 12. Juli 1900. (1730)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. ab werden im Verkehre zwischen Konstanz einerseits und den Stationen Hochdorf b. Horb und Maulbronn anderseits für Steine, wie im Sp.-T. III unter Ziff. 1 der Pos. Steine genannt, in Ladungen von 10 000 kg ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 14. Juli 1900. (1731)
Generaldirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Zum 20. Juli d. J. wird zu dem Theil II Heft 5 vom 1. Mai 1900 ein Nachtrag I ausgegeben, durch den u. a. Frachtsätze für die Stationen Mannheim Industriehafen der badischen Staatsbahn und Maastricht (Boschpoort) der niederländischen Staatsbahn eingeführt, sowie die in den belgisch-südwestdeutschen Ausnahmetarifen für Steinkohlen usw. für den Verkehr zwischen der Station Simpelveld der niederländischen Staatsbahn und den Stationen zu Bensheim, Darmstadt, Ludwigshafen, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt enthaltenen Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden.

Letztere Maassnahme tritt, da hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, erst zum 1. Oktober 1900 in Wirksamkeit.

Preis des Nachtrags 20 ₰.

Köln, den 15. Juli 1900. (1732)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Reexpedition von Holz des Spezialtarifs III sowie Stäben und Brettchen aus Nadel- oder Buchenholz des Spezialtarifs II und Eisen der Spezialtarife II und III in Mainz Hauptbahnhof, ferner für die Reexpedition der vorgenannten Artikel sowie von Getreide in Mannheim werden am 15. d. Mts. unter gleichzeitiger Aufhebung der seitherigen Bestimmungen vom 1. August 1894 neue Bestimmungen eingeführt.

Exemplare derselben können zu 50 ₰ das Stück von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Soweit in den seitherigen Bestimmungen in einzelnen Fällen höhere Rückvergütungsbeträge nachgewiesen sind, gelten diese noch bis 1. September d. J.

Mainz, den 13. Juli 1900. (1733)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 16. Juli 1900 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der XXI. Nachtrag zur Einführung.

München, den 13. Juli 1900. (1734)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 20. Juli l. J. wird die Station Konstanz der badischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 30 für Garne, auch Twiste (Baumwollgarne) einbezogen:

	5 t	10 t
	Pfennig für 100 kg	
Konstanz-Passau Donaul. tr.	253	223

Die Sätze sind auf Seite 10 des Nachtrages I entsprechend vorzutragen.

München, den 13. Juli 1900. (1735)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarif vom 16. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1900 kommt an Stelle des „Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarifs vom 1. Januar 1898" ein neuer gleichnamiger Tarif zur Einführung, welcher mehrfache Frachtermässigungen enthält.

Derselbe kann vom Materialdepot der Generaldirektion um den Preis von 25 ₰ bezogen werden.

Die im Nachtrag III zum bisherigen Schnitt-Tarif enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze für die Stationen Nürnberg Nordbahnhof und Nürnberg Nordostbahnhof bleiben bis zu deren Aufnahme in die einschlägigen Tarife im

badisch-bayerischen,
Elsass-Lothr.-lux.-bayerischen,
Main-Neckarbahn-bayerischen,
pfälzisch-bayerischen,
rheinisch-nassau-bayerischen,
Saarbrücken-bayerischen,
schlesisch-süddeutschen Güterverkehr und im
norddeutsch-bayerischen Seehafenverkehr

noch in Gültigkeit.

München, den 13. Juli 1900. (1736)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach den Reichseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die an der neuen Bahnlinie Weissenburg-Lauterburg belegenen Stationen Niederlauterbach, Salmbach, Scheibenhard und Schleithal in den Saarkohlentarif Nr. 9 aufgenommen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

St. Johann-Saarbrücken, 12. Juli 1900. (1737)

Königliche Eisenbahndirektion namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - südwestdeutscher Verband.

Vom 1. September d. J. ab werden die im Gütertarif Theil II, Heft 1—4 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Eisen und Stahl etc. zur Ausfuhr nach Oesterreich etc.) unter a) auf die Artikel

1. Kupfer, roh oder raffinirt, in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen,
2. Zinn, roh oder raffinirt, in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen,
3. Abfälle von unedlen Metallen

nicht mehr angewendet.

Dresden, am 14. Juli 1900. (1738)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.

Am 15. August d. J. treten für die Beförderung von Nutzholz bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür von den rumänischen Stationen Adjud, Bacau, Buhusi, Comanesti, Falticeni, Pascani, Piatra-Neamt, Roznov, Targul-Ocna nach Altona, Berlin, Breslau, Danzig, Frankfurt a/O. und Hamburg B. direkte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Breslau, den 9. Juli 1900. (1739)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. August 1900 gelangt für die Beförderung von Gewehrschäften, roh vorgerichteten, in Ladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief von Krozingen, Station der grossh. badischen Staatseisenbahnen, nach Wien I K. E. B. (Westbhf.) der Frachtsatz von 2,46 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 13. Juli 1900. (1740)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Bahn- und Schiffsverkehr über Pressburg-Passau.

Mit 31. August 1900 werden die Ausnahmetarife für den Getreideverkehr von Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Pressburg und Passau, und zwar:

Heft 1 (Verkehr mit Bayern) vom 1. August 1898 nebst Nachtrag I,
Heft 2 (Verkehr mit Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen) vom 1. August 1898,
Heft 3 (Verkehr mit Lindau und Vorarlberg) vom 1. August 1898,
Heft 4 (Verkehr mit der Schweiz) vom 10. August 1898

aufgehoben.

Die Abfertigung ab Pressburg (Umschlag) erfolgt sodann ausschliesslich im Rahmen der Ausnahmetarife Nr. I bis IV für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. April bezw. 1. Mai 1898, welche durch Frachtsätze für Pressburg transit entsprechend ergänzt werden.

München, den 11. Juli 1900. (1741)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. August 1900 gelangt der Nachtrag V zum Gütertarif, Theil II, Heft C (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894 zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie der Nachträge I bis IV enthält.

München, den 13. Juli 1900. (1742)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Am 1. August 1900 tritt eine Neuausgabe des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 in Kraft, durch welche die Ausgabe vom 1. Mai 1897 ihre Gültigkeit verliert.

Die Neuausgabe umfasst in der Hauptsache die Aenderungen, welche zu dem Ausnahmetarif seit dem 1. Mai 1897 eingeführt sind. Ausserdem sind die Artikel Knochengries, entleimter, Knochenschrot, entleimtes, Mülldünger, sowie Dungfedern (Abfälle der Bettfedernfabrikation) in den Abschnitt I 1, A des Tarifs (Frachtsätze des Spezialtarifs III) neu aufgenommen und ist die Bezeichnung des Artikels „Schlempekompostdünger etc." in derselben Weise geändert worden, wie dies in der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I, B durch den Nachtrag I zu diesem geschehen ist. — Durch die Neuausgabe des Ausnahmetarifs wird ferner die Anwendung desselben auf den Binnenverkehr der Brölthaler Eisenbahn ausgeschlossen. Die hiermit verbundene Frachterhöhung tritt erst am 15. September d. J. in Kraft.

Abzüge der Neuausgabe des Ausnahmetarifs sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 11. Juli 1900. (1743)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
(Reexpedition in Melnik.)

Dem in Melnik befindlichen Lagerhause der Anglo-österreichischen Bank wird im Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn auf Grund der im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 im Abschnitt V Reexpeditionsbestimmungen (Seite 32 bis 36) enthaltenen Vorschriften für alle in diesem Tarife enthaltenen Stationen die Reexpeditionsbefugniss ertheilt für:

a) Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlprodukte,
b) Zucker aller Art in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg,
c) Klee-, Esparsetten- u. Luzernensamen in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg.

Wien, am 13. Juli 1900. (1744)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Einführung von Frachtsätzen für Güter der Ausnahmetarife Nr. 2a, 10a, 16c und 18a im Verkehre mit Aussig.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangen für Güter der Ausnahmetarife Nr. 2a, 10a, 16c und 18a laut Güterklassifikation des Nachtrages IV zum Tariftheil I für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband bei Aufgabe als Frachtgut, u. zw. der Güter des Ausnahmetarifes Nr. 2a in Mengen unter 5 000 kg per Frachtbrief und jener der Ausnahmetarife Nr. 10a, 16c und 18a bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Wagen unter Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des obgenannten Tarifes im Verkehre zwischen den nachbenannten Stationen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von oder nach	Aussig A. T. E. — für Güter des Ausnahmetarifes Nr. — Heller für 100 kg			
	2a	10a	16c	18a
Lindau (Stadt und Rangirbhf.)	621	184	284	184
Bludenz, Buchs, Schaan-Vaduz, Strassenhaus	689	220	346	220
Bregenz, Hard-Fussach, Lauterach, Schwarzach	637	192	298	192
Dornbirn, Lustenau, St. Margrethen	647	198	308	198
Feldkirch, Rankweil	669	210	326	210
Frastanz, Nendeln, Nenzing	679	216	336	214
Götzis, Hohenems	657	204	318	204
Lochau	633	192	296	192

Wien, am 10. Juli 1900. (1745)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Steinkohle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

	für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Smichow	41 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Smichow	36 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Smichow	63 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg, derjenige für Aussig-Landungsplatz inklusive Schleppbahngebühr.

Wien, am 14. Juli 1900. (1746)
Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-ungar.-italienischer Güterverkehr.

Mit 1. September 1900 gelangt ein neuer Tarif Theil II, Heft 2 für den österr.-ung.-italien. Güterverkehr, enthaltend neue Gebührenberechnungstabellen für den italienischen Durchlauf, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. Januar 1900, ferner der Nachtrag I zu Theil I, Abtheilung B des Tarifes vom 1. Januar 1900 für den österr.-ung.-ital. Güterverkehr, enthaltend diverse Berichtigungen, zur Einführung.

Das neue Tarifheft und der Nachtrag können vom 21. Juli 1900 an bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft zum Preise von 2 Kr. respektive von 10 Hellern bezogen werden.

Wien, am 12. Juli 1900. (1747)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.
(Frachtbegünstigung im Verkehre mit Lübeck.)

Die in den Elbeumschlagstarifen für Oesterreich, Westösterreich, Ungarn, Rumänien, Galizien und die Bukowina für den Verkehr mit Hamburg enthaltenen, sowie die im Rahmen dieser Tarife für den Verkehr mit Hamburg im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien sowie in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" in Berlin publizirten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen ab 1. August 1900 auch für den Verkehr mit Lübeck Anwendung.

Wien, am 13. Juli 1900. (1748)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900, hinsichtlich der Post Nr. 2 des Verzeichnisses der Nebengebühren XII B, zu Heft 1, vom 15. September 1900, gelangt zum Lokal-Gütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag IV zur Einführung.

Der Nachtrag IV zu Heft 1 enthält:
Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag IV zu Heft 2 u. 3 enthält:
Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — zu beziehen.

Wien, am 14. Juli 1900. (1749)

Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die an das Hilfskomitee für die Ueberschwemmten in Labiau gerichteten Kartoffelsendungen in der Zeit bis zum 31. Juli d. J. die Frachtsätze um 50 % ermässigt.

Ostrowo, den 8. Juli 1900. (1750)
Der Kreisausschuss des Kreises Ostrowo.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. August d. J. gelangt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen" zur Einführung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 3 (V.-O.) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau.

Berlin, den 13. Juli 1900. (1751)
Königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Versuchsweise Einführung der IV. Wagenklasse auf der Nebenbahn Kolberg-Köslin.

Vom 16. d. Mts. ab wird versuchsweise bis auf weiteres in den fahrplanmässigen Personenzügen der Nebenbahn Kolberg-Köslin die IV. Wagenklasse geführt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und Haltestellen.

Die Fahrpreise sind durch Aushang auf den Stationen und Haltestellen der vorgenannten Strecke bekanntgegeben.

Stettin, den 11. Juli 1900. (1752)
Direktion.

---

8. Offene Stellen.

Betriebsleiter gesucht.

Für 43 km l. Kleinbahn, seit 1899 im Betriebe, erfahrener Betriebsleiter gegen gutes Gehalt gesucht. Ueber Höhe des Gehaltes und Zeit des Dienstantrittes besondere Vereinbarung vorbehalten. Meldung mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften baldigst erbeten. (1753)

Stettin, Louisenstr. 26, 10. Juli 1900.
Akt.-Ges. Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder.

Bahnverwalter

gesucht zum 1. Oktober d. J. für 2 normalspurige Kleinbahnen mit Personen- und Güterverkehr. Bewerber, welche erfolgreiche Thätigkeit als Bahnverwalter nachweisen können, wollen Lebenslauf, Gehaltsansprüche, Zeugnisse und Angaben von Referenzen einsenden an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin, Wilhelmstr. 46/47. (1754)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 56 | 21. Juli 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Der elektrische Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn bei Berlin.

Das Gebiet der Anwendung elektrischen Betriebes auf bestehenden Vollbahnen ist in den letzten Tagen um eine neue Art bereichert worden, indem auf der Wannseebahn bei Berlin, und zwar für die 12 km lange Strecke Berlin (Potsdamer Bahnhof)-Zehlendorf der seit längerer Zeit von dem Eisenbahndirektor Bork geplante elektrische Versuchsbetrieb nunmehr zur Einführung gelangt ist.

Sieht man sowohl von den nur Rangirzwecken dienenden Anwendungen der Elektrizität, wie auch von den vollständigen Misserfolgen der Versuche mit der Heilmann'schen Lokomotive und denen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ab, so konnte man bisher zwei Arten elektrischen Betriebes auf Vollbahnen verzeichnen:

1. den Betrieb mit kurzen elektrischen Motorwagenzügen, z. B. auf württembergischen und pfälzischen Bahnen und auf der Linie Mailand-Monza, in Fällen, in denen sich, wie auch bei den elektrisch betriebenen Stadtbahnen, bei dichter Zugfolge und geringer Last aus wirthschaftlichen Rücksichten die Benutzung der Dampflokomotive als unvortheilhaft erwies, und

2. die Benutzung der Elektrizität innerhalb Tunnelstrecken, und auf den in grosse Städte hineinreichenden Bahnenden zur Vermeidung von Rauch- und Russbelästigung, ganz ohne Rücksicht auf Wirthschaftlichkeit, wie z. B. im Tunnel der Baltimore- und Ohiobahn und auf der innerhalb Paris gelegenen Endstrecke der Orléansbahn vom Austerlitzbahnhof bis zum Quai d'Orsay.

Durch die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wannseebahn, einer zweigleisigen Vorortstrecke mit stärkstem Verkehr, mit schneller Zugfolge bei erheblicher Zuglänge und zahlreichen Haltestellen wird zum ersten Male der Elektrizität ein Gebiet der Vollbahnen eröffnet, in welchem über die rein wirthschaftliche Ueberlegenheit des elektrischen Betriebes wohl kaum ein Zweifel besteht.

Da einerseits die theilweise Umwandlung der bestehenden Betriebseinrichtungen und die Ausführung der erforderlichen Neuanlagen, wie sie die elektrische Zugförderung auf dieser Vorortbahn bedingt, ausserordentlich schwer durchführbar ist, es andererseits aber auch noch jeder Erfahrung über die Betriebstüchtigkeit einer solchen Anlage ermangelt, so ist zunächst nur die versuchsweise Durchführung einer elektrischen Zugförderung unter weitestgehender Beibehaltung des Dampflokomotivbetriebes auf denselben Gleisen in Aussicht genommen. Zur Anstellung solcher für die Entwickelung des Vorort- und Innenverkehres grosser Städte hochbedeutsamen Untersuchungen genügen eben einzelne Probefahrten auf kurzen Versuchsstrecken durchaus nicht; es ist vielmehr erforderlich, dieselben zur Erzielung einwandfreier Ergebnisse für längere Zeit mit regelmässig verkehrenden elektrischen Zügen, wie sie den Verhältnissen der in Frage stehenden Vollbahn angepasst sind, durchzuführen.

Es ist daher mit Freuden zu begrüssen, dass nunmehr, zunächst auf die Dauer eines Jahres, seitens der Eisenbahndirektion Berlin ein vollständiger elektrischer Zug von etwa 220 t Gewicht im vollbesetzten Zustande mehrmals täglich im Rahmen des gewöhnlichen Fahrplanes die Wannseebahnstrecke zwischen Berlin und Zehlendorf zur Personenbeförderung durchfahren wird. Da eine Reserve für diesen Zug nicht besteht, so wird selbstverständlich, wenn der elektrische Zug wegen Ausführung von Unterhaltungsarbeiten nicht zur Verfügung steht, ein gewöhnlicher Zug verkehren.

Für betheiligte Kreise wird es interessant sein, im folgenden einige Angaben über die gesammte elektrische Zugförderungsanlage, wie sie seitens der Firma Siemens & Halske zur Ausführung gelangt ist, sowie über den jetzigen Stand der Angelegenheit und den in Aussicht genommenen Versuchsplan zu erhalten.

Die für den elektrischen Betrieb erforderliche Energie wird in dem etwa 2 km vom Bahnkörper entfernten, der Firma Siemens & Halske gehörigen Kraftwerke der Gross-Lichterfelder Strassenbahnen in Form von Gleichstrom mit 750 Volt Spannung erzeugt und dem in der Nähe des Bahnhofs Steglitz gelegenen, 6,85 km von Berlin entfernten Speisepunkte der Arbeitsleitung zugeführt. Zwecks Ausgleichs der erheblichen Schwankungen in der Stromentnahme ist unmittelbar an die Arbeitsleitung auf den Endbahnhöfen der elektrisch zu speisenden Strecke, Berlin und Zehlendorf, je eine Akkumulatorenbatterie angeschlossen, bestehend aus 311 und 318 Zellen der Type E S 44 der Akkumulatorenfabrik Aktiengesellschaft Berlin mit einer grössten Ladestromstärke von 500 Ampère und einer Kapazität von 814 Ampèrestunden bei einstündiger oder 1 138 Ampèrestunden bei dreistündiger Entladung. Die in dem erwähnten Kraftwerk aufgestellte Innenpoldynamomaschine der Firma Siemens & Halske wird unmittelbar von einer seitens der Firma A. Borsig in Tegel gelieferten Verbunddampfmaschine mit Kondensation angetrieben. Die Leistung der Dynamo beträgt 450 Ampère bei 718 Volt; jedoch kann die Spannung zwecks Ladung der Pufferbatterien unter Verminderung der Stromstärke bis auf 900 Volt erhöht werden. Ein übermässiges Anwachsen der Stromstärke, etwa durch Kurzschluss, verhindern die an den Schalttafeln des Kraftwerkes und der Batterien angeordneten selbstthätigen Maximalausschalter.

Die Arbeitsleitung konnte wegen der hohen Strommengen, welche die fahrplanmässige Beförderung eines Zuges von 220 t Gewicht bedingte, nicht nach der bei Strassenbahnen üblichen Anordnung ausgeführt werden; dieselbe wurde vielmehr für jede Fahrtrichtung aus einem besonderen, gut isolirten Schienenstrange hergestellt, welcher seitlich neben den Fahrschienen, und zwar innerhalb des zwischen den Gleisen liegenden freien Raumes, in einer Höhe von 320 mm über Schienenoberkante bei 1 570 mm Abstand von der zugehörigen Gleismitte angeordnet ist. Zu dieser Arbeitsleitung wurden ausgemusterte, mit der Fussfläche nach unten verlegte Eisenschienen von 40 qcm Querschnitt verwendet, an deren Stössen kräftige Kupferverbindungen den elektrischen Strom überführen. Die Leitungsschienen ruhen auf zweitheiligen, in Abständen von 4 bis 5 m angebrachten Isolirglocken, welche ihrerseits mittelst eiserner Stützen auf besonderen, mit den Querschwellen fest verbundenen Sattelhölzern befestigt sind, so dass bei einer Regulirung der Fahrgleise die elektrische Leitungsanlage ihre richtige gegenseitige Höhen- und Seitenlage beibehält. Zum Schutze der auf dem Bahnkörper beschäftigten Personen gegen unbeabsichtigte Berührung der Stromschienen sind zu beiden Seiten der Arbeitsleitung der ganzen Länge noch durchlaufende Schutzbretter, in dachförmiger Neigung gegeneinander, angebracht, die jedoch genügenden Raum für die Stromabnehmer lassen. Um ein bequemes Ueberschreiten der Arbeitsleitung zu ermöglichen, sind in geeigneten Abständen sichere Uebertrittstufen eingebaut worden. Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Fahrschienen, deren Leitfähigkeit an den Stössen durch eingelöthete Kupferseilverbindungen wesentlich erhöht ist. Sowohl die einzelnen Schienenstränge der Fahrgleise, wie die der Arbeitsleitung sind in geeigneten Abständen je untereinander durch kupferne Querleitungen verbunden. Da sich an jedem Zugende ein Triebwagen befindet, so könnten Leitungsunterbrechungen z. B. an den Weichen ohne weiteres zugelassen werden.

Der elektrische Zug, welcher 410 Personen befördern kann, besteht aus insgesammt 29 Achsen und hat bei voller Besetzung ein Gewicht von etwa 220 t. Er kann auf waagerechter Bahn eine Geschwindigkeit bis zu 55 km in der Stunde erreichen; die Grundgeschwindigkeit beträgt 45 km. Sowohl der an der Spitze wie am Schluss laufende dreiachsige Wagen III. Klasse ist als Triebwagen mit dem Führerstande nach dem Zugende hin ausgebildet, so dass beim Richtungswechsel an den Endstationen ein Umsetzen des Motorwagens entfällt. Nur der in der Fahrtrichtung nach vorn stehende Motorwagen wird von dem Führer bedient. Zwischen den beiden Triebwagen befinden sich acht Vorortzugwagen üblicher Bauart. Unterhalb der Wagenkasten läuft durch den ganzen Zug eine elektrische Leitung, mittelst welcher die an den Achslagerkasten befestigten Stromabnehmer der beiden Motorwagen und erforderlichenfalls auch einiger Zwischenwagen parallel geschaltet sind, sowie eine zweite Leitung zur Verbindung der beiden Fahrschalter. Die Stromabnahmeleitung führt nach dem Wagenschaltbrett, von wo aus der Strom die Messapparate, den selbstthätigen Ausschalter, die Sicherungen, Widerstände und Motoren durchläuft, um dann in die Fahrschienenrückleitung zu gelangen. Jeder Triebwagen besitzt drei unmittelbar auf den Achsen sitzende Hauptstrommotoren, deren Stromstärke beim Anfahren je 200 Ampère nicht überschreiten soll. Die Schaltung ist in der Weise durchgeführt, dass die Motoren jedes Triebwagens dauernd parallel geschaltet bleiben, dass aber beim Anfahren die beiden Motorengruppen anfangs hintereinander, nach Erreichung einer Geschwindigkeit von mindestens 20 km in der Stunde aber parallel geschaltet werden. Für jede der beiden Hauptschaltweisen sind mehrere mit verschiedenen Vorschaltswiderständen versehene Unterstufen vorhanden, um durch allmähliches Ausschalten derselben die Zugkraft während der Anfahrperiode möglichst auf gleicher Höhe zu erhalten. Die Stromabnehmer besitzen in lothrechter Richtung bewegliche eiserne Gleitschuhe, welche auf den Schienen der Arbeitsleitung schleifen. Neben dem Wagenführerabtheil sind Räume für den Zugführer, Gepäck usw. angeordnet. Dem äusseren Aussehen nach unterscheidet sich der Versuchszug von den bisherigen Zügen nur dadurch, dass die Dampflokomotive an der Spitze fehlt. Die regelmässige Bremsung des Zuges erfolgt durch die Westinghousebremse, doch sollen auch Versuche mit elektrischer Bremsung angestellt werden. An Stelle der üblichen Dampfpfeife ist über dem Wagenführerabtheil eine Pressluftpfeife vorgesehen. Die Beleuchtung der Innenräume und der bei Dunkelheit erforderlichen Signallaternen an den Zugenden erfolgt durch elektrische, unmittelbar vom Leitungsstrom gespeiste Glühlampen. Für die Heizung des Zuges wird Dampfheizung beibehalten, zu welchem Zweck in einem der Motorwagen ein stehender Kessel eingebaut ist.

Nachdem im April d. J. der seitens der Firma Siemens & Halske herzustellende elektrische Theil, insbesondere die Triebwagen und die Streckenleitungsanlage fertiggestellt waren, wurden die ersten Versuchsfahrten in den Betriebspausen während der Nacht ausgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass sowohl Fahrschalter wie Stromabnehmer noch einiger Abänderungen bedurften. Gleichzeitig wurde die Unterbrechung der Versuche dazu benutzt, die längs der Strecke liegenden Blockapparate gegen Stromübergänge aus den Starkstromleitungen durch Anbringung metallischer Rückleitungen an Stelle der bisherigen Erdleitung zu schützen. Nachdem alsdann die Ladung der Akkumulatorenbatterien erfolgt war, hat am 13. d. Mts. eine Versuchsfahrt des ersten elektrischen Wagenzuges unter Leitung des Eisenbahndirektors Bork stattgefunden und zu befriedigendem Ergebniss geführt. Diese Versuchsfahrten werden jetzt täglich fortgesetzt, um das zur Führung des elektrischen Zuges bestimmte Personal auszubilden. Nach Abschluss dieser Sonderzugfahrten wird alsdann täglich ein fahrplanmässiger Zug regelmässig eine Anzahl von Fahrten zur Personenbeförderung zwischen Berlin und Zehlendorf ausführen. Es hat sich ergeben, dass die Störungen an den Blockapparaten beseitigt sind und dass Motoren, Stromabnehmer und Fahrschalter zur Zufriedenheit arbeiten. Auch die erzielten Geschwindigkeiten lassen erkennen, dass selbst bei voller Besetzung des Zuges die Beförderung fahrplanmässig erfolgen kann.

Während des Versuchsbetriebes sollen im wesentlichen folgende Aufschreibungen, Ermittelungen und Feststellungen angestellt werden:

A. In der Stromerzeugungsanlage: 1. laufende Aufschreibungen des Wattstundenverbrauchs durch selbstthätige Auf-

schreibvorrichtungen; 2. Feststellung der Klemmenspannung der Dynamo unter gleichzeitiger Bestimmung der Spannung an der Einführungsstelle der Zuleitung in die Arbeitsleitung in Steglitz, zur Ermittelung des Spannungsabfalls in der Zuleitung.

B. In den Triebwagen: a) für jede Fahrt: Feststellung des Wattstundenverbrauchs am elektrischen Zählwerk; b) für einzelne Fahrten: 1. Feststellung des Wattstundenverbrauchs und Aufnahme von Geschwindigkeitsdiagrammen zwischen je zwei Stationen; 2. Aufnahme von Stromstärke-, Spannungs- und Arbeitsdiagrammen während der Anfahrt und während des Beharrungszustandes bis zum Eintritt in die Bremsung; 3. Aufnahme von Stromstärke-, Spannungs- und Arbeitsdiagrammen während der elektrischen Bremsung; 4. Feststellung der seitlichen Bewegungen der Motorwagen; 5. Feststellung der etwa auftretenden zuckenden Bewegungen im Wagenzuge bei Veränderungen der Stromzuführung oder Ausschaltung der Motoren; 6. Ermittelung der Abnutzung der Radreifen an den mit Motoren versehenen Achsen.

C. An den Akkumulatorenbatterien: Feststellung des täglichen Stromverlaufs.

D. Im Allgemeinen. Aufschreibungen über: 1. Unterhaltungskosten der Leitung, der Akkumulatorenbatterien und der gesammten elektrischen Einrichtung am Zuge; 2. Verbrauch an Schmier- und Putzmaterial; 3. Kosten der elektrischen Beleuchtung des Zuges; 4. Kosten der Heizung; 5. Gehälter, Löhne und Nebeneinnahmen der Motorwagenführer, des Zugpersonals und des Personals zur Beaufsichtigung der Batterien; 6. Kosten der Unterhaltung des Zuges, ausschliesslich der elektrischen Einrichtungen.

E. An einem mit Dampflokomotive gefahrenen Wannseebahnzuge, von gleicher Aufnahmefähigkeit bezüglich der Personenzahl wie der elektrische Versuchszug. Aufschreibungen über: 1. Brennmaterialienverbrauch; 2. Wasserverbrauch; 3. Unterhaltungskosten der Lokomotiven; 4. Verbrauch an Schmier- und Putzmaterial; 5. Kosten der Beleuchtung; 6. Kosten der Heizung; 7. Gehälter, Löhne und Nebeneinnahmen des Lokomotiv- und Zugpersonals; 8. Kosten der Unterhaltung eines gewöhnlichen Zuges, ausschliesslich der Lokomotive; 9. Ermittelung der Abnutzung der Radreifen der Lokomotive.

Zum Schlusse möchten wir einen interessanten Gegensatz hervorheben zwischen den Anschauungen, welche für den Entwurf dieser elektrisch betriebenen Vorortbahn maassgebend waren, und denen, welche sich in jüngster Zeit bezüglich des immer mehr in den Vordergrund tretenden Problems des elektrischen Schnellverkehrs auf Fernbahnen entwickelt haben. Dort, um überhaupt Aussicht auf wirthschaftlichen Erfolg zu haben, möglichste Weiterbenutzung des vorhandenen Bahnkörpers, der bestehenden Anlagen und Betriebsmittel; hier Forderung ganz neuer eigenartiger Lösungen unter Zugrundelegung einer Bahn mit besonderem Bahnkörper, mit besonderer Ausgestaltung des Oberbaues, der Sicherungsanlagen und der Betriebsmittel, um den unbestrittenen Vorzug des elektrischen Betriebes, nämlich der Anwendung erhöhter Geschwindigkeit über das mit den Dampflokomotiven auf den gegenwärtigen Vollbahnen erreichbare Maass hinaus, entfalten zu können.

Mögen die Versuche mit elektrischer Zugförderung auf der Wannseebahn mehr oder weniger günstige Ergebnisse liefern, jedenfalls wird der in dieser Richtung unternommene Vorstoss in mehrfacher Hinsicht äusserst werthvolle Grundlagen zur Beurtheilung einer weiteren Einführung elektrischen Betriebes auf Vollbahnen liefern.

Kann die deutsche Industrie von den Amerikanern lernen?

In Nr. 36 d. Ztg. haben wir kurz über einen Vortrag berichtet, den der Bauinspektor Unger in der Aprilversammlung des Vereins deutscher Maschineningeniöre in Berlin gehalten hat. Der Vortragende führte aus und belegte durch Vorführung zahlreicher Lichtbilder amerikanischer Werkzeugmaschinen, dass der amerikanische Werkzeugmaschinenbau trotz der hohen Transportkosten und trotz der Eingangszölle mit dem deutschen in wirksamen Wettbewerb zu treten vermöge. Der Grund hierfür liegt in der aufs äusserste ausgedehnten Arbeitstheilung, der weitestgehenden Verwendung der Maschinen an Stelle der Handarbeit und der weitestgehenden Spezialisirung der Herstellung. Wie sehr die amerikanischen Verfahren in den Vordergrund getreten sind, kann durch nichts schlagender bewiesen werden, als durch den Umstand, dass bei uns in Deutschland bereits mehrere grosse Gesellschaften thätig sind, um den Bau amerikanischer Maschinen bei uns zu betreiben.

Die Betrachtungen, welche Unger auf das Sondergebiet des Werkzeugmaschinenbaues erstreckte, fanden eine bedeutsame Ergänzung durch Ausführungen allgemeinerer Natur, die der Geheime Regierungsrath Professor Dr. Paasche an den Vortrag knüpfte. Seine Worte sind nicht lediglich an den Verein, sondern an die ganze industrielle Welt Deutschlands gerichtet, ein Mahnwort, bei Zeiten in Bahnen einzulenken, auf denen wir uns die Erfolge der amerikanischen Methode sichern können, um nicht einer überwältigenden fremden wirthschaftlichen Macht früher oder später zu erliegen. Die Ausführungen sind im folgenden nach „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" vom 15. d. Mts. wiedergegeben.

Ich war, so führte der Vortragende aus, auf einer Studienreise in Amerika und habe von dort den Eindruck mitgebracht, dass jenes grosse Land der Zukunft mit seinem unerschöpflichen Reichthum an natürlichen Hilfskräften und Rohstoffen nach allen Richtungen hin immer mehr anfängt, auch für unsere deutsche Industrie ein gefährlicher Konkurrent zu werden. Amerika beginnt aus einem grossen Agrarstaat, der mit seinen unerschöpflichen Rohprodukten, seinem Getreide und thierischen Erzeugnissen die Landwirthschaft des freihändlerischen Englands fast ruinirt, diejenigen der zollgeschützten Festlandstaaten schwer geschädigt hat, mehr und mehr ein Industriestaat im besten und schlimmsten Sinne des Wortes zu werden, ein Industriestaat, der, durch eigenartige Verhältnisse bedingt, imstande ist, gerade der deutschen und europäischen Industrie die gefährlichste, weitgehendste und stets wachsende Konkurrenz zu machen, wenn wir eben nicht von den Amerikanern lernen, in derselben Weise wirthschaftlich zu arbeiten, wie sie es thun.

Als ich dort die Verhältnisse mir genauer ansah, habe ich mich oft gefragt: wie ist es möglich, dass ein Land, das wir bis dahin nur deswegen in der Welthandelspolitik besonders beachtet hatten, weil es eine solche Fülle an Rohprodukten lieferte, so schnell imstande ist, wachsende Mengen von Industrieerzeugnissen auf den Weltmarkt zu liefern, trotzdem die relativ dünne Bevölkerung des weiten Kontinentes hohe Löhne bedingt und der Kapitalzins sehr viel höher zu sein pflegt als in dem gewerbreichen England und Deutschland? Sie wissen, Amerika sendet heute schon kolossale Mengen von Industrieerzeugnissen nicht blos nach Deutschland, sondern nach allen Theilen der Welt. Ich will nur die eine Zahl nennen, dass z. B. im letzten Jahre nicht weniger als für 400 000 000 ℳ an Eisen, Stahl und Stahlwaaren und -Fabrikaten aller Art von Amerika exportirt worden sind — 400 000 000 ℳ oder etwa

95 000 000 D.! Das ist ein Betrag, an den unsere hochentwickelte deutsche Eisen- und Stahlindustrie erst im letzten Jahre des Aufschwunges heranreicht. Wenn Sie bedenken, dass Amerika heute der erste Produzent von Roheisen ist, dass es im letzten Etatsjahre nicht weniger als 14 000 000 t Roheisen produzirt hat, während England 9 250 000 und Deutschland etwa 8 000 000 t hergestellt hat, so wird man zugeben, dass Amerika schon auf diesem einzigen Gebiet ebenso wie mit seinen Rohprodukten — Baumwolle, Getreide, Fleischprodukte, Petroleum, Kupfer usw. — auf dem Weltmarkt ausschlaggebend werden kann und dass wir deswegen alle Ursache haben, hinzuschauen nach Amerika und darauf zu achten, was dort vorgeht, woher der gewaltige Aufschwung kommt, aus dem für uns eine grosse Gefahr sich entwickeln kann.

M. H., bisher war Amerika ein Agrarstaat. Bisher war es gegen die europäische Industrie nur durch hohe Schutzzölle zu vertheidigen, und Sie wissen, wie sehr wir darüber geklagt haben, dass jene rücksichtslose Prohibitiv- und Schutzzollpolitik in Amerika unserer heimischen deutschen Industrie den schwersten Schaden zugefügt hat. Man glaubte, nur unter dem System des Schutzzolles könne Amerika gedeihen, weil wir immer von der Ueberzeugung ausgingen — und ich habe selbst dieser Ueberzeugung gehuldigt —, dass Amerika infolge seines Mangels an Arbeitern, durch die infolge dessen zu zahlenden hohen Löhne, durch die grossartigen Kapitalgewinne, die man dort zu machen gewöhnt ist, und durch die hohe Lebenshaltung, die die Fabrikanten und jeder Angestellte sich angeeignet hatten, deswegen vielfach nicht konkurrenzfähig wäre mit Europa, wo die Arbeitslöhne niedriger, die Ansprüche an das Leben und die Lebenshaltung geringer sind, wo die Fabrikanten auch nicht annähernd daran gewöhnt sind, über Nacht zu reichen Leuten zu werden und so grosse Kapitalgewinne zu machen wie drüben. Und trotz alledem finden Sie, dass dort eine Konkurrenz entsteht, die imstande ist, uns in Deutschland die empfindlichste Schädigung zu bereiten, obgleich hohe Transportkosten und Frachten, alle möglichen Spesen, hohe Zölle usw. die Einfuhr bei uns erschweren.

Der Grund dafür liegt zum Theil in dem eigenartigen amerikanischen System, das ich vielleicht kurz dahin zusammenfassen darf: Das charakteristische ist die Arbeitstheilung, welche bis zum äussersten durchgeführt ist, ferner die weitgehendste Spezialisirung und endlich die Massenfabrikation auf mechanischem Wege, unter Anwendung von Maschinen, soweit das irgend möglich ist.

M. H., ich glaube: wenn wir überhaupt etwas von den Amerikanern lernen wollen, so würde das weniger in den technischen Einzelheiten sein, die unsere deutschen Techniker ebenso gut nachmachen, ebenso gut konstruiren können, als vielmehr auf dem wirthschaftlichen Gebiete, wo wir von den Amerikanern sehr viel lernen können; denn die angeführten Beispiele zeigen, dass man es drüben versteht, die dort theure Arbeitskraft nach allen Richtungen hin zu sparen, an die Stelle der arbeitenden Hand des Menschen die eisernen Arme der Maschine zu setzen und die sehr viel korrekter und präziser arbeitenden Maschinen wirken zu lassen, wo man die technisch vorgebildeten Arbeiter nicht bekommen kann. Ich war beispielsweise auch in den Etablissements der Garvin-Gesellschaft in Newyork, und ich muss sagen, die Fabrik hat auf mich einen Eindruck gemacht, wie das bei wenigen in Deutschland der Fall war. Was mir zuerst auffiel, das war, trotzdem 4—500 Menschen schwere Werkzeugmaschinen herstellten, das fast geräuschlose Arbeiten, so dass man überall selbst leise gesprochene Worte verstehen konnte. Das war kein ohrenbetäubender Lärm, kein Hämmern, kein lautes Schmieden oder Feilen. Ich entsinne mich überhaupt kaum, einen einzigen Arbeiter gesehen zu haben, der direkt mit einem Werkzeug gearbeitet hätte. Die Arbeiter standen bei den Maschinen und liessen diese für sich arbeiten. Oft bediente ein halbes Dutzend von Maschinen nur ein einziger Arbeiter, der von einer zur anderen ging und nachsah, ob alles in Ordnung, und der verhältnissmässig leichte Arbeit hatte und doch grosse und vor allen Dingen korrekte Leistungen lieferte. Ein einziger Arbeiter beaufsichtigte z. B. nicht weniger als sechs Maschinen, die Zahnräder mit einem Durchmesser von etwa 50 cm bearbeiteten; die Maschinen waren so präzise eingestellt, dass sie einen Zahn wie den anderen schnitten, ohne dass auch nur die kleinsten Differenzen hervortraten. Ein Glockenzeichen verkündete dem Arbeiter, dass die Arbeit vollendet, das Rad fertig gestellt sei, er hatte nur eine neue Radscheibe aufzusetzen und zu kontroliren, ob die Schmierapparate ihre Schuldigkeit thaten. Mit Maschinen wurde gedreht, gehobelt, geschliffen, gebohrt usw. Ruhig und geräuschlos ging die rastlose Arbeit von statten und von einer Ueberanstrengung der Arbeiter konnte trotz hoher Leistungen nicht die Rede sein, wobei ich erwähnen möchte, dass auch die Arbeitszeit besser als bei uns geregelt ist, da ohne Unterbrechung von 7 bis 12 und von 12½ bis 5½ Uhr gearbeitet wird.

Das Wesentlichste aber in Bezug auf die Verbilligung der Produktion bei dieser Arbeitsmethode ist, dass man bei diesen automatischen Betrieben keine gelernten Arbeiter gebraucht, sondern dass — und das war charakteristisch — die einfachsten Arbeiter bei diesen komplizirten Maschinen angestellt waren, die so sinnreich konstruirt sind, dass auch der ungelernte Arbeiter daran kaum etwas verderben kann und die schliesslich auch ohne ihn und sein Verständniss für die Sache weiter arbeiten.

Dann weiter die Massenfabrikation! Während bei uns vielfach das Bestreben vorherrscht, in einer Fabrik möglichst alles zu produziren und der Leiter seinen Stolz darin sucht: ich kann alles und, wenn es verlangt wird, mache ich jede Maschine, beschränkt sich der moderne amerikanische Fabrikant auf bestimmte Spezialitäten, baut nur bestimmte Gattungen von Maschinen und stellt von jeder Nummer und Grösse gleichzeitig wenn möglich hunderte von Exemplaren her. Das ist selbstverständlich ein gewaltiger Vortheil. Ist die Maschine einmal eingestellt, dann fallen die 50 oder 100 Maschinentheile, die von ihr nacheinander hergestellt werden, ganz gleichartig aus, sie bohrt die 50 Löcher eins wie's andere, dreht und polirt jede Welle ganz gleichartig, so dass sie genau in jedes der dazu gehörigen Lager passt. Geht es dann an's Montiren, dann braucht keine Feile benutzt zu werden, das Zusammensetzen ist leicht, das Arbeiten ist sparsam und ökonomisch nach jeder Richtung. Die daraus entspringenden Vortheile in wirthschaftlicher Beziehung liegen auf der Hand und brauche ich nicht weiter auszuführen.

Nehmen Sie ein anderes Beispiel! Nehmen Sie eine Fabrik, die als Spezialität stählerne Transmissionswellen anfertigt bis zu 3 Zoll (amerikanisch) Durchmesser. Die Fabrik arbeitet mit vier grossen, komplizirt hergestellten, von den Fabrikanten selbst erfundenen Wellen-Drehbänken. Diese vier Drehbänke werden von einem einzigen einfachen Arbeiter bedient, der 6 ℳ Tagelohn erhält; dazu kommen eine Wellenrichtmaschine, zwei Stirnfräser, eine Schleifmaschine, um das Ende für die Kuppelung auf genaue Dimensionen zu schleifen, und eine Schleifmaschine, um die Walzen der Richtmaschine zu schleifen. Vier Arbeiter mit je 6 ℳ und ein Werkzeugschlosser mit 8 ℳ Tagelohn bedingen zusammen 32 ℳ Lohn für den Tag, und mit diesen 32 ℳ werden nicht weniger als 2 500 Fuss täglich fertig gestellt. Sie können sich leicht ausrechnen, dass Bruchtheile von Pfennigen als Arbeitslohn für jeden Fuss einer Stahlwelle herauskommen, die tadellos und in einer bestimmten Nummer für jede Maschinenfabrik zu gebrauchen ist.

Ich meine, daraus sollten wir lernen. Ich weiss sehr wohl: die Art und Weise, wie drüben produzirt wird, ist schwer überall bei uns einzuführen; aber wenn wir konkurriren wollen, werden wir vielleicht doch gezwungen werden, nach demselben System zu arbeiten, nach dem die Amerikaner heute schon thätig sind.

Wir hatten früher nicht annähernd so wie die Amerikaner den Zwang, automatisch mit Arbeit sparenden Maschinen zu arbeiten. Deutschland war in der glücklichen Lage, über eine Fülle von tüchtigen und billigen Arbeitskräften verfügen zu können. Nun, heute ist die Lage wesentlich verändert: nicht blos in der Landwirthschaft, auch in der Industrie, im Bergbau, kurz überall klagt man über Leutemangel und Leutenoth, und trotz unseres Zuwachses von jährlich 800 bis 900 000 Menschen wird wahrscheinlich in nächster Zeit der Mangel an tüchtigen Arbeitskräften nicht gehoben werden. Ja, was dann? Wollen wir nach der alten Methode weiter arbeiten? Wollen wir es als unsere Spezialität oder Aufgabe betrachten, möglichst alles zu produziren, oder sollen wir nicht vielmehr das nachahmen, was die Amerikaner uns vormachen und sollen wir uns nicht bemühen, nach dem ökonomischen System der Arbeitstheilung unter Verwendung arbeitssparender Maschinen nach einer Massenfabrikation zu streben? Die Antwort auf diese Frage kann meines Erachtens nicht zweifelhaft sein.

Anders liegt die Frage, ob, wenn wir sie einfach bejahen, es leicht sein wird, das durchzuführen, was uns als Aufgabe für die Zukunft bevorsteht. Ich bin gewiss kein Idealist und weiss genau, dass man im praktischen Leben nicht alles erreichen kann, was man als Ideal sich vorstellt. Aber ich meine, wie die Verhältnisse sich entwickeln, bei der aussergewöhnlichen Konkurrenz von Amerika heute oder später, ist es unsere Pflicht, dahin zu streben, wirthschaftlich ähnliches zu leisten, wie Amerika es thut. Denn wir werden sonst von Amerika überflügelt werden auf diesem Gebiete wie auf so vielen anderen Gebieten.

Ich darf vielleicht daran erinnern: wir haben den Amerikanern vieles schon nachgemacht; vielleicht nicht allzuviel auf dem Gebiet der Werkzeugmaschinen, aber auf manchen anderen Gebieten. Zum Beispiel unsere ganze moderne Mühlenindustrie, die grossartigen automatischen Betriebe, die heute auch bei uns in Deutschland vorhanden sind, was sind sie weiter als Nachahmungen jener grossartigen Etablissements, der grössten der Welt, wie sie in Amerika, in Minneapolis, St. Paul usw. gebaut worden sind, die automatisch mit Arbeit sparenden Maschinen, die das Getreide in kolossalen Quantitäten vermahlen und dadurch auf dem Weltmarkt für Mehl und Brotfrucht eine empfindliche Konkurrenz geschaffen haben.

Ich erinnere weiter daran: die schweizerische Uhrenindustrie macht heute das System der Amerikaner nach, weil die betreffenden Fabrikanten einsehen, dass sie nicht imstande sind, mit den billigen, gutgehenden amerikanischen Uhren zu konkurriren, wenn sie nach alter Methode ihre Zahnräder mit der Hand feilen und mit ihren guten Arbeitskräften herstellen wollten. Sie machen dasselbe heute mechanisch mit automatischen Betrieben und bleiben damit konkurrenzfähig; sie hätten die Konkurrenzfähigkeit längst verloren, hätten sie die Amerikaner nicht nachgeahmt.

Die Verhältnisse drängen hier zur Entscheidung.

Wir waren bisher über amerikanische Verhältnisse vielfach in Vorurtheilen befangen: Amerika habe theuere Arbeitslöhne, in Amerika sei das Leben theuer, in Amerika gelte der Dollar nicht mehr als bei uns eine Mark u. dergl. mehr. Ja, meine Herren, das sind meines Erachtens jetzt überwundene Gesichtspunkte. Davon ist zur Zeit gar nicht mehr die Rede, sondern wer sich heute das amerikanische Leben ansieht, der wird zugeben, dass im Vergleich von vor zehn Jahren ganz charakteristische Unterschiede existiren, dass gegenwärtig der Amerikaner, wenigstens die grosse Masse, eher billiger lebt, als wir Deutschen; denn Amerika liefert die Brotstoffe für die ganze Welt, aus seinen Riesenschlächtereien wird billiges Fleisch geliefert. Sie kennen ja alle den Kampf unserer Agrarier gegen unsere Handelspolitik. Es ist das der Ausfluss jener Thatsache, dass Amerika mit den Erzeugnissen seiner Prärien, mit den Fabrikaten seiner grossen Schlächtereien usw. unserer deutschen Landwirthschaft so empfindlichen Wettbewerb bereitet. Es ist naturgemäss, dass in einem Lande, in welchem das alles produzirt wird, Brot und Fleisch billiger sein muss. Und was weiter zum Lebensunterhalt sonst gehört, so kaufen Sie z. B. gewöhnliche Schuhe in Newyork billiger und besser als hier bei uns. Gute und billige Arbeit wird nach demselben System mit arbeitsparenden, automatisch thätigen Maschinen in den gewaltigen Schuhwaarenfabriken geliefert. Die thierreichen Steppen liefern billige Häute, aus denen billiges Leder hergestellt wird, die Fabriken arbeiten zu billigen Notirungen, und grosse Quantitäten werden abgesetzt und verkauft, und das Volk, die Konsumenten, die grosse Masse der Arbeiter hat den Vortheil davon.

Dasselbe wie auf dem Gebiete der Bekleidungsindustrie gilt vor Allem von den Wohnungseinrichtungen. Ueberall das gleiche System, von dem hier schon so viel gesprochen worden ist. Wenn der amerikanische Arbeiter sein Heim möbliren will — übrigens meistens bessere Wohnungen, was Räume, Licht usw. anbetrifft als bei uns —, so stehen ihm die billigsten Möbel zur Verfügung, vielleicht nicht in so grosser Mannigfaltigkeit der Formen, sondern in einer Form, die im Norden und Süden vielfach die gleiche ist. Aber was geliefert wird, ist billig und gut.

Der Arbeiter ist also imstande, für billiges Geld sich die Wohnung gut auszustatten, Kleider zu billigen Preisen zu beziehen und auf der anderen Seite sich billige Nahrungsmittel zu verschaffen. Da werden Sie zugeben: mag die Macht der Trades Unions auch noch so gross sein, auf die Dauer sind diese Verhältnisse stärker als alle Organisationen, und die Preise der Arbeit, die Löhne werden sich trotz der höheren Lebensansprüche der amerikanischen Arbeiter den unseren nähern müssen. Dann ist die Gefahr selbstverständlich um so grösser, da unsere Arbeiter mit den durch Getreide- und Fleischzölle vertheuerten Lebensmitteln theurer zu erhalten sind und wir noch nicht gelernt haben, so billig die Stoffe zu produziren, die für die grosse Masse der Arbeiter die Hauptverbrauchsartikel darstellen.

Dann kommt noch eine Gefahr hinzu. Das sind die grossen Trustbildungen in Amerika. Gerade das letzte Jahr hat darin grosse Fortschritte gezeitigt, an die man gar nicht gedacht hatte. Grosse Verbände, die zum Theil mit einem Kapital von 120 000 000 Dollars arbeiten, also 500 000 000 *M.* in einer Hand vereinigen, beherrschen den ganzen Markt mit den Artikeln, die sie monopolisirt haben. Jetzt haben wir die Zeit des Aufschwungs; jetzt kann der inländische Markt unter dem Schutze der Mac Kinley- und Dingleytarife ausgebeutet werden; jetzt kann man mit kolossalen Gewinnen den heimischen Markt plündern. Aber lassen Sie den Rückschlag kommen, der unvermeidlich ist, dort ebenso wie bei uns, und weniger Kaufkraft des Volkes sich zeigen, dann ist, da die Grossbetriebe nicht stille stehen können, die nothwendige Folge die, dass man dann das, was man im Inlande nicht absetzen kann, ins Ausland verschleudert, und Sie wissen, dass keine Macht in Amerika, auch in politischer Hinsicht, grösser ist als die der monopolistischen Trusts oder Verbände. Sie können den einheimischen Markt unter dem Schutz der hohen Zölle ausbeuten und werden zu billigen Preisen ins Ausland werfen. Sie wissen, dass in jüngster Zeit die Preise für eine Reihe von Artikeln um 100 bis 200 % durch die Trusts in die Höhe getrieben sind. Steigt die Produktion oder vermindert sich der Absatz im Inlande, so wirft man das, was für den inländischen Markt nicht zu verwerthen ist, erst recht zu Schleuderpreisen ins Ausland. Unsere Schutzzölle werden wenig helfen; wir werden dem auf anderen Gebieten entgegentreten müssen.

Ich will nicht weiter auf solche allgemeinen Fragen eingehen und glaube damit schliessen zu können: ich bin der festen Ueberzeugung, dass unsere Ingeniöre und Techniker, was technische und wissenschaftliche Ausbildung und Vorbildung anbelangt, unbestritten die besten in der Welt sind. Das weiss jeder von Ihnen und kann es mit Stolz von sich sagen. Diese wissenschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Techniker und Ingeniöre ist draussen im Auslande auch überall anerkannt. Aber

nehmen Sie mir es nicht übel, meine Herren, wenn ich sage: wir haben wohl die besten wissenschaftlichen Techniker, aber nicht die besten wirthschaftlich gebildeten Techniker. In letzterer Beziehung sind uns die praktischen Amerikaner vielleicht über. Sie fragen weniger danach, ob der dort hinkommende Techniker jede Maschine kunstgerecht zu konstruiren versteht, als danach, ob der Mann es versteht, sein Können und Wissen wirthschaftlich so zu verwerthen, dass das Endergebniss für Produktion und Fabrikanten ein gewinnbringendes ist, und daher wiederhole ich die Mahnung: lernen wir auch wirthschaftlich und sparsam arbeiten, lernen wir von unseren Gegnern im Konkurrenzkampfe, dann werden wir dem Vaterlande nützen.

Soweit Paasche. Eins kann man dem Vortrage vielleicht noch beifügen, das ist der Wunsch, dass das Streben nach eigener Bethätigung, welches bei uns dahin gerichtet ist, dass Jeder möglichst etwas anderes aus einem bestimmten Gegenstande zu machen wünscht als der andere, vor allem auch bei den Bestellern nachlassen möge. Wenn bei uns eine Lokomotive gebraucht wird, so fragt nicht die Verwaltung die Fabrik, welche Gattung sie für den bestimmten Fall liefern könne, sondern die Verwaltung schickt der Fabrik ihren Entwurf, nach dem diese, mag er ihrer Fabrikation sich anpassen oder nicht, arbeiten muss. Die Fabriken mühen sich auf diese Weise mit einer übergrossen Zahl verschiedener Muster ab, die ihnen gar nicht gestatten, ihren Betrieb so wirthschaftlich und zeitsparend einzurichten, wie sie es gern möchten und wie es doch auch im Interesse der Allgemeinheit läge, die besser und schneller bedient würde. Und was vom Lokomotivbau gilt, gilt von vielen anderen Industriezweigen. Die zu weit getriebene Eigenliebe, die die Fabriken nicht zur Ruhe kommen lässt, ihnen immer wieder die Herstellung neuer Formen aufzwingt, wo bestehende Formen angewendet werden könnten, der in der Eigenliebe begründete Widerstand gegen eine verständige Normalisirung ist ein weiterer Krebsschaden, an dem wir kranken.

Die Pfändung von Forderungen für Wagenmiethe.

Der bei den Gerichten in Breslau schwebende Rechtsstreit über die Pfändung der Wagenleihgelds-Forderungen, welche der Kaschau-Oderberger Bahn gegen die deutschen Staatsbahnverwaltungen zustehen, hat nunmehr durch einen Spruch des königlichen Oberlandesgerichts daselbst, dem in dieser Sache die oberstrichterliche Entscheidung zusteht, seinen Abschluss gefunden. Gegen den landgerichtlichen Beschluss, durch welchen die Pfändbarkeit bezw. Pfändung der gedachten Forderungen ausgesprochen war, hat die Schuldnerin, die Kaschau-Oderberger Bahn, rechtzeitig das ihr zuständige Rechtsmittel der sofortigen Beschwerde an das Oberlandesgericht ergriffen, und dieses hat durch Beschluss vom 27. Juni d. J. dahin entschieden, dass jener landgerichtliche Beschluss aufgehoben werde, indem die Pfändung der Kaschau-Oderberger Wagenleihgelds-Forderungen nur insoweit zulässig sei, als diese Forderungen **nicht** aus Veranlassung eines internationalen Transports im Sinne des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 entstanden seien. — Gegen diese Entscheidung ist gemäss § 568 Z. 4 der Reichs-Civilprozessordnung eine weitere Beschwerde — wie bereits bemerkt — nicht zulässig.

Bei der hohen grundsätzlichen Bedeutung, welche die hier erörterte Frage für das Abrechnungswesen der Bahnen untereinander besitzt, geben wir den entscheidenden Theil des betr. Beschlusses nachstehend im Wortlaute wieder: „In Sachen des Rechtsanwalts Dr. Kempner in Breslau, Rossmarkt Nr. 13, Gläubigers, gegen die k. k. privilegirte Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft zu Budapest, vertreten durch ihre Direktion daselbst, Schuldnerin, hat der siebente Civilsenat des königlichen Oberlandesgerichts zu Breslau auf die sofortige Beschwerde der Schuldnerin gegen den Beschluss des königlichen Landgerichts zu Breslau vom 26. Mai 1900 in der Sitzung vom 27. Juni beschlossen: 1. Der angefochtene Beschluss wird aufgehoben; 2. auf die sofortige Beschwerde gegen den Beschluss des königlichen Amtsgerichts zu Breslau vom 24. April 1900 wird dieser Beschluss dahin geändert: Der anfängliche Pfändungs- und Ueberweisungsbeschluss des königlichen Amtsgerichts vom 7. März 1900 wird auf die Erinnerung der grossherzoglichen Generaldirektion der mecklenburgischen Eisenbahnen zu Schwerin vom 11. April 1900 insoweit aufgehoben, als die angeblichen Forderungen der Schuldnerin an die grossherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franzbahn, vertreten durch die Direktion zu Schwerin, aus den an die Schuldnerin zu entrichtenden Wagenleihgeldern, insofern solche Forderungen aus Veranlassung eines internationalen Transports im Sinne des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Reichsgesetzblatt 1892, Seite 793 ff.) entstanden sind oder künftig entstehen, gepfändet und dem Gläubiger überwiesen sind." —

Aus den dem Beschlusse beigefügten Entscheidungsgründen ist dann noch folgendes mitzutheilen: „— — — —. Soweit es sich um die Pfändung der Forderung der Schuldnerin gegen die mecklenburgische Friedrich-Franzbahn handelt, hängt die Entscheidung von der Auslegung des Art. 23 Abs. 4 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und zwar speziell des Begriffes der ‚aus dem internationalen Transport herrührenden Forderungen der Eisenbahnen untereinander' ab (créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international). Es kann zugegeben werden, dass es sich um eine Ausnahmebestimmung handelt, die nicht ausdehnend auszulegen ist. Dagegen sind diese Worte **ihrem natürlichen Sinne nach** nicht zu beschränken auf die unmittelbar aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Forderungen. Gegen eine solche **einschränkende** Auslegung spricht auch wesentlich, dass in den vorausgehenden Absätzen des Artikels von der Fracht- **und anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen** die Rede ist. Der Gebrauch des zweifellos umfassenderen Wortes ‚**Transport**' im vierten Absatz rechtfertigt die Annahme, dass auch solche Forderungen hier inbegriffen sind, die wohl aus **dem internationalen Transport, nicht aber aus dem Frachtvertrage selbst** entspringen. Dies erkennt auch Reindl (Ztg. des Vereins D. E.-V. 1900, S. 594 ff.) an. Er leugnet aber, dass es andere aus dem internationalen Transport herrührende Forderungen gebe, als solche, die sich an den internationalen Frachtvertrag knüpfen. Das ist eine petitio principii. Die Forderung der ausländischen Eisenbahn, welche ihre Wagen mit den für das Inland bestimmten, auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes versandten Gütern den inländischen Bahnen zur Beförderung an den Bestimmungsort überlassen hat, auf Entschädigung für die Benutzung der Wagen durch die inländische Bahn ‚knüpft' sich zwar nicht an den **Frachtvertrag**, der über die Beförderung der Güter geschlossen ist, sie hat vielmehr ihre rechtliche Unterlage in den über die Wagenbenutzung getroffenen Vereinbarungen; aber sie **rührt** im einzelnen Falle **her** aus dem Transporte dieser Güter. Diese Forderung fällt daher, wie mit der von Reindl bekämpften Entscheidung des Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport zu Bern vom 10. Februar 1900 angenommen werden muss, unter diejenigen Forderungen, welche Art. 23 Abs. 4 des Uebereinkommens der Pfändung durch Gerichte anderer Staaten als desjenigen, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, entzieht, sofern man diese Bestimmung **ihrem Wortlaute gemäss** auslegt. Zu einer anderen engeren Auslegung nöthigt aber die Entstehungsgeschichte des Uebereinkommens keineswegs. Wenn bei der zweiten Berner Konferenz seitens mehrerer Delegirter hervorgehoben worden ist, dass das den Eisenbahnen gewährte Recht sich mit dem Zwange rechtfertige, der für sie bestehe, Theile ihres Vermögens ohne, ja gegen ihren Willen in das Ausland gehen zu lassen, so ist zunächst zu bemerken, dass in der zweiten Konferenz beschlossen war, die Pfändung der betreffenden Forderungen in dem Gebiete eines anderen Staates **gänzlich** zu untersagen (vergl. Eger, Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, S. 417). Sodann aber waren dies lediglich Aeusserungen einzelner Delegirter, die um so weniger eine entscheidende Bedeutung beanspruchen können, als die Verbindlichkeit des Uebereinkommens nicht auf den Vereinbarungen der Delegirten, sondern auf der Ratifikation durch die Vertragsstaaten beruht. Endlich aber tritt auch in diesen Aeusserungen nicht mit Schärfe hervor, dass nur ein **recht-**

licher Zwang die Sonderrechte der Eisenbahnen nach der Auffassung der betreffenden Delegirten zu rechtfertigen geeignet sei. Einen rechtlichen Zwang, die Wagen mit den durchgehenden Gütern in das Ausland gehen zu lassen, hat allerdings das Uebereinkommen nicht geschaffen. Wohl aber besteht unter den heutigen Verkehrsverhältnissen ein thatsächlicher Zwang für die Eisenbahnen, ihre Wagen weiter gehen zu lassen. Diese Nothwendigkeit ist auch, wie Abs. 5 des Art. 23 a. a. O. beweist, berücksichtigt worden. Die Aufnahme dieser Bestimmung ergibt, wenn auch die Pfändung des rollenden Materials in dem fremden Staate überhaupt ausgeschlossen ist, diese Bestimmung also weiter geht, als die im Abs. 4 enthaltene, doch jedenfalls das, dass ein durch das Uebereinkommen geschaffener rechtlicher Zwang für die Eisenbahn, ihr Vermögen in das Ausland gehen zu lassen, nicht die unerlässliche Voraussetzung der Pfändungsprivilegien bilden sollte. Uebrigens sei darauf hingewiesen, dass nach der in Gemässheit der Nr. 1 der Ausführungsbestimmungen zu dem Internationalen Uebereinkommen getroffenen Vereinbarungen für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. November 1892, Reichsgesetzblatt S. 1015) für gewisse Fälle (den Transport von Explosivstoffen) eine Umladung nur im Falle unabweisbarer Nothwendigkeit zugelassen, also ein rechtlicher Zwang, die Wagen mit dem Transport in das Ausland gehen zu lassen, geschaffen ist. Ebensowenig kann zu einer anderen Auslegung der fraglichen Bestimmung die Erwägung führen, dass die Forderungen aus dem Frachtvertrage selbst im Inlande, die aus der Wagenleihe dagegen in dem Gebiete des fremden Staates verdient seien, wohin sie überführt werden. Weder der Wortlaut der Bestimmung, noch ihre Entstehungsgeschichte würden es also rechtfertigen, auf diesen Umstand ein wesentliches Gewicht zu legen. Die Bestimmung des Abs. 5 des Art. 23 spricht entschieden dagegen."

Gegen diese Entscheidung wäre nach § 531 der früheren Reichscivilprozessordnung weitere Beschwerde an das Reichsgericht zulässig gewesen; durch die Novelle vom 17. Mai 1898 bezw. den neu eingeführten Abs. 4 zu § 568 der jetzt geltenden Civilprozessordnung ist diese Möglichkeit aber abgeschnitten.

H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Juni d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im Juni 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 318,53 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Juni 1900					
aus dem Personenverkehre	54 493 922	+ 11 755 388	1 285	+ 260	+ 25,36
aus dem Güterverkehre	90 193 725	+ 4 879 807	2 089	+ 78	+ 3,88
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni 1900					
aus dem Personenverkehre	117 538 319	+ 10 275 282	3 255	+ 235	+ 7,78
aus dem Güterverkehre	239 436 004	+ 17 692 072	6 513	+ 382	+ 6,23
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni 1900					
aus dem Personenverkehre	35 580 768	+ 1 410 055	5 723	+ 139	+ 2,49
aus dem Güterverkehre	70 024 700	+ 4 265 106	11 076	+ 503	+ 4,76

Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr im Juni 1900 sind darauf zurückzuführen, dass das Pfingstfest im Jahre 1899 in den Monat Mai, im Jahre 1900 in den Monat Juni fiel.

— **Krefelder Eisenbahn.** Im Betriebsjahre 1899/1900 bezifferten sich die Einnahmen auf 554 787 M. (im Vorjahre 525 857 M.), die Ausgaben auf 371 576 (343 867) M., der Ueberschuss beträgt mithin 183 211 (181 990) M. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind um 7 163 M., diejenigen aus dem Güterverkehr um 25 591 M. gegen das Vorjahr gestiegen. Die Ergebnisse des Personenverkehrs weisen auch im verflossenen Geschäftsjahre infolge der guten Lage der Geschäftsverhältnisse Mehrerträge auf, desgleichen hat der Güterverkehr sich in günstigem Maasse weiter entwickelt. Die Ausgaben stellen sich um 27 709 M. höher als im Vorjahre und ist dieser Mehraufwand einerseits durch vermehrte Personallasten sowie durch höhere Materialpreise, namentlich aber durch die Zahlung von 12 403 M. an Wagenmiethe für verzögerte Rückgabe der von der Staatsbahnverwaltung übernommenen Güterwagen herbeigeführt worden. Die Dividende für das am 31. März abgelaufene Geschäftsjahr wird mit 4⁴/₅ % (1898/99 5 %) in Vorschlag gebracht. Als Vortrag verbleiben 1 361 M.

— **Bergische Kleinbahnen.** In der Generalversammlung wurden die eingegangenen Anträge genehmigt. Die Betriebseinnahmen betrugen 582 110 M., die Ausgaben 544 138 M., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 37 972 M. ergab. Hierzu kamen 65 311 M. Gewinnvortrag vom letzten Jahre, 51 313 M. Zinsen und 242 349 M. Einnahmen aus geleisteten Garantien. Nachdem dem Erneuerungsfonds 99 845 M. und dem Kapitaltilgungsfonds 40 984 M. zugewiesen, erhält der Reservefonds 9 540 M. Zur Vertheilung gelangen 3 % Dividende auf 7 000 000 M. gleich 210 000 M. und bleibt alsdann ein Gewinnrest von 36 576 M. als Vortrag auf das neue Jahr.

— **Die Untergrundstrecke am Potsdamer Platz der Berliner elektrischen Stadtbahn** ist vor kurzem in Angriff genommen worden. Die Tunnelarbeiten an dieser Stelle, welche von der Gesellschaft für Untergrundbahnen unter Leitung ihres Direktors Regierungsbaumeister Rothschuh ausgeführt werden, gehören zu den schwierigsten des ganzen, an sich schon an Schwierigkeiten überreichen Bahnbaues. Nicht allein liegt der Tunnel 2 bis 3 m im Grundwasser, es müssen auch eine Anzahl von hohen Miethshäusern bis zur Tunnelsohle mit neuem Fundamentmauerwerk unterfangen werden, das später ebenfalls im Grundwasser liegen wird. Unter anderem wird in der Weise auch die Ostwand des Kopfgebäudes des Potsdamer Hauptbahnhofs unterfangen werden. Ausserdem wird an dieser Stelle der Raum für den Tunnel so schmal, dass für die Tunnelseitenwände nur eine knappe Breite vorhanden ist, so dass hier zu besonderer Einlage von I-Trägern gegriffen werden muss. Der Tunnelbau selbst, obwohl zum Theil unter dem bisherigen Grundwasserspiegel erfolgend, wird durch Wasserzudrang nicht belästigt werden. Das Wasser wird aus der Baugrube in den Untergrund hinabgezogen, d. h. aus einer grossen Zahl tief in den Untergrund hinabgesenkter Eisenrohre wird durch kräftige Kreiselpumpen beständig Wasser abgesaugt und dadurch bewirkt, dass der Wasserspiegel unter die Sohle der Baugrube sinkt. Die aus den Brunnenrohren abgesaugten Wassermassen werden durch eine Abflussleitung dem Landwehrkanal zugeführt. Mit dem Absenken der Brunnenrohre sind die Brunnenbaumeister Seiffert und Andrzejewski betraut worden. Wegen des sehr hohen Grundwasserstandes ist insbesondere die Dichtung des Tunnels schwierig. Dieselbe wird dadurch erreicht, dass um den gesammten Tunnelkörper Dichtungsplatten gelegt werden.

Die Arbeiten werden im Interesse möglichster Beschleunigung Tag und Nacht betrieben. Der hintere Theil der Häuser in der Köthenerstrasse ist zum grossen Theil niedergerissen und somit Platz geschafft für den Tunnel, der sich vom Hause Köthenerstrasse 14 auf eine Entfernung von 350 m erstreckt. Die auszuschachtende Erde (rund 30 000 cbm) wird mittelst Lokomotivbahn nach dem Landwehrkanal gebracht, um dort auf Kähnen weiterbefördert zu werden. Der zum Betoniren nothwendige Kies wird auf dem gleichen Wege herangebracht.

— **Schwebebahn in Elberfeld.** Am 19. v. Mts. wurden Probefahrten auf der elektrischen Schwebebahn vom Zoologischen Garten bis zur Döppersberger Brücke veranstaltet, die zur vollen Befriedigung der Ingeniöre und des fahrenden Publikums ausfielen. In der Höhe fährt sich's, wie berichtet wird, angenehmer als auf der Erde; einmal weil die Anhängepunkte der Wagen drehbar sind und infolge dessen Krümmungen

mit Leichtigkeit überwunden werden. Das lästige ruckweise Eintreten in die Krümmungen hört auf, Stossen und Schütteln fällt gänzlich fort, man hat überhaupt eher das Gefühl des Gleitens als des Fahrens. Die bis jetzt eingestellten Wagen sind nur zu Versuchszwecken bestimmt; die für den Betrieb in Aussicht genommenen werden grösser und bequemer sein; sie fassen 50 Personen, hängen an sanften Federn und sind mit einer selbstthätigen Schnellbremse ausgestattet, die ein Anhalten im Augenblick möglich macht. Jeder Wagen erhält für den Fall einer Störung ein Telephon, welches an jedem beliebigen Punkte mit dem Kraftwerk verbunden werden kann. Der Leitungsdraht ist oben neben dem Gleise angelegt, und der Anschluss wird durch ein Stück Kabel hergestellt, das man zum Fenster hinauslegt und in den Leitungsdraht einhakt. Die Fahrkartenausgabe erfolgt durch Automaten. Die Schwebebahn fährt die Strecke von der Mitte der Stadt bis zum Zoologischen Garten mit dem nöthigen Aufenthalt in sieben Minuten, während die elektrische Strassenbahn 25 Minuten braucht. Das bedeutet eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km, die sich allerdings gemäss den Bestimmungen für die Kleinbahnen im Anfang auf 30 km stellt. Den Verkehr vermitteln in der ersten Zeit 26 Wagen, die einander in Abständen von je drei Minuten folgen. Man hofft, den Bahnkörper einschliesslich der Bahnhöfe und Wartehallen soweit fördern zu können, dass die oben bezeichnete Strecke noch im Juli dem Verkehr übergeben werden kann. Mit dem Weiterbau nach Barmen wurde begonnen.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Unter dem Vorsitze des Generaldirektors von Ebermayer fand am 17. d. Mts. die 46. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes statt. Die vorgelegte Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Januar bis 15. Juni d. J. eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife blieb ohne Erinnerung. Sodann wurde in die Berathung über die seitens der Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht genommene Maassnahme eingetreten, die Reexpeditionsbegünstigung, wie sie in der Form von Auflassung der Abfertigungsgebühren für bestimmte Einlagerungsgüter (Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Malz und Oelsaaten) bei Weiterversand des Gutes aus den Lagerhäusern besteht, auch auf Futter und Düngemittel auszudehnen. Veranlassung zu dieser Maassnahme hatten Gesuche des bayerischen Landesverbandes landwirthschaftlicher Darlehnskassenvereine und der Verkaufsgenossenschaft der Fichtelgebirgs-Raiffeisenvereine gegeben. Das Gutachten des Eisenbahnrathes ging einstimmig dahin, dass die in Aussicht genommene Maassnahme als im Interesse der Landwirthschaft gelegen gutzuheissen sei. Seitens der Vertretung der Generaldirektion wurde noch darauf hingewiesen, dass diese Begünstigung selbstverständlich allen, den bestehenden Vorschriften entsprechenden Lagerhäusern zufallen würde.

Den dritten Gegenstand der Tagesordnung bildeten die auf Anregung des Eisenbahnrathes Freiherrn von Soden von der Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht genommenen bahnseitigen Einrichtungen zur Erleichterung des direkten Bezugs landwirthschaftlicher Erzeugnisse, wie Butter, Käse, Eier, Geflügel, Fische, Honig, Früchte, Wildpret, Blumen. Diese sollen als Eilgut gegen Bezahlung der gewöhnlichen Frachtguttaxe abgefertigt werden, womit die Beigabe von Frachtbriefen und die Kartirung entfallen würden. Doch wäre für solche Sendungen, um die rechtzeitige Abfertigung der Personenzüge nicht zu erschweren, eine gewisse Gewichtsgrenze, etwa 25 kg, festzustellen. Auch diese Maassnahme fand die Befürwortung des Eisenbahnrathes. Dem von einer Seite erhobenen Bedenken gegenüber, dass es sich nicht rechtfertige, den Handel von der geplanten Begünstigung auszuschliessen, wies die Vertretung der Generaldirektion darauf hin, dass der in Aussicht genommene Eilgutausnahmetarif ein allgemeiner sein werde, den Jedermann benutzen könne.

Hierauf gelangte der Entwurf der Winterfahrordnung 1900/1901 zur Berathung.

— **Regelung des Verkehres mit Selbstfahrern in den Berliner Strassen.** Die Zunahme des Verkehres mit Selbstfahrern in den Strassen Berlins hat den Aufsichtsbehörden die Frage nahegelegt, ob nicht auch der Selbstfahrerbetrieb, ebenso wie der Radfahrsport, eine allgemeine polizeiliche Regelung erfahren solle. Infolge einer Anregung des Ministers des Innern und des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg hat denn auch vor einiger Zeit im Polizeipräsidialgebäude zu Berlin eine Konferenz stattgefunden, zu welcher die hervorragendsten Vertreter der in Frage kommenden Interessentengruppen hinzugezogen worden waren; u. a. waren vertreten: der mitteleuropäische Motorwagenverein, der Berliner Automobilklub, die Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen, die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin, Aktiengesellschaft, Marienfelde usw. Auf Grund der stattgehabten Verhandlungen hat das königliche Polizeipräsidium sodann den Entwurf einer Polizeiverordnung für den Selbstfahrerverkehr festgesetzt, welcher jetzt dem Minister des Innern zur Genehmigung unterbreitet worden ist. Der Entwurf soll, wie verlautet, ganz im Geiste des Grossstadtverkehres gehalten und frei von kleinlichen Verkehrsbeschränkungen sein, wie sie z. B. in süddeutschen Städten (durch Fahrverbote in einzelnen Strassen usw.) behördlich vorgeschrieben sind.

— **Staatseisenbahnverein für Vohwinkel und Umgegend.** Am Sonntag, den 15. d. Mts. feierte der Verein sein Sommerfest durch einen Ausflug mit Familie in das zwischen Vohwinkel und Gruiten gelegene Osterholz, einer herrlichen Buchenwaldung, die vom Besitzer dem Verein in entgegenkommendster Weise zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt worden war. Auf dem Festplatze, woselbst für Stillung des Hungers und Durstes hinreichend Sorge getragen war, lagerte sich bald eine vielhundertköpfige Menge in dem Schatten der Buchen. Abwechselnd mit den Konzertvorträgen der Musikkapelle wurden von einer aus Vereinsmitgliedern gebildeten Gesangsabtheilung einige Lieder zum Vortrag gebracht. Für die Kinder waren verschiedene Spiele mit nachfolgender Preisvertheilung vorgesehen. Eine Polonaise eröffnete den Tanzreigen für die Erwachsenen, der bei den eigenartigen, besonders angenehmen Ortsverhältnissen eine sehr rege Betheiligung aufzuweisen hatte. Die einbrechende Dunkelheit mahnte allzufrüh zum Aufbruch. Im Hotel „Deutscher Kaiser" zu Vohwinkel fand das so schön verlaufene Fest, bei dem ein Unterschied zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, wie Beamten und Arbeitern nicht zu erkennen war und das sich hierdurch zu einem wahren Volksfeste gestaltete, seinen Abschluss.

— **Personalnachrichten.** Am 16. d. Mts. hat der ehemalige Präsident der Eisenbahndirektion Essen, Todt, der ungefähr ein Jahr lang an der Spitze der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft stand, die Geschäfte des Präsidenten der Eisenbahndirektion Erfurt, einstweilen vertretungsweise, übernommen. Der bisherige Präsident, Göring, ist beurlaubt und wird einer Meldung der „Magd. Ztg." zufolge demnächst in den Ruhestand treten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aenderung des Betriebsreglements.** Mit Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 3. d. Mts. wurde der IV. Nachtrag zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement, enthaltend die durch die Einführung der neuen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung veranlassten Aenderungen der allgemeinen sowie der den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen dieses Reglements, verlautbart.

In dem Einführungserlasse wird darauf hingewiesen, dass angesichts der in der neuen Verkehrsordnung enthaltenen zahlreichen Verbesserungen sich sofort die Erwägung aufgedrängt habe, inwieweit es angängig sein werde, dieselben auch im Betriebsreglement zur Durchführung zu bringen. Hierbei musste vor allem zwischen den auf den Personen- und Gepäckverkehr sich beziehenden und den den Gütertransport behandelnden Theilen des Betriebsreglements unterschieden werden.

Rücksichtlich der letzteren habe es von vornherein keinem Zweifel unterlegen, dass die durch das Zusatzübereinkommen zum Berner Uebereinkommen, abgeschlossen zu Paris am 16. Juni 1898, herbeigeführten Verbesserungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr auch in das Betriebsreglement, und zwar sogar in engerem Anschlusse an deren Wortlaut, als dies hier und da in der deutschen Verkehrsordnung geschehen ist, werden Aufnahme zu finden haben. Dies sei jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten des besagten Zusatzübereinkommens möglich, da bis dahin eine gesetzliche Grundlage für die Einführung der zum Theil materiell rechtlich tief einschneidenden Neuerungen im Binnenverkehre nicht vorhanden wäre. Da nun die übrigen auf dem Zusatzübereinkommen nicht unmittelbar beruhenden neuen, den Güterverkehr betreffenden Vorschriften der Verkehrsordnung gleichwohl von den in diesem Zusatzübereinkommen fussenden Normen sich schwer trennen lassen, die ersteren auch vielfach mehr formeller Natur sind, so habe es angezeigt erschienen, die Revision der Vorschriften des Betriebsreglements betreffend den Güterverkehr unter Bedachtnahme auf die neue deutsche Verkehrsordnung überhaupt jenem Zeitpunkte vorzubehalten, in welchem gleichzeitig an die Einbeziehung der Neuerungen des Pariser Zusatzübereinkommens wird gegangen werden können.

Aehnliche Erwägungen seinen dagegen rücksichtlich der beiden ersten allgemeinen und der auf den Personen- und Gepäcktransport sich beziehenden beiden folgenden Abschnitte des Betriebsreglements nicht maassgebend gewesen, vielmehr habe es in Anbetracht des regen Personenverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland sogar wünschenswerth erschienen, hinsichtlich der Umarbeitung dieser Partien mit der thunlichsten Beschleunigung vorzugehen. Hierfür habe auch

namentlich der Umstand gesprochen, dass das für den fraglichen Wechselverkehr zunächst zur Anwendung gelangende Vereins-Betriebsreglement hinsichtlich des Personen- und Gepäcktransportes lediglich auf den bisher übereinstimmenden internen Reglements Oesterreich-Ungarns und Deutschlands beruhte, sohin für diese Transporte durch die neue deutsche Verkehrsordnung, soweit dieselbe von den bisherigen Bestimmungen abweicht, die einheitliche Grundlage für die Dauer der Verschiedenheit der genannten internen Reglements verloren gegangen war.

In Anbetracht der vorerwähnten Beweggründe sei im Einvernehmen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung an die entsprechende Umarbeitung der einschlägigen Abschnitte des Betriebsreglements gegangen worden und seien die vereinbarten Abänderungen und Ergänzungen nach erfolgter Gutheissung durch den Staatseisenbahnrath in der Frühjahrstagung 1900 durchgeführt und verlautbart worden.

— **Kaufschillingsrest der Südbahn.** Im Laufe der letzten Monate sind fast alle Fragen, welche die Ertragsverhältnisse der Südbahn betreffen, von den deutschen Aktionären in den Kreis ihrer Erörterungen gezogen worden. Hierzu gehört auch die Frage des Kaufschillingsrestes der Gesellschaft. Im März 1897 ist in der Kaufschillingsfrage das Urtheil des Schiedsgerichts erfolgt, welches dahin lautete, dass die Gesellschaft von ihrem Roherträgnisse, im Falle es 107 000 fl. für Jahr und Meile übersteige, den zehnten Theil, wenn dasselbe 110 000 fl. übersteige, den vierten Theil zur Zahlung der staatlichen Einkommensteuer sammt Zuschlägen und der Hälfte der nichtärarischen Umlagen und Zuschläge verwende und den verbleibenden Ueberschuss zur Abstattung des Kaufschillingsrestes heranziehe. Am 2. März 1897 betrug die Kaufschillingssumme noch 33 982 176 fl.; heute ist sie durch die seit damals erfolgten Zahlungen auf rund 31 300 000 fl. gesunken. Da die jährlichen Kaufschillingsraten nach dem Rohertrage bemessen werden, ohne dass auf die Lasten Rücksicht genommen wird, wächst mit dem Rohertrage die Kaufschillingszahlung an den Staat; da aber die Ausgaben gleichzeitig in einer starken Steigerung begriffen sind, so wird der Reinertrag und somit der für die Aktionäre verbleibende Ueberschuss um so geringer, je höher die von den Roheinnahmen abzuziehende Kaufschillingsrate ist. Die deutschen Aktionäre haben nun, wie die „Neue freie Presse“ meldet, unter anderem sich auch damit beschäftigt, ob nicht eine Abhilfe gegenüber diesem, die Aktienbesitzer drückenden Zustande geschaffen werden könnte. Aus diesen Kreisen ist der Wunsch geäussert worden, vielleicht in der Art eine Regelung vorzunehmen, dass die Kaufschillingsraten nicht aus den Betriebseinnahmen gedeckt, sondern aus dem Kapital bestritten werden sollen. Dies hätte in der Weise zu geschehen, dass die Südbahn nicht wie bisher jährliche Zahlungen aus dem Betriebe an die Regierung leistet, sondern die alljährliche Summe des Kaufschillings in Obligationen entrichtet, deren Erlös von der Regierung zur Tilgung des Kaufschillings zu verwenden wäre. Die Südbahn hätte auf diese Art aus ihrem jährlichen Erträgnisse nur die Verzinsung der ausgegebenen Obligationen zu leisten und würde hierdurch die nöthigen Beträge für die Verzinsung der neu auszugebenden Obligationen sowie einer etwaigen Erhöhung der Dividende frei bekommen.

— **Betriebsstörungen infolge Hochwassers.** Infolge Hochwassers musste am 12. d. Mts. der Verkehr auf mehreren Strecken der österreichischen Staatsbahnen in Ostgalizien und der Bukowina eingestellt werden, so u. a. auf den Strecken Chodorow-Kolomea (Ueberfluthung der Station Halicz und Dammrutschung) und Stryj-Chodorow (Dammdurchbruch). Die meisten dieser Störungen konnten in wenigen Tagen behoben werden. In der Strecke Stanislau-Kolomea wird jedoch der Güterverkehr voraussichtlich erst gegen Ende dieses Monates wiedereröffnet werden können.

— **Personenaufzug auf dem Südbahnhofe in Wien.** Seit einiger Zeit ist auf dem Wiener Südbahnhofe ein Personenaufzug in Thätigkeit, der dazu bestimmt ist, solche Reisende, welche es vermeiden wollen, die Treppen zur stockhoch gelegenen Abfahrtshalle emporzusteigen, auf bequeme Art hinauf zu befördern. Der Aufzug kann gegen Entrichtung einer Gebühr von 20 Hellern benutzt werden.

— **Rückgang der Eisenerzeugung.** Die nunmehr vorliegenden Ausweise über die Mengen, welche die kartellirten österreichischen Werke an Stabeisen, Trägern, Grobblechen, Schienen und Eisenbahnkleinmaterial in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres erzeugt haben, weisen einen namhaften Ausfall auf. Es wurden nämlich in diesem Zeitraum 2 135 000 dz genannter Eisenwaaren gegen 2 559 000 dz in dem gleichen Zeitabschnitt 1899 erzeugt. Der Ausfall im ersten Halbjahr beträgt demnach 424 000 dz oder 16,5 %. In den ersten vier Monaten ist die Mindererzeugung zweifellos eine Folge des Kohlenarbeiterausstandes; der Ausfall hat sich aber auch in den beiden letzten Monaten fraglichen Halbjahres nicht vermindert, sondern bei Trägern und Schienen bedeutend zugenommen, was auf einen Rückgang des Absatzes in diesen Artikeln schliessen lässt. Es beträgt die Abnahme bei Trägern 103 000 dz und bei Schienen und Kleinmaterial 240 000 dz. Die eingeschränkte Bauthätigkeit in den Städten und bei den Eisenbahnen fängt eben an sich fühlbar zu machen.

— **Regelung der Gehälter der Angestellten der ungarischen Staatsbahnen.** Den Zeitungsnachrichten gegenüber, welche über die Regelung der Gehälter der Staatsbahnangestellten und über die Ertheilung von Gehaltszulagen an diese Beamten erschienen sind, erklärt die „Bud. Korr.“ auf Grund einer von zuständiger Stelle erhaltenen Mittheilung, dass diese Meldungen jeder Grundlage entbehren.

— **Die ungarischen Vizinalbahnen im Jahre 1898.** Im Jahre 1898 waren 121 Vizinalbahnen im Betriebe (gegen 118 im Vorjahre); hiervon sind fünf als Eigenthum der ungarischen Staatsbahnen mit diesen rechnungsmässig vereinigt, und werden ihre Erträgnisse gemeinschaftlich mit jenen der anderen Staatsbahnen verrechnet. Die danach verbleibenden 116 Vizinalbahnen zerfallen hinsichtlich der Betriebsführung in zwei Klassen, und zwar: 1. selbständige Bahnen; 2. im Betriebe fremder Bahnen verwaltete Vizinalbahnen. Letztere Klasse zerfällt in vier Gruppen: a) auf Rechnung der ungarischen Staatsbahnen verwaltete Vizinalbahnen; b) im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen auf Grund des sogen. Normalvertrages verwaltete Vizinalbahnen. (Die Betriebsführerin bekommt nämlich als Ersatz der Selbstkosten bestimmte Einheitssätze, welche für das Personenkilometer bezw. Tonnenkilometer vereinbart sind; ausserdem zahlen die Vizinalbahnen für die Ueberlassung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel und für die Beförderung der Post gewisse Gebühren bezw. Kostenersätze. Bei mehreren Bahnen ist der Kostenersatz mit 50 % der Roheinnahmen pauschalirt.) c) durch die ungarischen Staatsbahnen auf Rechnung des Eigenthümers betriebene Vizinalbahnen; d) im Betriebe von Privatbahnen befindliche Vizinalbahnen. In keine dieser Gruppen gehört die Zalathalbahn, welche mit der auf Grund des Normalvertrages durch die ungarischen Staatsbahnen verwalteten westungarischen Vizinalbahn hinsichtlich der Betriebsführung vereinigt ist.

Die gesammten Betriebsüberschüsse der Vizinalbahnen stellen sich im Jahre 1898 auf 7 235 680 fl. Das thatsächlich zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn verwendete Kapital betrug im Jahre 1898 insgesammt 259 069 665 fl. Auf Grund der oben angeführten Betriebsüberschüsse stellt sich also das Erträgniss in Hunderttheilen des wirklich verwendeten Anlagekapitals auf 2,793 %. Die Summe der ausgegebenen Prioritätsaktien und Obligationen betrug im Jahre 1898 205 265 550 fl.

Der Ertrag in Hunderttheilen des begebenen Prioritätsaktienkapitals stellt sich für 1898 insgesammt auf 3,578 %.

Die Prioritätsaktien erhielten im Jahre 1898 die grösste Dividende bei der Petrozsény-Livazsény-Lupényer Eisenbahn mit 18 %. Die nächst niedrigere Dividende (bei einer Vizinalbahn) beträgt 6,9 %. Gar keine Dividende zahlten für Prioritätsaktien sieben Vizinalbahnen. Stammaktien erhielten als höchste Dividende 18 % bei der Petrozsény-Livazsény-Lupényer Eisenbahn; die nächst niedrigere Dividende beträgt 6,5 %. Für die Dividende der Stammaktien wurden zusammen 622 449 fl. verwendet (gegen 529 018 fl. im Vorjahre). Schliesslich sei erwähnt, dass der Ertrag in Hunderttheilen des wirklichen Kapitals im Jahre 1898 bei den ungarischen Staatsbahnen 4,27 (4,09) %, bei sämmtlichen ungarischen Bahnen ersten Ranges (Hauptbahnen) 4,26 (4,08) % ausmachte.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Mai d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Mai	
	1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
Ungarische Staatsbahnen	15 261 700	+ 864 918
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 279 837	+ 42 933
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	142 076	+ 9 858
Kaschau-Oderberger E.	1 059 760	+ 121 088
Mohács-Fünfkirchener E.	129 323	+ 11 361
Fünfkirchen-Bárcser E.	81 000	+ 2 077
Hauptbahnen zusammen	17 953 696	+ 1 052 235
Lokalbahnen „	2 701 937	+ 25 995
insgesammt	20 655 633	+ 1 078 230

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Mai 9 173,8 (+ 2,9) km und diejenige der Lokal-

bahnen 8 673,8 (+ 595,1) km, zusammen somit 17 247,6 (+ 598) km.
Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen 98 028 857 (+ 4 363 561) Kr.

Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 3 865 777 Kr., auf die Lokalbahnen 497 784 Kr.

— **Vorkehrungen für den Herbstverkehr.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat für den 19. d. Mts. die hervorragenden Kaufleute und die Vertreter der Verkehrsanstalten zu der üblichen Besprechung eingeladen, um sich über die Ernte und über die Aussichten des Getreideverkehres zu unterrichten. Im Interesse der anstandslosen Abwickelung des zu erwartenden Getreideverkehres hat der Handelsminister die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ermächtigt, von Mitte Juli an bis zum Abschlusse der Getreidelieferungen Getreidesendungen und Mahlprodukte nach Fiume und dem Zollauslande abweichend von den allgemeinen Bestimmungen vorzugsweise zu befördern und im ungarischen Binnenverkehr, Fiume ausgenommen, wie auch im österreichisch-ungarischen Verkehr bezüglich der in Wagenladungen aufgegebenen Güter, ausgenommen die lebenden und dem Verderben ausgesetzten Waaren, betreffs der Aufnahme und der Beförderungsfrist Punkt 3 des § 55 des Betriebsreglements (betreffend den Beginn der Lieferfrist mit dem Zeitpunkte der thatsächlichen Abbeförderung der Sendung) anzuwenden. Ferner hat der Minister die Ermächtigung ertheilt, die Ladefrist auf neun Tagesstunden herabzusetzen sowie für den Fall, als dies in einzelnen Stationen nothwendig werden sollte, die Lagergebühren zu erhöhen oder die lagergebührfreie Zeit zu beschränken.

— **Beförderung zerbrechlicher Frachtgüter.** Obwohl im Sinne der Tarifbestimmungen die Verladung von Frachtgütern, welche infolge ihrer leichten Zerbrechlichkeit oder zufolge anderer besonderer Eigenheiten ein besonderes Sachverständniss oder besondere Vorsicht erfordern, von den Parteien selbst vorzunehmen ist, kommt es dennoch — namentlich wenn unterwegs Umladungen vorgenommen werden müssen — vor, dass das Ladegeschäft von den Eisenbahnbediensteten bewerkstelligt werden muss. Die infolge erhobener Beschwerden seitens des verfrachtenden Publikums eingeleiteten Untersuchungen haben wiederholt ergeben, dass die Eisenbahnbediensteten zum Schaden der Eisenbahnverwaltung und entgegen den Interessen der Verfrachter derlei Umladungen nicht mit der nöthigen Obsorge und Umsicht ausführen. Die ungarischen Staatsbahnen haben daher die Stationsorgane streng angewiesen, in jenen Fällen, in denen eine Umladung von gebrechlichen Gegenständen nöthig wird, darauf zu achten, dass die Neuverladung mit grösster Umsicht und Sorgfalt erfolgt. Es wurde ferner den Stations- und Magazinvorständen zur Pflicht gemacht, bei der Umladung von leicht zerbrechlichen Gegenständen persönlich zugegen zu sein und die betreffenden Arbeiten zu leiten.

Niederlande.

— **Holländische Eisenbahn.** Dem uns zugegangenen Geschäftsbericht der Gesellschaft für 1899 entnehmen wir folgendes: Die Einnahmen stiegen nicht in demselben Maasse, wie im Vorjahre; die Gesellschaft muss sich mit einer Zunahme von 3,5 % aus dem Gesammtverkehr begnügen, entsprechend einem Mehrbetrage von 538 669 fl. Hiervon entfielen auf Personenverkehr rund 285 000 fl., Güterverkehr rund 177 000 fl., auf Viehverkehr 33 000 fl.; der Betrieb der 22 km langen Fähre Enkhuizen-Stavoren über den Zuidersee ist dabei nicht berücksichtigt. Aber auch die Ausgaben sind stärker gestiegen als die Einnahmen und zwar um 621 330 fl.; diese Steigerung ist zurückzuführen auf verstärkten Zugbetrieb, höhere Materialpreise, insbesondere für Kohlen, Holz und Eisen, Vermehrung des Personals und der Gehälter und Löhne. An Anleihezinsen sind 143 000 fl. mehr, an Bahnpacht rund 16 000 fl. weniger ausgegeben. Die Wagen- und Betriebsmittelmiethe sowie Wagenausbesserung haben 31 600 fl. weniger betragen. Ausser Dienst gestellte Betriebsmittel ergaben 45 250 fl. Verlust. In Reserve gestellt wurden 153 000 fl., d. i. 66 000 fl. weniger als im vorigen Jahre. Die Eingänge für Mitbenutzung von Bahnen waren um 24 000 fl. höher, infolge Mitbenutzung der seit dem 1. Mai 1899 in Betrieb befindlichen Rotterdamer Verbindungsbahn seitens der Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen. An Zinsen sind 77 600 fl. mehr eingenommen worden, und endlich wurden aus dem Verkauf von Aktien 57 200 fl. mehr gelöst. In der Bilanz erscheint eine Werthvermehrung des Unternehmens von rund 1 020 000 fl. für Erweiterungen, 1 352 000 fl. für Betriebsmittel, 434 000 fl. für Betriebseinrichtungen. Der Reservefonds beträgt 1 122 000 fl.

Der Gewinnsaldo beläuft sich auf 1 124 000 fl.; dem Staat sind davon abzuführen 112 000 fl., so dass zuzüglich eines kleinen Gewinnvortrags aus dem verflossenen Jahre 1 013 000 fl. für die Aktionäre bleiben. Zur Vertheilung kommen 4,5 %.

Die Gesellschaft hatte — einschliesslich Dampfstrassenbahn Haag-Scheveningen — am Jahresschluss 1 292 km Bahnen im Betrieb.

Vereinsausland.

— **Pariser Stadtbahn.** Ueber diesem Unternehmen, welches ursprünglich zu Beginn der Weltausstellung fertig sein sollte, ruhte einiges Missgeschick. Immer von neuem musste die Eröffnung, selbst einer Theilstrecke, verschoben werden. Als Gründe wurden in letzter Zeit angegeben, dass rollendes Material noch nicht in genügendem Umfang vorhanden sei, da die Lieferungen wegen der Weltausstellung sich verzögerten, ferner, dass das Personal erst ganz ausreichend eingeübt werden und etwaige Betriebsmängel von vorn herein aufgedeckt werden sollten. Nun aber brachten Ende voriger Woche die Pariser Blätter mit Grossdruck auf der ersten Seite die bestimmte Ankündigung, dass die Eröffnung für das Publikum am Montag, den 16. Juli erfolge. Davon ist auch in unserer vorigen Nummer mit etwas zu grosser Zuversicht Notiz genommen. Thatsächlich blieb die Eröffnung am Montag nur wieder „auf dem Papier". Die Pariser grossen Blätter, denen die Sache wohl auch peinlich ist, schwiegen sich aus; nur im „Figaro" fanden wir an verborgener Stelle möglichst unauffällig eine Notiz, die harmlos besagte, das Publikum bekümmere sich um das Datum der Indienststellung der Stadtbahn. Aber die Eröffnung hänge von den Materiallieferungen ab, die noch nicht genügend erfolgt seien, man probire usw.; also die alten Gründe der Verzögerung; der Schluss lautete resignirt: „Es ist ganz am Platze, zu denken, dass dies Ergebniss (Wagenlieferungen) nächstens (prochainement) erreicht werden wird." Wirklich ist nun aber die Stadtbahn am Donnerstag, 19. d. Mts. Mittags unter grossem Andrange der Bevölkerung dem Verkehr übergeben worden.

— **Nothsignaleinrichtungen auf schweizerischen Eisenbahnen.** Der schweizerische Eisenbahnverband hat auf Anregung des bundesräthlichen Eisenbahndepartements über die ausser der bisherigen Werkstattrevision erforderliche zeitweise Erprobung der Nothsignaleinrichtungen an den Personenwagen (durchgehende Bremse) Berathung gepflogen. Die wiederholte Erprobung dieser Einrichtungen im Betriebe wurde nothwendig befunden und demzufolge beschlossen, ausser der Untersuchung bei jeder Wagenrevision und in jedem Falle, wo ein Personenwagen behufs Ausbesserung in die Werkstätte kommt, die Nothsignal- bezw. Nothbremseinrichtungen alle drei bis sechs Monate bei den im Betriebe stehenden Wagen auf ihre Wirksamkeit unter Luftdruck zu prüfen; die kürzere Frist soll dabei Anwendung finden auf im regelmässigen Betrieb stehende und grosse Wege zurücklegende Personenwagen, die längere auf weniger in Anspruch genommene Wagen, z. B. Reservewagen. Das Eisenbahndepartement hat diesen Beschlüssen zugestimmt.

— **Hygienische Verhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen.** In einer Sitzung der schweizerischen Aerztekommission theilte Professor Kocher (Bern) mit, er habe sich neuerdings davon überzeugt, dass im Betrieb der schweizerischen Bahnen noch gröbere hygienische Uebelstände betreffs der Personenwagen bestehen und dass hierin ein gewisses Zurückbleiben der Schweiz gegenüber anderen Ländern, besonders England, zu bemerken sei. Es handelte sich dabei besonders um die nothwendige Reinhaltung der Wagen von Staub und Auswurfsstoffen, die in den Teppichen und Polstern sich oft derart angehäuft vorfinden, dass eine erhebliche Gefahr der Ansteckung für die Reisenden bestehe. Anstatt glatter Fussbodenbelege trifft man vielfach dicke Teppiche, die Sitze und Lehnen sind ebenfalls mit staubfangenden, schwer zu reinigenden Stoffen bezogen, statt mit glatten, leicht zu reinigenden Ueberzügen. Vielfach finden sich der gründlichen Reinigung sehr schwer zugängliche Nischen und Spalten. Sehr schlimm sei die noch überall anzutreffende (anderswo streng verbotene) abscheuliche Gewohnheit des Ausspuckens auf den Boden. Professor Kocher empfahl der Kommission, Schritte zur Abhilfe zu thun.

— **Elektrische Strassenbahn Seewen-Schwyz.** Die Fertigstellung dieses Unternehmens erfordert mehr Zeit, als erwartet wurde. Die Vollendung steht erst im Herbst statt Mitte Sommer zu erwarten.

— **Eisenbahnverwälschung in der Südwestschweiz.** In der deutsch-schweizerischen Presse wird ein lebhafter Kampf gegen die Jura-Simplon-Bahngesellschaft geführt, weil sie

ganz willkürlich in ihrem Bahngebiete seit Jahrhunderten bestehende deutsche Ortsnamen französirte, z. B. verschwanden die Stationen Twann, Ligerz, Münchenviler und Düdingen aus ihren Fahrplänen und es wurden die Bezeichnungen Douanne, Gléresse, Villars-les-Moines und Guin eingeführt. Vor einiger Zeit sind auch im Gebiete des deutschen Theiles des Kantons Bern Fahrkarten ausgegeben worden, auf denen statt „Juli" „Juillet" steht. Mit Rücksicht auf die demnächst zur Ausgabe gelangenden Fahrpläne der Gesellschaften ist nun beim schweizerischen Eisenbahndepartement eine Eingabe gemacht worden, für die Wiederherstellung der verwälschten deutschen Namen zu sorgen. Ebenso wendet man sich mit dem gleichen Verlangen an die Oberpostdirektion, da die Kreisdirektionen in den Kantonen Waadt und Wallis bestrebt scheinen, nach und nach die deutschen Namen im deutschen Theil des Kantons Wallis zu verdrängen.

— **Betriebsergebnisse der adriatischen Bahnen im ersten Halbjahre 1900.** Noch glänzender als für die Mittelmeerbahnen schliesst für die adriatischen Bahnen die mit 30. Juni abgelaufene erste Hälfte ihres Betriebsjahres ab. Die Einnahmen des Hauptnetzes (4 308 km) und des Nebennetzes (1 530 km) beliefen sich auf beiläufig 70 000 000 L. (+ 4 000 000 L. gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres). Von diesen kamen auf den Personenverkehr 21 884 000 (+ 1 890 000) L., auf den Gepäckverkehr 1 100 000 (+ 113 000) L. und auf den Güterverkehr 36 108 000 (+ 2 000 000) L.; die kilometrische Einnahme stieg von 9 564 L. im ersten Halbjahre 1899 auf 10 252 L. in dem gleichen Halbjahre 1900.

— **Bahnhofsbau in Pontebba.** In den ersten Tagen dieses Monats wurde in Pontebba der Grundstein zum neuen Bahnhofsgebäude gelegt, welches an Stelle des im Jahre 1898 abgebrannten errichtet werden soll. Das neue Gebäude wird vollständig aus Stein erbaut, während das alte aus Holz war; es wird 96 m lang und einstöckig sein und soll mit allen, den heutigen Anforderungen der Reisenden entsprechenden Einrichtungen versehen werden.

— **Güterbewegung im Hafen von Genua.** Im ersten Halbjahre 1900 liefen im Hafen von Genua 3 338 (+ 168) Schiffe mit einem Tonnengehalt von 2 500 000 (+ 53 000) t ein. Es wurden 1 150 000 (— 35 000) t Güter ausgeschifft und 375 000 t eingeschifft. Die beladenen und versandten Eisenbahnwagen beliefen sich auf 164 000 Stück.

— **Italienische Zufahrtlinie zum Simplontunnel.** Wie bereits in Nr. 53 S. 819 d. Ztg. kurz erwähnt, haben der Senat und die Kammer das zwischen Staat und Mittelmeerbahn abgeschlossene Uebereinkommen über den Bau der auf italienischem Boden gelegenen Zufahrtlinie zum Simplon (Domodossola-Iselle) genehmigt. Bekanntlich übernimmt die Mittelmeerbahn den Bau dieser Linie für den Betrag von 16 650 000 L.; dazu kommen noch 3 000 000 L. für den Ausbau des internationalen Bahnhofes in Domodossola, 1 200 000 L. für das metallische Oberbaumaterial, 400 000 L. für das Rollmaterial der 18 km langen Strecke und 60 000 L. für die Telegraphenleitung. Es ergibt sich also für fragliche Linie zu Lasten des italienischen Staates eine Summe von 21 300 000 L., welche er in 5 Jahresraten zu je 4 260 000 L., vom Jahre 1901—1902 an, zu zahlen hat.

— **Leihwagen der italienischen Bahnen.** Die adriatischen Bahnen wurden, wie schon in Nr. 55 S. 846 d. Ztg. kurz erwähnt, ermächtigt, die Leihverträge über die bereits angeliehenen 800 Wagen bis Ende d. J. zu verlängern und noch weitere 400 Wagen zu leihen. Auch die ablaufenden Leihverträge der Mittelmeerbahn sollen verlängert werden, da diese Gesellschaft gesonnen ist, die angemietheten 1 800 Wagen so lange zu behalten, bis alle bestellten neuen Wagen sich im Betriebe befinden werden, was im Jahre 1901 der Fall sein wird. Die italienischen Bahnen werden alle Anstrengungen machen müssen, um dem Herbstverkehre, der voraussichtlich ein sehr reger sein wird, gerecht werden zu können, da dieses Jahr für den Ackerbau im ganzen und für den Weinbau im ganz besonderen ein recht gesegnetes zu werden verspricht. Auch kommen in diesem Jahr zum ersten Mal in bedeutender Menge die Zuckerrübentransporte in Betracht.

— **Pariser Ausstellungspreis der adriatischen Bahnen.** Den genannten Bahnen wurde von der Jury der Pariser Weltausstellung der grosse Preis für die zur Schau gestellten elektrischen, für den Betrieb der Linien Lecco-Colico-Sondrio und Chiavenna bestimmten Anlagen zuerkannt.

— **Vergebung von Oberbaumaterialien.** Im kommenden August wird die Mittelmeerbahn für 3 450 000 L. Oberbaumaterialien ausschreiben. Der Wettbewerb für die Lieferung von Schienen wird ein internationaler sein.

— **Zum Präsidenten des Verwaltungsrathes der adriatischen Bahnen** hat der letztere an Stelle des jüngst verstorbenen Senators Brombilla den Senator Prinzen Córsini ernannt.

— **Ein schwerer Unfall auf der russischen Südostbahn.** Von der Eisenbahnverwaltung ergeht folgende amtliche, im „Westnik" des Ministeriums der Verkehrsanstalten abgedruckte Mittheilung: Am 18. Juni d. J. gegen 6 Uhr Abends ging an der Charkow-Balaschowlinie der Südost-Eisenbahnen auf der 276. Werst von Charkow ein Platzregen nieder, bei dem das Wasser von einer abseits von der Bahn belegenen Anhöhe sich in Strömen auf den Bahndamm ergoss und diesen in einer Ausdehnung von 8 Faden (= 17,07 m) unterspülte, als ein gemischter Zug (mit Uebersiedlern) gerade den Bahndamm passirte. Der Lokomotive und den zwei ersten Wagen dieses Zuges gelang es, glücklich über die Stelle hinwegzukommen, während 8 Personen- und 6 Güterwagen zum Theil umstürzten, zum Theil zerschellten, wobei 6 Uebersiedler getödtet, 17 verwundet wurden und 17 leichte Beschädigungen erhielten. Den Verunglückten wurde zunächst am Platze sofort medizinische Hilfe gewährt, worauf sie nach Woronesh ins Hospital geschafft wurden. Nach dem Bericht des Bahnvorstandes starb einer der Verwundeten unterwegs, zwei derselben starben im Hospital und zwei befinden sich in lebensgefährlichem Zustande, während die übrigen Hoffnung auf volle Genesung geben; die leicht Verwundeten und Verletzten werden demnächst das Hospital verlassen. Zur Untersuchung der näheren Umstände des Unglücksfalles ist ein Inspektor abkommandirt und zur gehörigen Klarstellung der technischen Seite des Falles vom Verweser des Ministeriums der Verkehrsanstalten eine besondere Kommission, bestehend aus einem Mitgliede des Ingeniörkonseils des Ministeriums, einem Komiteemitgliede der Eisenbahnverwaltung, dem Oberingeniör der Südost-Eisenbahnen und dem früheren Inspektor des Baues der Charkow-Balaschowlinie an die Unfallstelle beordert.

Soweit die amtliche Mittheilung. Ohne sie irgendwie in Zweifel ziehen zu wollen, kann doch noch, nach einem örtlichen Berichterstatter, die nachfolgende Nachricht hinzugefügt werden:

„Das grosse Eisenbahnunglück, schreibt die ‚Chark. Wed.', das sich mit einem Uebersiedlerzuge bei der Station Ssossimowka der Südostbahnen am 18. Juni (1. Juli) zutrug, ist doch noch furchtbarer gewesen, als der Telegraph es berichtete. Ausser den zahlreichen Opfern, die auf der Stelle todt waren und deren Zahl sich noch immer nicht genau angeben lässt, da es sich nicht feststellen lässt, von wieviel Menschen die beim Auseinandernehmen der Trümmer immer wieder gefundenen Fleischmassen herstammten und sie, da sie verwest waren, sofort eingescharrt wurden, sind von den Schwerverwundeten schon über 30 Menschen gestorben. Der Zustand vieler ist hoffnungslos. Auch der Zugführer und ein zweiter Schaffner gehören zu den Todten."

Danach scheint das Unglück einen so viel grösseren Umfang zu haben, als nach den ersten amtlichen Erhebungen anzunehmen war.

— **Bau der Kachetiner Eisenbahn.** In Nr. 35 S. 538 d. Ztg. ist bereits kurz mitgetheilt worden, dass der Bau der Kachetiner Bahn Allerhöchst genehmigt worden ist. Gegenwärtig kommt das amtliche Blatt des Finanzministeriums, die „Handels- und Industriezeitung", abermals auf den Gegenstand zurück und führt dabei aus, dass zwei Gesichtspunkte näher beleuchtet zu werden verdienen, nämlich die lokale Bedeutung der Bahn und sodann die Finanzirung des Unternehmens.

Dass eine Eisenbahn in das alte gesegnete Kachetien nothwendig ist, darüber, so meint das amtliche Organ, kann gar kein Streit bestehen. Schon zur Zeit des Baues der Transkaukasusbahn ist erwogen worden, diese so zu ziehen, dass das fruchtbare Kachetien mit berührt werde, aber leider konnte diese Absicht damals nicht durchgeführt werden und das schon von altersher durch seinen Weinbau weit berühmte Gebiet blieb ohne die erwünschte und dringend nothwendige Eisenbahnverbindung. Seit jener Zeit haben die Klagen über die Vernachlässigung dieses Gebietes und die Bitten um endliche Befriedigung der länger nicht zurückzudrängenden Bedürfnisse dieses vom Verkehr abgeschnittenen Landestheiles kein Ende genommen. Um den Plan der Ausführung näher zu bringen, hatte dann die Provinz Tiflis die Vorarbeiten ausführen lassen, diese dem Ministerium der Verkehrsanstalten zur Prüfung und Ausführung vorgelegt, aber weder diese Arbeit, noch eine im Auftrage des Ministeriums selbst im Jahre 1897 ausgeführte fanden die schliessliche Beachtung und Genehmigung. Namentlich konnte man sich an zuständiger Stelle nicht dazu entschliessen, den Bau für Rechnung des Staates auszuführen, „da alle verfügbaren Mittel des Fiskus bereits für andere, noch weniger abweisbare Zwecke Bestimmung gefunden hatten"; aber auch die Vorschläge der Provinz Tiflis über die Mitwirkung des Staates bei der Finanzirung des Unternehmens hatten kein Glück.

Erst jetzt, nachdem der Fürst Tschawtschawadse und der Ingeniör Simberg sich bereit erklärt haben, die Bahn für ihre eigene Rechnung und Gefahr zu bauen, hat sich endlich die Staatsregierung bereit gefunden, den Bau zu genehmigen.

Die Bahn soll 170 Werst (= 180 km) lang werden, muss aber durch sehr bergiges Gelände geführt werden, so dass technisch sehr schwierige Aufgaben zu lösen sein werden. Infolge dieser Verhältnisse stellen sich die Baukosten auf den hohen Betrag von über 11 000 000 R., die mit Einrechnung der Kosten für die Beschaffung des Kapitals fast 12 000 000 R. erreichen.

Nach den angestellten Erhebungen werden etwa 12 000 000 Pud (= 196 560 t) Güter zur Beförderung gelangen und die Einnahmen nicht mehr als 650 000–700 000 R. betragen, so dass, nach Aufwendung von rund 50 % zur Deckung der Betriebskosten, kaum 3 % des Anlagekapitals zur Tilgung und Verzinsung übrig bleiben, ein Betrag, der natürlich nicht gross genug ist, um Geld für d i e s e n Bau flüssig zu machen.

Die Theilung des Kapitals in Aktien- und Obligationenkapital findet derart statt, dass ein Fünftel von den Aktionären aufzubringen ist, während der Rest anderweit beschafft werden muss. Das Aktienkapital haben sich die Anlieger herzugeben verpflichtet, in der richtigen Erwägung, dass die Erhöhung der Absatzfähigkeit ihrer Erzeugnisse und der dadurch gemachte Gewinn den sicheren Zinsverlust reichlich decken wird. Bei der Sicherstellung der Verzinsung des Obligationenkapitals wirkt dagegen die Staatsregierung mit, indem sie sich endlich bereit gefunden hat, das zur Verzinsung des Obligationenkapitals Fehlende in den ersten zehn Jahren nach Eröffnung des Betriebes als zinsenfreies Darlehen herzugeben.

Eingeschränkt ist diese Garantie nur in soweit, als die Höchstleistung der staatlichen Zuzahlung d e n Betrag nicht übersteigen soll, den die Transkaukasusbahn, von der die Kachetiner Bahn bekanntlich abzweigen soll, aus dem Verkehr mit der neuen Bahn als Reineinnahme erzielen wird. Nach Ansicht des amtlichen Berichterstatters wird hierdurch der Anspruch der Obligationenbesitzer auf Zinsen und Tilgung vollständig sicher gestellt.

Die Meinung der „Handels- und Industriezeitung" über das getroffene Abkommen, das endlich nach 30 jährigen Bemühungen dahin geführt hat, dass die langersehnte Bahn gebaut werden kann, ist eine so günstige, dass sie allen Vertretern derjenigen Gebiete, die noch keine Eisenbahn besitzen, zu ihrer wirthschaftlichen Entwickelung eine solche aber gebrauchen, den Vorschlag macht, eine Finanzirung, wie sie hier durchgeführt wird, zu versuchen. Da dieser Rath gerade in der „Handels- und Industriezeitung" ertheilt wird, so darf wohl angenommen werden, dass das Finanzministerium gewillt ist, solche Pläne zu fördern.

— **Die Leistungsfähigkeit der Transkaukasusbahn und die Naftaleitung zwischen Michailowo und Batum.** Die in lebhafter Entwickelung begriffene Naftaindustrie Bakus hat seit mehreren Jahren beständig über die viel zu geringe Leistungsfähigkeit der Transkaukasusbahn Klage geführt. Wie die Verhältnisse auf der Bahn aber liegen, ist eine sehr wesentliche Hebung der Leistungsfähigkeit nicht zu ermöglichen, weil das gebirgige Gelände ganz erhebliche Schwierigkeiten dem entgegenstellt. Ausserdem wurde der Betrieb auf der Bahn in den Jahren 1898 und 1897 dadurch gestört, dass der Bahnkörper durch ganz ausserordentlich grosse Ueberschwemmungen auf verhältnissmässig weite Strecken zerstört wurde und monatelang an der Wiederherstellung gearbeitet werden musste, bevor wieder Züge die Strecke befahren konnten. Alle diese Verhältnisse führten dazu, auf ein Mittel zur Beseitigung der Missstände Bedacht zu nehmen, das möglichst wenig den zerstörenden Einflüssen der Gebirgsnatur ausgesetzt ist. Diese Erwägungen führten denn nach langen Untersuchungen und Berathungen dazu, die Leistungsfähigkeit der Bahn nicht zu erhöhen, sondern durch Erbauung einer Rohrleitung von einem Theil des grössten Transportgegenstandes, nämlich der Nafta, zu entlasten, welche auf der Strecke von Michailowo bis Batum in einer Rohrleitung fortgeschafft werden sollte.

Im Frühling des laufenden Jahres, so berichtet die „Petersburger Zeitung", ist nun vom Ministerium der Verkehrsanstalten nach vierjähriger ununterbrochener Arbeit die Petroleumleitung zwischen Michailowo und Batum fertig gestellt worden.

Obgleich der Bau der ersten russischen Petroleumleitung im engen Zusammenhange mit der auf allerhöchsten Befehl von zwei russischen Ingeniören im Jahre 1896 nach Amerika unternommenen Reise steht, kann die Herstellung des Riesenwerkes doch als ein Ergebniss russischer Schaffenskraft angesehen werden, da die betreffenden Ingeniöre, obgleich mit den besten Empfehlungsschreiben versehen, zur Besichtigung der weltberühmten Petroleumleitung zwischen Newyork und Philadelphia der Standard Oil Company nicht zugelassen worden sind.

Die kaukasische Petroleumleitung ist 214,10 Werst (= 228,5 Kilometer) lang und besteht aus eisernen Röhren, die einen Durchmesser von 8 Zoll (= 20,3 cm) haben und eine Wandstärke von 8 mm aufweisen. Durch diese Röhren können jährlich 60 000 000 Pud (= 982 800 t) Nafta geleitet werden. Um beständig eine genügende Menge Petroleum vorräthig zu halten, das in die Röhren geleitet werden kann, befinden sich auf der Station Michailowo sehr komplizirte Leit- und Füllvorrichtungen, die 600 000 Pud (= 9 828 t) Petroleum fassen können. Die Leitung hat zwei Zwischenstationen (in Supsa und Ssamtredi) mit Behältern von je 450 000 Pud (= 7 371 t) Raumgehalt, während auf der Endstation Batum ein Petroleumbehälter von 850 000 Pud (= 13 823 t) Raum zur Verfügung steht. Die beiden Zwischenstationen sind ebenso wie die Station Michailowo mit starken Pumpen (System Wortington) versehen und mit besonderen selbstthätigen Vorrichtungen ausgestattet, welche, für den Fall eines Rohrbruches, den Zufluss absperren. Jede der genannten Pumpen hat 400 PS. und kann in der Sekunde 0,05 cbm Petroleum in die Röhren befördern. Auf der Endstation Batum befinden sich zwei Pumpen, von denen jede stündlich je 25 000 Pud (= 410 t) Petroleum in Schiffe zu pumpen vermag.

Abgesehen von den erheblichen Schwierigkeiten, auf die man bei der Ausführung des Unternehmens gefasst sein musste, hatte man noch eine sehr schwierige Aufgabe bei der Herstellung der erforderlichen Röhren von 8 Zoll Durchmesser zu überwinden. Trotzdem gelang es, alle Röhren in russischen Fabriken herzustellen, zu welchem Zweck zwei Jahre erforderlich waren. Die Kosten der Anlage haben 5 200 000 Rubel (= 11 232 000 ℳ.) betragen.

— **Ein neues Drahtseilbahnprojekt für Argentinien.** Die argentinische Regierung beabsichtigt dem „Centralblatt der Bauverwaltung" zufolge die Anlage einer bemerkenswerthen Förderbahn, die das Minengebiet der Provinz La Rioja mit dem Hauptbahnnetz in Verbindung bringen soll, um diesem Massengut zuzuführen. Das argentinische Bahnnetz weist dreierlei Spurweiten auf: 1,676 m, 1,435 m und 1 m. Das Bahnnetz, welches hier in Frage kommt, hat 1 m Spur. Eine seiner Linien führt von dem Seehafen Rosario am Parana über Córdoba bis an die Berge bei Chilecito mit einer Länge von etwa 950 km. Von Santa Fé an demselben Flusse bis nach Chilecito ist eine Entfernung von etwa 850 km. Der Weg zu den Minen (Minas de la Mejicana) führt in steiles, zum Theil schwer zugängliches Gebirge, welches durch die neue Verbindung für die Beförderung der Erze und der damit in Verbindung stehenden Massen erschlossen werden soll. Der Ausgangspunkt bei Chilecito liegt 1 075 m über dem Meere, der Endpunkt 4 618 m, die beiden Punkte haben einen Längenabstand von rund 35 km. Es ergibt sich daher ein Durchschnittsgefälle von etwa 10 %, und da einzelne grössere Strecken nur 4 % Steigung aufweisen, so kommen in den übrigen Streckentheilen noch wesentlich stärkere Gefälle als 10 % vor. Zunächst sind allgemeine Entwürfe der Linienführung angefertigt, welche dem Minister der öffentlichen Arbeiten (ministro de obras publicas Dr. Civit, Buenos Ayres) unterliegen. In diesen Plänen ist eine D r a h t seilbahn in Aussicht genommen. Dem Vernehmen nach soll die Vorarbeit demnächst zur Einforderung von Angeboten und näheren Plänen dienen. Da Deutschland auf dem Gebiete der Drahtseilerzeugung vorzügliches leistet, eine Anzahl erprobter Firmen für die Anlage von Drahtseilbahnen und ausserdem zahlreiche mustergültige Ausführungen im In- und Auslande aufzuweisen hat, so dürfte es bei der Bewerbung in erster Linie in Frage kommen. Die Betheiligung an dem durch die besonderen Umstände schwierigen Werke dürfte sich schon deshalb empfehlen, weil es bei gutem Erfolge voraussichtlich weitere Ausführungen nach sich ziehen wird.

Allgemeines.

— **Mittelst Luftdruck betriebene Eisenbahnen in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.** Der Mechaniker John Vallance aus Brighton hatte, wie die Zeitschr. „Prometh." nach einer Abhandlung im „The Engineer" erzählt, ein Patent auf eine pneumatische Röhreneisenbahn genommen. Im Jahre 1826 baute er auf dem Devonshireplatz, in seinem dortigen Garten, aus Holz ein Rohr von 2,5 m Weite und 46,2 m Länge, dessen Enden mit entfernbaren Glasthüren geschlossen waren. In diesem Rohr lief auf Schienen ein kleiner Wagen, der einen senkrechten, die Rohrwandungen fast berührenden Holzschild trug. Durch Dampfpumpen wurde die Luft vor dem Schilde aus dem Rohre gesaugt, wobei dieser Rohrtheil geschlossen gehalten, der andere aber geöffnet wurde. Dadurch wurde ein geringer, für Menschen nicht wahrnehmbarer Luftdruckunterschied erzeugt, der zur Bewegung des Wagens nach der Seite der verdünnten Luft und des verminderten Luftdrucks genügte. Durch Umstellung von

Klappen und durch entgegengesetztes Schliessen und Oeffnen der Rohrenden wurde die rückläufige Wagenbewegung erzielt. Eine Anzahl Parlamentsmitglieder befuhr diese Röhrenbahn, war vom Versuch sehr befriedigt und erklärte die Relsemethode für günstig, wenn man sie auf meilenweite Entfernungen ausdehnen könne. Ein gewisser Couling, wie es heisst ein russischer Ingeniöroffizier, berichtete die Erfindung seiner Regierung in sehr lobenden Worten und empfahl dringend den Bau einer solchen Röhreneisenbahn für Wagen mit Rädern von 3 bis 4 m Durchmesser von St. Petersburg nach dem schwarzen Meere, wobei er die Erreichung einer Fahrgeschwindigkeit von 160 km in der Stunde als sehr wahrscheinlich hinstellte. In dem Versuchsrohr war die Fahrgeschwindigkeit eine nur geringe. Vallance machte weitere Versuche mit einem grossen Wagen, der 20 Personen fasste. Die Versuche gelangen. Eines Tages verwandelte er seinen Wagen in einen Speisewagen, in dem die Insassen ein reichliches Mahl einnehmen konnten, und hatte die Einführung von Polstersitzen und allerlei Bequemlichkeiten im Auge. Als erste, 9,5 km lange Linie sollte eine Röhrenbahn von Brighton nach dem Hafen Shoreham gebaut werden. Weil in der Versuchsstrecke die Verminderung des Luftdrucks so gering war, glaubte man das kilometerlange Rohr aus einer billigen dünnen Holz- oder Ziegelumwandung herstellen zu können, ohne zu bedenken, dass solch' leichter Bau unter der Erschütterung einer schnellen Fahrbewegung der Wagen zusammengebrochen wäre und dass ein so geringer Unterschied des Luftdrucks unmöglich eine Steigung von über 55 m überwunden hätte, von denen noch dazu 46 m auf die Stadt Brighton zusammengedrängt waren. Der Bau sollte 1 500 000 ℳ. kosten, der Gütertarif 3 ℳ. für 1 t bei 1 ℳ. Selbstkosten betragen. Vorausgesetzt wurde ein jährlicher Waarentransport von 75 000 t. Der Personentarif sollte sich auf 5 ℳ. für Hin- und Rückfahrt stellen. Der Erfinderoptimismus Vallance's und seiner Freunde ging weiter. Sie planten für 10 000 000 ℳ. eine Röhrenbahn von Brighton nach London mit starkem Verkehre und sahen schon eine London-Brighton-Shorehamer Luftdruck-Transportgesellschaft, der sie eine Jahresdividende von 25 % herausrechneten. Allein aus allen Plänen wurde nichts. Die Idee, in Röhren zu reisen, fand keinen Beifall, obwohl der Erfinder den Wünschen nach Licht dadurch entgegenkommen wollte, dass er die Rohrwandungen mit Fenstern zu versehen versprach. Vallance und seine Freunde hielten trotzdem noch jahrelang an der Erfindung fest und hofften, noch ihre Anwendung auf Kanälen und Eisenbahnen zu erleben, und schlugen auf Grund ihres Druckluftsystems Untergrundbahnen vor.

Ein anderes System des Eisenbahnbetriebes mittelst Luftdrucks, das eineinhalb Jahrzehnte später vorgeschlagen wurde, hatte es zu etwas besserem Erfolge gebracht. 1843 gelangte auf der Dublin-Klingstonbahn in einer Länge von 1,75 Meilen ein System zur Ausführung, bei dem nicht der Wagenzug in einer Röhre fortbewegt, sondern mittelst eines sogenannten Kolbenwagens fortgeschoben wurde. Mitten zwischen den Schienen befand sich eine Kolbenröhre, die obenauf in ganzer Länge einen Schlitz besass, durch den die Verbindungstheile zwischen Wagen und Kolben hindurchreichten. Die Röhre war durch Trennungsventile zum Zweck des Entleerens in Abschnitte von passender Länge eingetheilt. In jedem Abschnitte wurde von an geeigneten Punkten der Strecke erbauten Luftpumpen, die von Dampfmaschinen betrieben wurden, ein theilweise luftleerer Raum unterhalten. Die Trennungsventile wurden von dem Zuge während der Fahrt geöffnet, ohne dass dieser anhielt oder die Geschwindigkeit mässigte. Wenn die Luft aus dem Theil der Röhre, der sich vor dem Kolben befand, abgesaugt war und die Luft freien Zutritt zu den dahinter befindlichen Theilen erlangt hatte, drückte sie auf den Kolben mit einer Kraft, die abhängig war von seiner Flächengrösse und dem Grade der Luftverdünnung. Dieser Druck schob den Kolben in der Röhre entlang, und dieser zog den daran befestigten Wagen und mit diesem den Zug auf der Bahn vorwärts.

Robert Stephenson griff im Jahre 1844 das System an, aber das Publikum war so davon eingenommen, dass der Ingeniör der Croydongesellschaft eine ähnliche Anlage für die Epsomerweiterung der Bahn in Aussicht nahm. Brunel und andere Ingeniöre traten ihm bei und befürworteten die Einführung des Systems auch auf anderen Linien. Ihr Urtheil wurde dem Bericht eines Fünfzehner-Ausschusses beigefügt, der vom Unterhaus eingesetzt war, um die Angelegenheit zu prüfen.

Die Dampfbahn von Croydon nach London wurde von der Brighton- und der Südostbahn zugleich befahren und war dadurch so stark in Anspruch genommen, dass man den beiden vorhandenen Gleisen noch ein drittes hinzufügen musste, um den Croydoner Verkehr von dem Epsomverkehr unabhängig zu machen. Bei dieser Gelegenheit hielt man es nun für zweckmässig, die neue Erfindung in Anwendung zu bringen. Das dritte Gleis wurde von Forrest Hill bis Croydon im Frühjahr 1845 auf 5 Meilen Länge dem Betrieb übergeben. Von London nach Forrest Hill brachte man den Luftdruckapparat nicht in Anwendung. Man betrieb diese Strecke mit Lokomotiven, führte die Züge dann in ein Nebengleis, wo sie an dem Kolbenwagen der Luftröhre befestigt wurden. Die Röhre hatte 15 Zoll Durchmesser und wurde in 2 Längen getheilt, eine von 3 Meilen von Forrest Hill nach Norwood und eine von 2 Meilen bis Croydon. Die auf jeder der 3 Stationen aufgestellten Dampfmaschinen, welche die Luftpumpen betrieben, hatten 100 PS. Der Betrieb wurde mit Leerzügen eröffnet, die nur am Tage fuhren; man wollte das Publikum an die Art des Betriebes gewöhnen. Es wird berichtet, dass Züge von 19 Wagen mit 30 bis 35 Meilen Stundengeschwindigkeit, unter günstigen Verhältnissen noch schneller, gefahren wurden. Die hierbei angewandte Luftverdünnung betrug 24 bis 26 Zoll und die zum Betrieb der Pumpen aufgewandte Kraft war bedeutend. Bei leichteren Zügen wurde eine Geschwindigkeit bis 60 Meilen in der Stunde erreicht. Im Jahre 1846 wurde der regelmässige Betrieb aufgenommen, der im allgemeinen günstig verlief; doch fanden aus verschiedenen Ursachen Unterbrechungen statt, die hauptsächlich auf Mängel an den feststehenden Maschinen zurückzuführen waren, die sich der zu leistenden Arbeit nicht gewachsen zeigten. Später wurde die Zahl der täglichen Züge von 32 auf 39 vermehrt und die Regelmässigkeit des Betriebes verbessert, obwohl die steilen Ansteigungen wesentliche Schwierigkeiten verursachten. Bis zum Sommer ging alles gut, die Junisonne aber brachte eine unerwartete Störung. Die über der Röhre herrschende Temperatur von 131° F. wirkte auf die wachsartige Verschlussmischung des Ventils derart ein, dass es gegen den Druck der Atmosphäre nur schwer dicht zu halten war; man sah sich genöthigt, aushilfsweise Lokomotiven zu Hilfe zu ziehen. Schliesslich aber blieb nichts übrig, als das System ausser Betrieb zu setzen. Im Mai 1847 wurden die Röhren weggenommen, die Direktoren berichteten am 10. August folgendes: „Da sich das atmosphärische System als ungeeignet erwiesen hat, um den Epsomverkehr neben dem Croydonverkehr zu bewältigen, ist auf Befürwortung des berathenden Ingeniörs der Lokomotivbetrieb eingeführt worden."

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 12,867 km lange Strecke Goldap-Gr.-Rominten der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung neuer Strecken.

Die Betriebseröffnung für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr auf der Theilstrecke Nauendorf-Gröbzig der Nauendorf-Gerlebogker Nebenbahn findet am 18. d. Mts. statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. August d. J. wird die zwischen den Stationen Wreschen und Schwarzenau an der Strecke Jarotschin-Gnesen gelegene bisherige Güterladestelle Marzenin, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Stückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Vieh, grösseren Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Posen in Nr. 55 — Inser.-Nr. 1716 — d. Ztg.)

Aenderung von Stationsnamen.
Grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen. Die an der Strecke Ellenserdamm-Bockhorn gelegene Station Steinhausen hat zur Unterscheidung von anderen gleichnamigen Stationen die nähere Bezeichnung „Steinhausen (Oldbg.)" erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Am 15. Juli 1900 wird die neueingerichtete, an der Strecke Drei-Annen-Hohne-Brocken zwischen den Stationen Schierke und Brocken gelegene Haltestelle „Götheweg" für den Personenverkehr eröffnet. Die Züge halten nur nach Bedarf. Nähere Auskunft ertheilt die Betriebsleitung in Wernigerode.
Nordhausen, den 14. Juli 1900. (1755)
Die Direktion der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.

2. Güterverkehr.

Rheinischer Nachbarverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ist die Station Schwelm-Loh des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Köln, den 17. Juli 1900. (1756)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband, Verkehr über Elsass-Lothringen.
Die im Theil II A und im provisorischen Gütertarif Theil III für Wagenladungen vorgesehenen Frachtsätze von und nach Nürnberg Centralbahnhof, ferner die im Holzausnahmetarif enthaltenen Frachtsätze von Nürnberg Centralbahnhof gelten auch für Nürnberg Rangirbahnhof.
Strassburg, den 16. Juli 1900. (1757)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wird die Station der Albthalbahn Ettlingen-Holzhof im gleichen Umfange wie die übrigen Stationen der Albthalbahn für den Stückgutverkehr in die direkten Gütertarife einbezogen.
Karlsruhe, den 17. Juli 1900. (1758)
Gr. Generaldirektion.

Die in den Heften 2 und 7 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vorgesehene Ladestelle Horst des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken ist vom 15. Juli 1900 ab mit den gleichen Tarifentfernungen durch die neu eröffnete Haltestelle Michelbach ersetzt worden; letztere dient allgemein dem Wagenladungsgüterverkehr.
Strassburg, den 16. Juli 1900. (1759)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.
Am 1. August d. J. erscheint der Nachtrag VIII. Derselbe enthält ausser bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Misdroy-Ostswine und für Scheune, Sietzing, Gross-Rinnersdorf und Jeschkendorf, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Dramburg, Falkenburg, Tempelburg, Zülshagen und Ahlbeck, Heringsdorf und Swinemünde. Die Aenderungen für die 3 letztgenannten Stationen und die Entfernungen und Frachtsätze für Ostswine gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Verbindung Ostswine-Swinemünde. Ausser sonstigen Aenderungen werden durch diesen Nachtrag die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 9 für Eisen etc. abgeändert und die Ausnahmesätze für Eisen von Reisicht in den Ausnahmetarifen 9, 9 S, E und E_1 mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab aufgehoben. Abdrücke des Nachtrages können von den Verkaufstellen des Tarifs zum Preise von 0,30 ℳ. bezogen werden.
Breslau, den 18. Juli 1900. (1760)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österr. Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Am 25. Juli 1900 tritt im obengenannten Tarifhefte für Ziegel aus Lehm und Thon (Ausnahmetarife Nr. 43 C) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für die Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht von Sommerfeld (Direktion Breslau) nach Königinhof (süd-norddeutsche Verbindungsbahn) ein direkter Frachtsatz von 77 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 19. Juli 1900. (1761)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Die durch Aufhebung des Eisenerz-Ausnahmetarifs vom 1. Mai 1893 mit Gültigkeit vom 31. Juli l. J. ausser Kraft tretenden Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb von Burgsolms, Friedberg (Hessen), Gelnhausen und Giessen nach Rosenberg werden ab 1. August l. J. in den rheinisch-nassau-bayerischen Tarif einbezogen. Ueber die Anwendungsbedingungen und Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
München, den 14. Juli 1900. (1762)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayer. Gütertarif.
Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. August 1900 wird die Stationsverbindung Welchau-Wickwitz-Arzberg in den Ausnahmetarif Nr. 57 aufgenommen.
München, den 14. Juli 1900. (1763)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 20. Juli d. J. treten in dem Gruppentarif IV (Eis.-Dir.-Bez. Altona, Hannover u. Münster) sowie in den Gütertarifen für den ostdeutsch-nordwestdeutschen, Berlin-Stettin-nordwestdeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen, nordwestdeutsch-hessischen und oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenbrikets etc. von der Station Voldagsen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen und die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.
Hannover, den 14. Juli 1900. (1764)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI und Gruppenwechseltarife V/VI.
Die Stationen Albungen, Allendorf a/W.-Sooden und Wilhelmshöhe des diesseitigen Direktionsbezirks werden mit Gültigkeit vom 1. August d. J. als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlen des Gruppentarifs VI aufgenommen. Mit demselben Zeitpunkte erfolgt die Aufnahme der erstgenannten beiden Stationen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlen usw. des Gruppenwechseltarifs V/VI.
Cassel, den 12. Juli 1900. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.

Nachdem die Station Mannheim Industriehafen am 15. Juli l. J. auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet wird, gelangen mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

a) Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen.

	Passau Donaul. tr.		Regensburg Donaul. tr.		Deggendorf Donaul. tr.	
	Stückg.	A. T. 1 u. 2a	Stückg.	A. T. 1 u. 2a	Stückg.	A. T. 1 u. 2a
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Mannheim Industriehafen .	449	404	380	325	435	385

b) Verkehr mit den unteren Donauländern.

	Stückgut		Ausn.-Tar.		Stückgut		Ausn.-Tar.		Stückgut		Ausn.-Tar.	
	I	II	1 a	2 a	I	II	1 a	2 a	I	II	1 a	2 a
Mannheim Industriehafen.	354	305	156	135	288	250	139	116	340	295	155	134
Mannheim Industriehafen transit	—	—	—	134	—	—	—	115	—	—	—	133

Hiernach ist der Nachtrag I auf Seite 6. 8, 12 und 15 bezw. 22, 26 und 30 zu berichtigen und zu ergänzen.

München, den 13. Juli 1900. (1766)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Thierverkehr.

Am 25. Juli 1900 tritt ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen zwischen Thorn und Neubukow in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Juli 1900. (1767)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

An die Stelle des Reichsbahn-Strassenbahn - Gütertarifs, Theil II vom 1. April 1897 tritt mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ein neuer Tarif. Durch denselben gelangen, mit Ausnahme einiger geringfügiger Frachterhöhungen in den Sätzen der Strassenbahn, welche erst mit dem 1. Oktober d. J. wirksam werden, lediglich Frachtermässigungen zur Einführung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der letzteren genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Der neue Tarif kann zum Preise von 0,20 ℳ durch unsere Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 14. Juli 1900. (1768)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch - süddeutscher Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der Nebeneisenbahnen Hansdorf - Priebus, Rauscha-Freiwaldau und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld einerseits und Stationen der königlich württembergischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Einführung.

Aufgehoben werden hierdurch:

1. der schlesisch-süddeutsche Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen;
2. der nordostdeutsch - Berlin - württembergische Gütertarif vom 1. April 1897 nebst Nachträgen bezüglich der Frachtsätze für die Stationen Beuthen a/O., Beutnitz, Grünberg i/Schl. und Neusalz a. O.

Durch den neuen Tarif treten vielfach Frachtermässigungen, sowie auch Frachterhöhungen ein.

Ueber die neuen Frachtsätze geben bis zum Erscheinen des Tarifs, das noch besonders bekannt gegeben werden wird, die betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

München, den 14. Juli 1900. (1769)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der Nebeneisenbahnen Hansdorf - Priebus, Rauschau-Freiwaldau und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld einerseits und Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Einführung:

Aufgehoben werden hierdurch:

1. der schlesisch-süddeutsche Verbandsgütertarif, Heft Nr. 1 vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen;
2. der nordostdeutsch-Berlin-bayerische Gütertarif vom 1. Oktober 1896 nebst Nachträgen bezüglich der Frachtsätze für die Stationen Beuthen a/O., Beutnitz, Deutsch-Nettkow, Grünberg i/Schl., Hermania, Neusalz a/O. und Rädnitz;
3. der Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus von Stationen der preussischen und sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau transit vom 20. Februar 1898 bezüglich der Frachtsätze für die Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Durch den neuen Tarif treten vielfach Frachtermässigungen sowie auch Frachterhöhungen ein.

Ueber die neuen Frachtsätze geben bis zum Erscheinen des Tarifs, das noch besonders bekannt gegeben wird, die betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

München, den 14. Juli 1900. (1770)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf.

Mit Gültigkeit vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1900 wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf der IX. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält neue Frachtsätze für russische Stationen und die Station Landsberg a/W.-Brückenvorstadt, anderweite, ermässigte Frachtsätze für eine Reihe russischer Stationen sowie Berichtigungen, durch welche geringfügige Frachterhöhungen herbeigeführt werden. Druckstücke des Nachtrages sind bei den Verbandsstationen zu haben.

Bromberg, den 18. Juli 1900. (1771)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Im Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wird mit Geltung vom 1. August 1900 der Seehafen-Ausnahmetarif A (Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) auf „Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See“ nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Danzig, den 16. Juli 1900. (1772)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. tritt Nachtrag IV zum Lokaltarif für die hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb in Kraft. Durch denselben werden die zusätzlichen Bestimmungen mit der Eisenbahn - Verkehrsordnung und den Eisenbahntarifen, Theil I, in Einklang gebracht. Soweit hierdurch Erhöhungen herbeigeführt werden, treten solche erst am 1. Oktober l. J. in Kraft.

Die Ergänzungen und Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I, 3 dieser Ordnung genehmigt worden.

Darmstadt, den 16. Juli 1900. (1773)

Die Direktion.

Die auf Seite 10 des Gütertarifs für den Main-Neckarbahn-pfälzischen Verkehr unter E. a. 3. enthaltene Bestimmung erhält mit Wirkung vom 1. September l. J. ab folgenden Wortlaut:

„Die in dem Kilometerzeiger für Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. vorgesehenen Entfernungen mit **fettem Druck** haben nur Gültigkeit für den Wagenladungsverkehr und für Frachtstückgut in gemischten Ladungen."

Vom gleichen Zeitpunkt ab findet diese Bestimmung auch auf den Verkehr zwischen Bensheim und den pfälzischen Stationen Altenbamberg, Ebernburg, Medard, Meisenheim, Odenbach, Odernheim a. Glan und Rehborn Anwendung.

Darmstadt, den 15. Juli 1900. (1774)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Kartirungsfrachtsätze für Obst, frisches, verpackt und unverpackt, von Stationen der Lokalbahn Obernitz-Tschischkowitz.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900, bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900 gelangen für Obst, frisches, und zwar Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben verpackt bei Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, dann unverpackt (alla rinfusa) in Ladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den Stationen Liebshausen, Podsetitz, Schiedowitz, Trebnitz, Trebnitz Stadt, Trieblitz und Wodolitz nach den in den Tarif des deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandes aufgenommenen deutschen Hafenstationen direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 16. Juli 1900. (1775)

Priv. österr.-ung. Staatseisenbahn-gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Ausnahmefrachtsätze für Kupferdraht.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900, bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900 gelangen für Kupferdraht bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und bei Aufrechthaltung der Bestimmungen des Verbandsgütertarifs, Theil II, Heft 1 von Nestersitz-Pömmerle nach den im deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbande aufgenommenen deutschen Hafenstationen und umgekehrt direkte Ausnahmesätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 16. Juli 1900. (1776)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Die Arbeiten und Lieferungen zum Bau der Stellwerksgebäude auf Bahnhof Friedrichshagen u. Cöpenick sowie zum Uebernachtungsgebäude, Lokomotivschuppen und Petroleumkeller auf Bahnhof Erkner sollen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 8. August 1900, Vorm. 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 8,00 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 3,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 11. Juli 1900. (1777)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 7 Wegeschrankenanlagen mit Stahlblechbäumen — und zwar 2 Zug- und 5 Handschranken — soll öffentlich vergeben werden. Die Zugschranken erhalten Schutzgitter; 3 Handschranken gleichfalls Schutzgitter auf einer Seite, während 2 Handschranken ohne Schutzgitter zu liefern sind.

Sowohl die Zug- wie die Handschranken müssen den Vorschriften der Betriebsordnung, sowie den erlassenen ministeriellen Bestimmungen entsprechen.

Die für Anfertigung und betriebsfertige Aufstellung der Schranken erforderlichen Lageskizzen, sowie die besonderen Bedingungen sind von der unterzeichneten Inspektion — soweit Vorrath vorhanden ist — gegen porto- und bestellgeldfreie Baareinsendung von 60 ₰ zu beziehen. Angebote sind bis zum 10. August d. J., Vorm. 11 Uhr, hierher einzureichen.

Halle a/S., im Juli 1900. (1778)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

120 t Repsmaschinen- und Lampenöl, 700 t Mineralschmieröl, 300 t Gasöl, 750 t Erdöl, 240 t Putzöl, 20 t feines Terpentinöl, 70 t Leinöl, 14000 kg Talg, 1800 kg Kernseife, 20000 kg Schmierseife, 150 kg Anzündwachs und 50 kg gelbes Wachs.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift „Verdingung 7. August 1900" portofrei spätestens am Dienstag, den 7. August d. J., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 14. Juli 1900. (1779)

Grossh. Verwaltung der Eisenbahn-magazine.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapier.

Das bei unserer Güterabfertigungsstelle in Gustavsburg lagernde Altpapier soll verkauft werden, und zwar:

ungefähr 62000 kg Akten, Bücher usw.,
„ 14000 „ Frachtkarten,
„ 6300 „ Morsestreifen,
„ 1400 „ Korbpapier,
„ 9300 „ alte Fahrkarten.

Die Gebote sind postfrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altpapier" bis zum 31. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden. Die Eröffnung der Gebote erfolgt zu dem bezeichneten Zeitpunkt. Zuschlagsfrist bis 10. August d. J. Die Angebotbogen nebst Bedingungen können bei unserem Centralbüreau eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ in baar von dort bezogen werden.

Mainz, den 14. Juli 1900. (1780)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialien-Abgänge wird auf den 10. August d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 62 der unterzeichneten Direktion Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst — Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2 — zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 50 ₰ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 31. August 1900.

Kattowitz, den 17. Juli 1900. (1781)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahnen.

Wir beabsichtigen, etwa

60 t Eisenschrott,
10 „ Stahlschrott,
20 „ flusseiserne Weichenschwellen 2,4—4,9 m lang, sowie
680 „ flusseiserne Bahnschwellen mit zugehörigen Hakenplatten und Klemmplatten, System Haarmann, 2,7 m lang

an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die flusseisernen Bahnschwellen haben 8—10 Jahre im Gleise mit mittlerem Verkehr gelegen und sind für Hauptgleise der Hauptbahnen wieder verwendbar.

Das Gewicht derselben beträgt etwa 58,0 kg das Stück.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüro, Carlstrasse Nr. 8 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 8. August d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzureichen.

Oldenburg, den 17. Juli 1900. (1782)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verleihung von Güterwagen.

13 offene und 4 gedeckte Güterwagen preussische Normalien mit 12,5 bezw. 10 t Ladegewicht, fast neu, sofort ab Oberschlesien zu vermiethen. (1783)

Off. unter L. B. in der Exped. der Zeitung erbeten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 57. | 25. Juli 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Länder, Völker und Eisenbahnen.*)

Schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die Eisenbahnen noch in den Kinderschuhen steckten, hat der unvergessliche und in der genialen Darstellung aller Seiten des Eisenbahnwesens unerreichte Max Maria v. Weber darauf hingewiesen, wie das Eisenbahnwesen bei seiner Ausbildung in den einzelnen Ländern sich der Verschiedenheit der Charaktere der Völker und der von ihnen bewohnten Gegenden entsprechend entwickelt hat. Zuerst hat er diesen Gedanken wohl in der 1857 erschienenen Schule des Eisenbahnwesens ausgesprochen, ihn näher ausgeführt in seiner 1875 erschienenen Schrift über die Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen, dann in einer Abhandlung über die Geographie der Lokomotivkonstruktion und ihm endlich den glänzendsten Ausdruck verliehen in der Abhandlung über die Physiognomie der Eisenbahnsysteme bei den Hauptkulturvölkern, die in seinem nachgelassenen Werke „Vom rollenden Flügelrade" veröffentlicht ist.

In dem inzwischen verflossenen Vierteljahrhundert, das die meisten von uns, m. H., im praktischen Eisenbahndienste durchlebt haben, hat nicht nur das Eisenbahnwesen an sich ungeahnte, stets wachsende Fortschritte gemacht, sondern es hat mehr und mehr eine internationale Bedeutung gewonnen, alle Welttheile erobert, sich in die fernsten und unzugänglichsten Gegenden Eingang verschafft, überall Leben weckend, Bildung und Wohlstand verbreitend. Ja, seine grössten Fortschritte scheinen im neuen Jahrhundert nicht in seiner inneren Entwickelung innerhalb der alten Kulturländer gemacht zu werden, sondern in seiner Ausbreitung über die noch jungfräulichen Länder des fernen Ostens und in seinem Einfluss auf die wirthschaftlichen und geistigen Zustände zurückgebliebener, einer Erneuerung und Auffrischung bedürftiger Völker und Länder zu beruhen — ich erinnere nur an die sibirischen, die kleinasiatischen und die chinesischen Bahnen.

Bei diesem Stande der Dinge scheint es mir eines gewissen Reizes nicht zu entbehren, an der Hand des Weber'schen Gedankenganges einen Blick auf das seitdem Erreichte zu werfen, zu erfahren, inwieweit seine Beobachtungen noch jetzt zutreffen oder die Bilder sich verschoben haben. Eine solche Betrachtung, m. H., liegt mir in meinem jetzigen litterarischen Berufe um so näher, als die Eisenbahnlitteratur der Erde in einer fortwährenden lebhaften Wechselwirkung zu einander steht. Die Fachzeitungen der drei Weltsprachen, des Englischen, des Französischen und des Deutschen, verlassen den Redaktionstisch nicht. Der Blick wird dadurch zu fortwährenden Vergleichen angeregt, das Ausland sendet uns die wichtigsten und interessantesten Fragen und wir selbst haben die Freude, auch uns vom Ausland mit grösster, zum Theil bewundernder Aufmerksamkeit beobachtet zu sehen.

Wir beginnen mit unseren deutschen Eisenbahnen. Weber spricht zuerst von England, als dem Mutter- und Musterlande des Eisenbahnwesens, zu dem er mit unverhohlener Bewunderung aufschaut. Haben sich nicht auch darin unsere Anschauungen gründlich geändert? Haben wir nicht in den verflossenen 30 Jahren in der Werthschätzung unserer eigenen Leistungen, im nationalen Selbstgefühl ungeheure Fortschritte gemacht? Haben wir noch Grund, wenn wir Vergleiche im Eisenbahnwesen anstellen, mit den Engländern anzufangen, nur an ihrem Maassstabe uns zu messen?

Vergegenwärtigen wir uns zunächst, was Weber von unseren deutschen Eisenbahnen sagt. „Der kleine Schritt über den kaum 50 km breiten Kanal lässt in der Physiognomie der

*) Vortrag, gehalten vom Schriftleiter dieser Zeitung in der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde am 8. Mai d. J.

Eisenbahnverkehre eine Veränderung erscheinen, als gehörten sie nicht mehr demselben Welttheile an. Es ist das politisch-militärische Element, dessen Eintritt in das Leben des Verkehrs hier die bedeutungsvolle Umgestaltung von dessen Erscheinung bewirkt. Bis an die Zähne gerüstet, liegen hier die Grossstaaten neben einander . . . . Selbstverständlich muss hier die grosse Transportleistungsfähigkeit des neuen Verkehrsmittels dieses zu einem Hauptelemente der Wehrkraft der Staaten machen, mussten die Staaten . . . maassgebenden Einfluss auf ihre Richtung, Stationsanlagen, Konstruktionen der Betriebsmittel, die Schulung der Personale nehmen. Die merkantilische industrielle Physiognomie der Eisenbahnen im meerabgeschiedenen England erhielt auf dem Kontinente einen Januskopf." Weber schildert nun, wie der militärische Geist zur Schaffung einer bewundernswerthen Disziplin in der Handhabung des Verkehrs führt, wie die Uniformirung alle Schichten des Eisenbahnlebens durchdringt und neben dem guten Geiste der Ordnung auch den der strikten Abgrenzung der Thätigkeiten, ihrer unökonomischen Absonderung mit sich führt. Weiter führt das zur Herrschaft der Instruktion, zur Entwöhnung des Publikums von der persönlichen Initiative, zu einem ungeheuren Apparat von Sicherungsvorkehrungen und, nennen wir's mit rechtem Namen, von Bevormundungseinrichtungen. Alles das wird uns nun beweglich und namentlich unter Heranziehung französischer Beispiele vorgeführt. Was Deutschland angeht, so erkennt Weber die ungeheuren Schwierigkeiten an, die die politische Zerstückelung der Ausbildung des Eisenbahnwesens entgegenstellte.

„Regellos vertheilt, mit vielen kleinen und grösseren Centren, die nicht immer Schwerpunkte des Verkehrs sind, bedecken die deutschen Eisenbahnen das Land, wie die Kirchthumpolitik der Länder sie hervorrief, deutlich die Zersplitterung der grossen und kleinen Interessen schildernd." Weber meint, die Eisenbahnen mit ihrer Macht und Neuheit haben das stille sedentäre — m. H., dieses Wort würde Weber jetzt wahrscheinlich auch nicht mehr wagen —, wenig an weite Ideen und rasche Bewegung gewöhnte Volk geradezu überwältigend überkommen. Daher die Gegenwehr durch Gesetze, polizeiliche Veranstaltungen, um den feurigen, Raum und Zeit überwindenden Pegasus der Neuzeit zum behaglichen Hausthier zu dressiren. Bemerkenswerth ist, dass Weber unter den Gründen für das Ueberwiegen der Güterverkehrseinnahmen bei uns die geringe Entwickelung unserer Binnenwasserstrassen aufführt. Er meint weiter, dass die verhältnissmässig geringe Entwickelung unseres Personenverkehrs mit dem geringen Werth der Zeit bei uns zusammenhänge. In dem starken Ueberwiegen des Verkehrs in den niederen Klassen, dem stetigen Sinken der Benutzung der oberen Wagenklassen sieht er kein günstiges Zeichen für den Weg, den die nationale Lebenshaltung Deutschlands nimmt. Als den leuchtendsten Zug in unserem Eisenbahnantlitz hebt er die das ganze deutsche Eisenbahnwesen in allen Zweigen und Schichten durchsättigende Redlichkeit, die anspruchslose Diensttreue hervor.

Ist dieses Bild Weber's noch jetzt zutreffend? Die guten Züge sind gewiss geblieben, aber von den ungünstigen sind die meisten geschwunden oder doch bis zur Unerkennbarkeit zurückgedrängt! Die Züge des Militarismus sind mehr und mehr verwischt. Wer jetzt Deutschlands Bahnen bereist, wird wohl mit Vergnügen soldatische Züge in der guten äusseren Haltung der Beamten, in dem Verkehr zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, in der präzisen und knappen Ausdrucksweise, in dem wo es nöthig ist entschiedenen Auftreten entdecken; ich glaube aber, dass man von dem Vorwiegen des verhassten sogen. Unteroffizierstones nicht mehr sprechen kann. Wer wollte freilich leugnen, dass bei uns in Deutschland das Wesen der strengen schriftlichen Vorschrift mehr entwickelt ist als in England? Dass unsere Vorschriften zahlreicher, weitläufiger sind als dort? Aber auch auf diesem Gebiete haben wir Fortschritte gemacht! Auf die Knappheit der Form, die Klarheit des Gedankens wird auch bei uns das grösste Gewicht gelegt; die zahlreichen Dienstvorschriften, die für die grösste einheitliche Eisenbahnverwaltung der Welt, die der preussischen Staatsbahnen, seit ihrer Neuordnung im Jahre 1895 ausgearbeitet sind, können in dieser Beziehung als Muster gelten.

Wie steht es mit dem Vorwurf in Bezug auf die Gestaltung unseres Eisenbahnnetzes? Ist auch jetzt noch die Kirchthurmpolitik in ihm erkennbar? Wir glauben, nein! Die Lücken, die in früherer Zeit aus solchem Anlass bestanden, sind ausgefüllt; wo früher etwa mit Rücksicht auf die Landesgrenzen von den Eisenbahnen Umwege gemacht wurden, sind meist die Abkürzungslinien gebaut; an den Bahnen entlang haben sich die Ortschaften zu lebhafter Blüthe entwickelt. Die früheren Fehler sind namentlich durch die umfassenden Verstaatlichungen meist beseitigt, deren grossartige segensreiche Wirkung Weber freilich noch nicht ahnen konnte, vielleicht auch nicht voll zu würdigen vermocht hätte. Jedenfalls übertrifft Deutschland infolge der Erweiterung seines Eisenbahnnetzes in Bezug auf die Ausstattung mit Eisenbahnen nach dem Verhältniss zur Bevölkerung jetzt England; nach dem zur Bodenfläche kommt es ihm zwar nicht ganz gleich, überflügelt aber alle Länder Europas, mit Ausnahme eben Englands und des kleinen Belgiens. Seit 1870 bis 1897 hat das deutsche Eisenbahnnetz um 300 %, das englische nur um etwa 40 % zugenommen.

Mit den Riesenfortschritten, die wir in unserer Industrie, unserem Welthandel und damit verbunden unserem Wohlstande gemacht haben, sind diejenigen des Eisenbahnwesens Hand in Hand gegangen. Als Weber schrieb, gab es auf deutschen Bahnen weder D-Züge, noch Luxuszüge, noch Expresszüge. Schüchterne Anfänge von einzelnen Schlafwagen, die der belgischen internationalen Schlafwagengesellschaft gehörten, waren wohl vorhanden, Speisewagen, die erst 1892 eingeführt sind, gab es überhaupt noch nicht, während jetzt beide Wagenarten in etwa 60 Zügen täglich laufen. Geradezu seltsam muthet es uns an, wenn Weber in dem fortwährenden Sinken der Benutzungsziffer der I. und II. Klasse, in deren Steigen bei den niederen Klassen ein Zeichen für das Sinken unseres Wohlstandes erblickt, während uns die Ziffern der deutschen Steuerstatistik lehren, dass sich das deutsche Nationalvermögen alljährlich um mehrere Milliarden vermehrt. Auch an sich trifft die damals richtige Thatsache nicht mehr zu. Während beispielsweise auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen an der Steigerung der Personenkilometer die I. Klasse im Jahre 1898 am stärksten von allen Klassen betheiligt war, obgleich sie aus so vielen Personenzügen entfernt ist, übertraf diese Steigerung bei der II. Wagenklasse immer noch die der III. Klasse. Dabei hat inzwischen in England gerade diese Wagenklasse die grössten Fortschritte gemacht, während die II. Klasse von einzelnen grossen Gesellschaften — so der Midland — ganz beseitigt ist.

Auch was Weber s. Zt. mit Recht über die Bevormundung unseres reisenden Publikums und die Unfähigkeit, ohne solche sich zurechtzufinden, sagt, ist nicht mehr zutreffend. Im Verkehre der Berliner Stadtbahn und des Berliner Vorortverkehres, in dem unserer grossen internationalen Reisezüge hat das deutsche Publikum gelernt, ebenso selbständig seinen Weg zu gehen, wie das englische.

Ein Zurechtweisungsmittel allerersten Ranges besitzen wir in Deutschland, in dem wir von keiner Nation der Welt erreicht sind und das ich hier erwähne, obgleich die Eisenbahnen nur mittelbar an ihm betheiligt sind: ich meine das Deutsche Reichskursbuch, dessen Anordnung und Inhaltreichthum geradezu erstaunlich sind und das ein glänzendes Beispiel für die Gründlichkeit und Schnelligkeit deutscher Arbeit ist. Dem Geübten enthüllt es immer neue ungeahnte Schätze seines Inhalts, der weit über die trockene, aber meisterhafte Fahrplandarstellung hinausgeht. Auch die Einheit unserer Verkehrseinrichtungen würde Weber kaum mehr vermissen. Dank dem Zusammenwirken der Regierungen und Verwaltungen treten auf diesem Gebiete die Landesgrenzen völlig zurück. Nicht einmal an der

Art der Wagen, nur allenfalls an der anderen Uniform erkennt es der Reisende, ob er sich in Preussen, Sachsen oder Baden befindet.

M. H., da wir nun einmal bei unseren deutschen Bahnen sind, so darf ich wohl hier noch einige Punkte hervorheben, in denen unser Eisenbahnwesen unerreicht dasteht und in denen sich Züge echt deutschen Wesens bethätigen. Zunächst die Vorzüglichkeit unserer Betriebseinrichtungen in Bezug auf die Sicherheit des Verkehres. Zweifellos verdanken wir diese in erster Linie der Stärke unserer Staatsgewalt, der Trefflichkeit unserer Technik, der Zuverlässigkeit unseres Personals. Unsere Staatsgewalt hat gerade im Eisenbahnwesen ein besonders mächtiges Werkzeug gefunden. Ein Staat, der selbst der erste Eisenbahnbesitzer ist, wird in dem Gefühl der Verantwortung für das Gemeinwohl der Sicherheit der Verkehrseinrichtungen seine höchste Aufmerksamkeit zuwenden. In Deutschland haben wir nun dafür, dass dies geschieht, eine doppelte Bürgschaft. Wo der einzelne Staat noch in der einen oder anderen Richtung säumig sein sollte, da tritt das Reich ein, das in Deutschland im Reichseisenbahnamt eine eigene, zwar nicht mit starker unmittelbarer Gewalt, aber doch mit grossem öffentlichen Ansehen ausgestattete Behörde besitzt, die über die Sicherheit der Betriebseinrichtungen nach Maassgabe der Reichsverfassung zu wachen hat. So wirken Staats- und Reichsgewalt bei uns zu solchem Zweck einander ergänzend zusammen. Wir können uns diese Seite des sogen. Polizeistaates, dessen Schatten auch Weber berührt, wohl gern gefallen lassen.

Wie die Sicherheit von Leib und Leben, die deutschen Bahnen anvertraut werden, grösser ist als irgendwo anders, so ist auch das in diesen Bahnen angelegte Nationalvermögen nirgendwo anders besser und sicherer geborgen. Wenn wir auch die glänzende Rente, welche die preussischen Staatsbahnen in den letzten Jahren abwarfen, nicht als etwas dauerndes betrachten können, so gibt doch die Entwickelung der Gesammtheit unserer deutschen Staatsbahnen, die sorgfältige und peinliche Ordnung ihrer Verwaltung eine fast unumstössliche Sicherheit für die Fortdauer eines wenn nicht glänzenden, doch jedenfalls reichlichen Ertrages. Während sich das Kapital der englischen Bahnen im Jahre 1897 mit durchschnittlich 3,7 %, das der französischen mit 4,0 % verzinste, von den anderen europäischen Ländern nicht zu reden, erreichte das in deutschen Bahnen angelegte Kapital eine Rente von 6,3 %.

Allen anderen Ländern voraus sind wir in Deutschland bekanntlich in der sozialen Fürsorge auf gesetzlicher Grundlage. Die Kranken-, Invaliditäts- und Unfallversicherung ist auch für das zahlreiche Eisenbahnpersonal eine unendliche Wohlfahrt, unsere Pensionseinrichtungen sind vielfach für andere Länder vorbildlich, während wir allerdings auf dem Gebiete der sozialen Selbsthilfe hinter England und Amerika zurückstehen. Doch auch hier regt es sich bei uns in den letzten Jahren mächtig!

Ueber der Sorge für das wirthschaftliche und soziale Gedeihen ist bei uns die Pflege des Schönen nicht versäumt worden. Wir können uns in Deutschland rühmen, die schönsten Bahnhöfe der Welt zu haben. Wir könnten solche ausser bei uns nur etwa in Oesterreich, England oder Frankreich suchen; denn Amerika opfert dem goldenen Kalbe zu sehr, als dass es auf diesem Gebiete nennenswerthes leisten könnte. Im Bahnhofsstil muss sich freilich auch in Europa die Schönheit der Zweckmässigkeit unterordnen. Wir glauben, dass die nothwendige Vereinigung beider Gesichtspunkte nirgend einen so guten Ausdruck gefunden hat, als in dem neuen Bahnhofe in Dresden, dem die älteren Bahnhöfe Kölns und Frankfurts würdig an die Seite zu stellen sind. Alle drei werden, wie zu hoffen, noch übertroffen werden durch den Centralbahnhof in Hamburg, vielleicht dereinst durch den in Leipzig. In England und Amerika gibt es wohl grössere und verkehrsreichere Bahnhofsanlagen, aber was man von ihrer Architektur zu sehen bekommt, befriedigt nicht; wahrhaft abschreckend wirkt durch seine Nüchternheit das grösste Bahnhofsgebäude der Welt, das des neuen Südbahnhofes in Boston, dessen Front einem Getreidespeicher verzweifelt ähnlich sieht.

Gerade die Hochbauten der Eisenbahnen sind es, in denen noch immer auch in Deutschland ein gewisser individueller Zug zur Geltung kommt. Die heiteren, in leichter Holzarchitektur gehaltenen Bahnhofs- und Bahnwärterhäuser an der badischen Bahn gehören so recht an den sonnigen Oberrhein mit seinen lachenden Fluren; die düsteren massiven Backsteinbauten der oldenburgischen Bahnen passen am ehesten zu den Moor- und Haideflächen dieses Landes und dem ernsten Charakter seiner Bewohner.

Neben den Gebäuden sind es insbesondere die Brücken, in denen sich der Schönheitssinn beim Bahnbau bewähren kann. Ein geradezu ideales Werk dieser Art besitzt Deutschland seit dem vorigen Jahre in der Müngstener Brücke, deren gewaltiger und doch unnachahmlich leichter Sprung über das waldumsäumte Wupperthal die anmuthigste Verbindung zwischen Landschaft und Bauwerk bildet und die neben diesem ästhetischen Reiz doch auch die vollendetste Lösung der schwierigsten technischen Aufgaben bietet.

Eine ganz eigenthümliche Weber's Gedankengang noch fern liegende Entwickelung hat bei uns in Deutschland das Kleinbahnwesen genommen, dessen Grundidee in der Anschmiegung der Eisenbahnart an die Bedürfnisse des Verkehres und die Natur des Geländes liegt. Während bis zum Jahre 1892 Deutschland in der Erbauung dieser Eisenbahnen dritter Ordnung hinter seinen Nachbarn zurückstand — nur Sachsen war darin voraus —, hat seitdem bei uns der Bau der Kleinbahnen Riesenfortschritte gemacht. Auch hier, wie so oft, waren wir zwar nicht die Ersten bei der Inswerksetzung neuer Ideen, aber bei deren Durchführung lassen wir uns von niemand an nachhaltiger Kraft übertreffen. Die Art, wie bei uns Kleinbahnen gegründet werden durch die Zusammenwirkung der Gemeinden, der Kreise, der Provinzen, des Staates und der Einzelinteressenten, ist vielleicht nur auf deutschem Boden möglich, weil nur auf ihm sich eine solche Mannigfaltigkeit des öffentlichen Lebens entwickelt hat. Unter den vielen Arten von Strassenbahnen haben wir eine, die noch nicht eröffnete Elberfelder Schwebebahn, die ein Erzeugniss durchaus deutschen Geistes und vielleicht geeignet ist, sowohl dem Schnellverkehr wie dem Stadtverkehr ganz neue Wege zu weisen.

Durchaus im Anschluss an Deutschland müssen wir die Entwickelung des Eisenbahnwesens in unserem Nachbarlande Oesterreich betrachten, in dem sich bis heute trotz des Andringens der verschiedenen slavischen Nationalitäten und einiger französischer Einflüsse doch das Eisenbahnwesen durchaus deutsch erhalten hat. Dort ist es besonders die Bodengestaltung des Landes, die den Eisenbahnen ein eigenartiges Gepräge verlieh. Die Ueberschienungen des Semmering und des Brenner waren bahnbrechende Thaten, die Ausbildung des Gebirgsbahnbaues mit seinen Tunneln, Brücken und den zahlreichen Schutzbauten gegen die Unbilden des Berggeistes verdanken wir österreichischen Technikern. Ihre grossen Gebirgsbahnen waren längst fertig, ehe wir in Deutschland an solche über unsere viel kleineren Gebirge dachten. Aber mit diesen Bauten sind auch die eigentlichen Grossthaten Oesterreichs auf dem Eisenbahngebiet erschöpft. Mühsam ringt sich dort der Staatsbahngedanke zum Siege durch. Grossartig ist das neue Bauprogramm der Staatsbahnverwaltung, durch das mehrere hundert Millionen Mark wiederum hauptsächlich auf Gebirgsbahnen verwendet werden sollen, vor allem auf die langersehnte zweite Verbindung Wien-Triest, welche endlich eine durchgehende Staatsbahnlinie zwischen Wien und der Adria herstellen wird.

Im Anschluss an Oesterreich müssen wir Ungarn erwähnen, dessen Eisenbahnentwickelung eigenartige nationale Züge aufweist. Das junge aufstrebende stolze Staatswesen hat die Verstaatlichung seiner Bahnen mit grossen Opfern durchgeführt. Der Staat ist magyarisch, der Hauptsitz des Magyarenthums ist Budapest. Um den Umlauf im Verkehr des Landes

in der Richtung nach und von dieser Hauptstadt zu erleichtern, die Bevölkerung des ganzen Landes an sie zu fesseln, erfand man den Zonentarif, der in gewissem Sinne auf den Besuch der Hauptstadt aus den entferntesten Gegenden des Landes eine Belohnung setzte, denn seine grosse Billigkeit galt nur in Bezug auf sie, niemals darüber hinaus. Bekannt ist, dass die finanziellen Ergebnisse dieser Einrichtung zweifelhaft waren; natürlich hoben sie den Personenverkehr nach Budapest gewaltig, auch die Einnahmen wuchsen, mehr aber noch die Ausgaben; eben sieht man sich zum zweiten Mal genöthigt, den Tarif abzuschwächen. Aber der nationale Erfolg ist gross: Budapest ist durch den Zonentarif noch mehr das Herz des Landes geworden, als es früher war. Wohl uns in Deutschland, dass wir solcher Zwangsmittel nicht bedürfen, um den Blutumlauf unseres Verkehrslebens zu leiten und zu beeinflussen.

(Fortsetzung folgt.)

Der Bau der deutschen Eisenbahn in Schantung.

Im Jahre 1898 waren von zwei Unternehmungen, welche sich unter anderen nach der Besetzung Kiautschous zum Zwecke der Eröffnung der Provinz Schantung gebildet hatten, Ingeniöre damit beauftragt worden, die günstigste Linie für eine Eisenbahn zu erkunden. Die über diese Studien vorgelegten Berichte liessen erkennen, dass die Bahn in Beziehung auf Erdarbeiten der ganzen Länge der Linie nach nur leichte Arbeiten erfordern würde, dass aber theilweise erhebliche Schwierigkeiten bei der Ueberbrückung der grossen, im Frühjahr und Sommer trockenen, während der Regenzeit sehr bedeutende Wassermassen führenden Flüsse zu gewärtigen sein würden. Auf Grund der genannten Vorarbeiten wurde die vom 1. Juni 1899 datirte Konzession seitens der deutschen Regierung ertheilt und daraufhin am 14 Juni 1899 die Schantung-Eisenbahngesellschaft errichtet. Die endgültigen Studien der Bahn von Tsingtau bis km 125 wurden grösstentheils noch im Jahre 1899 abgeschlossen.

Die Linie führt von der auf dem südlichen Vorsprung der Lau-Schan-Halbinsel gelegenen Stadt Tsingtau, welche der Sitz des kaiserlichen Gouvernements ist, an der östlichen Seite der Kiautschou-Bucht nach Norden, folgt auf dem grössten Theile dieser Strecke der Küstenlinie und überschreitet hierbei ausser einem Strome, der eine Brücke von über 200 m bedingt, zahlreiche Wasserläufe und gelangt bei km 24 an den Grenzfluss des Pachtgebietes, den Pai-Scha-Ho, für welchen eine Brücke von 240 m in der Ausführung begriffen ist. Wenig nördlich der Grenze biegt die Linie nach Nordwesten um, zieht sich am Abhange der nach Süden auslaufenden Hügel hin, hält sich weiterhin am nördlichen Rande einer überschwemmten Niederung und kreuzt nach einer Wendung nach Südwesten den Ta-Ku-Ho, den grössten auf dieser Theilstrecke vorkommenden, in die Bucht von Kiautschou sich ergiessenden Strom, der eine Brücke von 180 m Weite erfordert. Von hier aus biegt die Linie stark südlich ab und gelangt bei km 72 an die erste Hauptstation Kiautschou. Diese Stadt liegt südlich der Linie in einem Thalkessel in geringer Entfernung von der Bahn. Von dort aus führt eine provisorische, 13 km lange Linie bis zur Meeresküste, welche die Zufuhr des auf der Rhede entlöschten und mit Leichtern an Land geführten Materials erleichtern soll. Von Kiautschou aus nimmt die Linie nordwestliche Richtung an, kreuzt verschiedene von den südlich gelegenen Bergen kommende Flüsse und hält sich im Allgemeinen an dem Nordfusse der von Süden vorspringenden hügeligen Ausläufer. Bei km 99 wird die Stadt Kaumi und kurz darauf die Grenze der deutschen Interessensphäre erreicht. Hinter Kaumi hat die Bahn eine weite, flache Niederung zu überschreiten, deren Eigenthümlichkeit darin besteht, dass sie auf weite Entfernungen hin von Gräben durchfurcht ist, deren Zweck ist, das fallende Tagewasser anzusammeln und von den erhöhten Feldern abzuhalten.

Bei km 127 gelangt die Linie zu dem grösseren Ort Tschang-Ling, wo sie die Hügel in mässiger Steigung gewinnt und auf diesen bis zu dem hart am Ufer des Wei-Ho sich erhebenden Tso-Schan verbleibt. Auf einer hohen Brücke wird dieser Fluss überschritten; die Bahn gelangt sodann auf die zwischen Wei-Ho und Yün-Ho nach Norden auslaufende Halbinsel, kreuzt den Yün Ho und ersteigt dann die zwischen dem Wei-Ho-Thal und dem Kohlenrevier von Weihsien aufsteigende Wasserscheide mit der Höchststeigung von 5 mm. Das Kohlengebiet wird etwa 14 km südlich von Weihsien erreicht; die Bahn läuft in diesem Revier von Süd nach Nord und gelangt nach Ueberschreitung des Pai-Lang-Ho zu dem südlich des Haupttheiles der Stadt gelegenen Bahnhof von Weihsien, dem Endpunkte der nach der Konzession zuerst betriebsfähig herzustellenden Strecke.

Die Bahn wird als normalspurige Vollbahn gebaut. Die Grundenteignung erfolgt für zwei Gleise; die Erdarbeiten wie auch die Kunstbauten werden für ein Gleis hergestellt. Der Oberbau kommt mit 30 kg schweren Schienen und 50 kg schweren, in Abständen von 86 cm liegenden flusseisernen Schwellen zur Ausführung; das dazu erforderliche Material wird von deutschen Werken geliefert. Die Brücken sind nach hier aufgestellten Entwürfen mit eiserner Fahrbahn und Befestigung der Schienen auf eisernen Längsträgern gebaut. Die Stationshochbauten werden mit Ausnahme der in den grösseren Orten befindlichen Empfangsgebäude in massiver Konstruktion ebenerdig ausgeführt. Das Betriebsmaterial ist an deutsche Werke vergeben worden; seine Lieferung ist so fortgeschritten, dass vier Lokomotiven zu je 30 t Dienstgewicht sowie zwei Lokomotiven von je 50 t Dienstgewicht zur Versendung gekommen sind. Weitere Lokomotiven folgen in kurzen Zwischenräumen. An Wagen sind bis Anfang Juli 70 Plattformwagen von 10 m Länge und 15 t Tragfähigkeit sowie 35 Kohlenwagen und 20 Stück gedeckte Güterwagen zu je 15 t Tragfähigkeit, ferner zwei Krahnwagen mit Krähnen von 7,5 t Tragkraft versandt worden. Bis Ende dieses Jahres werden in Tsingtau angekommen sein: 10 Lokomotiven, 90 Plattformwagen, 80 Kohlenwagen, 50 gedeckte Güterwagen, 10 Kalkdeckelwagen, 2 Krahnwagen, 2 Gepäckwagen, 2 Durchgangs-Personenwagen II. Klasse und 6 Durchgangs-Personenwagen III. Klasse. Sowohl die sämmtlichen Lokomotiven, als auch die Gepäck- und Personenwagen sind mit der Schleifer'schen Luftdruck-Einkammerbremse ausgerüstet.*)

Im Sommer 1899 wurde mit dem Grundankauf begonnen. Dies Geschäft hat sich bis jetzt glatt abgewickelt und ist bis zu der Stadt Weihsien erledigt. Am 15. Juli 1899 erfolgte die Vergebung der Erd- und Mauerungsarbeiten für die Strecke Tsingtau-Weihsien; die ersten beiden Loose sowie die Fundirungs- und Mauerungsarbeiten der Pfeiler und Widerlager verschiedener grösserer Brücken sind an einen deutschen Unternehmer vergeben worden, während mit den Erd- und Mauerungsarbeiten der weiteren Loose chinesische Kleinunternehmer betraut worden sind. Zu Beginn dieses Jahres ist ferner auch die Lieferung und Einbringung des Schotters sowie die Legung des Gleises zur Vergebung gekommen.

---

*) Wie wir unterrichtet sind, ist nach eingehenderen Erwägungen und genauesten Erkundigungen bei denjenigen deutschen Eisenbahnen, bei denen die Schleiferbremse seit mehreren Jahren in Benutzung ist, der letzteren vor der Westinghousebremse der Vorzug gegeben worden. Die Schriftleitung.

Die Erdarbeiten der Strecke von Tsingtau aus sind im Juli 1899 in Angriff genommen worden. Sie wurden so gefördert, dass Ende Mai dieses Jahres etwa 80 % von den Erdarbeiten der Strecke Tsingtau-Kiautschou fertiggestellt waren. Die Mauerungsarbeiten waren zur selben Zeit zu etwa 45 % hergestellt. Auf der von Kiautschou aus nach Westen führenden Strecke wurde Ende August 1899 mit den Erdarbeiten begonnen und diese bis Ende Mai 1900 auf eine Länge von 25 km zu 75 % im Rohen beendet; die Mauerungsarbeiten derselben Strecke waren zum nämlichen Zeitpunkte auf 20 % der Gesammtmassen gebracht worden.

Die Studien der von km 145 an landeinwärts gelegenen Theile waren begonnen worden, als die im Monat Mai ausgebrochenen Unruhen es erforderlich machten, die Ingeniöre, welche im Innern der Provinz beschäftigt waren, in das Schutzgebiet zurückkehren zu lassen. Die Montirungsarbeiten der Brücken haben in den ersten Tagen des Monats Juni von Tsingtau aus begonnen. Auf der Theilstrecke von Tsingtau bis Kiautschou sind 1 500 m Brücken mit einem Gewicht von über 2 000 t zu montiren, von dem über die Hälfte schon draussen angekommen bezw. verschifft ist. Eine Unterbrechung der Arbeiten auf der Strecke von Tsingtau bis zu dem Flusse Kiau-Ho, welcher 20 km über Kiautschou hinaus nach Westen liegt, ist bisher auch während der neuerdings eingetretenen chinesischen Wirren nicht vorgekommen. Da diese Arbeiten sich im Machtbereiche der deutschen Streitkräfte im Schutzgebiet befinden, so darf, falls nicht ganz unerwartete Ereignisse eintreten, auf ihre fernere ungestörte Fortsetzung gerechnet werden. Auf die Vollendung dieser Strecke ist sowohl im allgemeinen Verkehrsinteresse, wie aus naheliegenden politisch-militärischen Rücksichten gegenwärtig verstärkter Werth zu legen. Die Direktion der Schantung-Eisenbahngesellschaft hat deshalb in der Hinaussendung des Materials eine Unterbrechung nicht eintreten lassen; sie hat angeordnet, dass die aus dem Innern zurückgekehrten Kräfte zur Verstärkung des Baupersonals dieser Strecke verwendet werden. Bei dieser Sachlage darf an der Hoffnung festgehalten werden, dass der Betrieb der Strecke Tsingtau-Kiautschou in den ersten Monaten des Jahres 1901 eröffnet wird.

Mannheimer Verkehrsfragen.

Bei der hervorragenden Bedeutung, welche die Stadt Mannheim in der deutschen Handelsgeschichte im Laufe der Neuzeit gespielt hat, ist es gewiss gerechtfertigt, wenn die den dortigen Verkehr betreffenden Fragen nicht als rein örtliche behandelt werden. Der Zusammenfluss von Rhein und Neckar hat dem Verkehr von den ältesten Zeiten her einen so hervorragend günstigen Stützpunkt geboten, dass man sich beinahe darüber wundern muss, dass hier nicht schon zur Römerzeit oder doch zu Anfang des Mittelalters ein volksreicher handeltreibender Ort entstanden ist. Aber erst dem genialen Blicke des Kurfürsten Friedrich IV. von der Pfalz (1583—1610) blieb es vorbehalten, die hier bestehende Gunst der Lage zu erkennen und zu benutzen. Er gründete im Jahre 1606 an der Stelle, wo jetzt Mannheim steht, eine Stadt, der er den Namen Friedrichsburg beilegte und die er mit Rücksicht auf die damals im Reiche herrschenden drohenden Verhältnisse stark befestigen liess. Dass diese Stadt bereits während des 17. Jahrhunderts und trotz ihrer durch die Franzosen im dritten Raubkriege Ludwigs XIV. erfolgten Verheerung einen erfreulichen Aufschwung genommen hat, dürfen wir daraus schliessen, dass im Jahre 1720 der pfälzer Kurfürst Karl Philipp seine Residenz von Heidelberg hierher verlegte. Seit dieser Zeit zeigt Mannheim eine so reissend schnelle Entwickelung, wie wenige andere deutsche Städte. In erster Linie war dies rasche Aufblühen dem Umstande zu danken, dass der den Neckar auf- und abwärts gehende Güterverkehr hier an den Rheinverkehr anschloss, was bei den verschiedenartigen Wasserverhältnissen beider Ströme zahlreiche Schiffsumladungen und einen umfangreichen Speditionsbetrieb erforderlich machte. Aber günstiger noch gestaltete sich die Sache, seit durch die Erbauung der wichtigen nach Mannheim ausmündenden Eisenbahnlinien hier ein Wasserumschlagsplatz ersten Ranges entstand. Da der Rhein dort durch den Zufluss des Neckars an Wasserreichthum ganz erheblich gewinnt, nach aufwärts aber durch Versandung in seiner Schiffbarkeit stark beeinträchtigt wird, so ist für die grösseren Rheinschiffe der Mannheimer Hafen der äusserste erreichbare Punkt; die Vorsehung hatte hier also einen natürlichen Stapelplatz gebildet, dem keine Gesetzgebung erst ein Stapel r e c h t beizulegen brauchte, um ihm für den gesammten Rheinverkehr eine beherrschende Stellung zu verleihen.

Die Verhältnisse beginnen nun, seit Karlsruhe und Kehl-Strassburg im Laufe des letzten Jahrzehnts ebenfalls Anstalten getroffen haben, sich kräftigst zu Umschlagsorten des Rheinschifffahrtsverkehrs emporzuschwingen, sich zu Ungunsten Mannheims zu verschieben. Es hat daher — und das ist der Grundzug mehrfach von der Presse angestellter Betrachtungen — etwas zu geschehen, um von Mannheim das drohende Unheil abzuwenden. Der Hebel muss bei Zeiten angesetzt werden, um in einer Umgestaltung der Tarifpolitik und in einer Politik möglichst weitgehenden Entgegenkommens gegen die Verfrachter dem gefährdeten Platze Gegenwerthe für die ihm entzogene Vorzugsstellung zu gewähren. Weitere auf organisatorischem Gebiete liegende Vorschläge stehen uns zu fern, um solche von hieraus zutreffend beurtheilen zu können. Was jedoch über die Verschiebung der Verkehrsstellung Mannheims den Städten Karlsruhe und Kehl-Strassburg gegenüber ausgeführt wird, beansprucht ein allgemeineres Interesse. „In dem grossen Aufschwunge," wird gesagt, „den das wirthschaftliche Leben in Deutschland seit etwa 20 Jahren genommen hat, ist eine der hervorragendsten Erscheinungen die grossartige Entwickelung der deutschen Binnenschifffahrt. Nach einer vorliegenden Statistik ist bei ungefähr gleich gebliebener Länge der Schifffahrtswege die Zahl der Gütertonnenkilometer auf den deutschen Binnengewässern von 2 900 Millionen im Jahre 1875 auf 7 500 Millionen im Jahre 1895 gestiegen. Von letzteren entfallen auf die vier grössten Ströme folgende Theilzahlen: Weser 74, Oder 634, Elbe 1 952, Rhein 3 030 Millionen. Während auf den deutschen Eisenbahnen der kilometrische Verkehr von 410 000 t im Jahre 1875 auf nur 590 000 t in 1895 stieg, ist derselbe auf den deutschen Wasserstrassen von 290 000 t in 1875 auf 750 000 t gewachsen, d. h. das arithmetische Verhältniss zwischen dem Verkehr der deutschen Wasserstrassen und dem der Eisenbahnen hat sich in diesem Zeitraum von 10 : 14 auf 5 : 4 verschoben. Diese Verschiebung wird von den preussischen Staatsbahnen als Wettbewerb empfunden, und deshalb steht man dort dem Wasserwege, besonders demjenigen des Rheines, nicht sehr sympathisch gegenüber. Ganz anders aber ist die Wirkung auf die badische und pfälzische Bahn gewesen; hier hat sie infolge der Lage von Mannheim-Ludwigshafen am Ende der Grossschifffahrt des Rheines und am Anfange des badischen Bahnnetzes bezw. der günstigen Lage beider Plätze für die pfälzische Bahn zu einer stetigen und bedeutenden Steigerung des Bahnverkehres geführt." So hat sich der Gesammtverkehr der Station Mannheim in Versand und Empfang von 775 000 t im Jahre 1878 auf 1 560 000 t in 1888 und auf 3 260 000 t im Jahre 1898 gehoben, im Laufe von 20 Jahren also mehr als vervierfacht. „Es liegt darum auf der Hand, dass die beiden hier in Frage kommenden Eisenbahnverwaltungen (die badische und die pfälzische) der Rheinschifffahrt als ihrer natürlichen Bundesgenossin freundlicher gegenüber stehen müssen als ihre nordische Kollegin, die preussische Staatsbahn. Damit ist aber auch ohne weiteres der Schlüssel zu der Verschiedenartigkeit der einschlägigen preussischen und badischen Verkehrs- bezw. Tarifpolitik gegeben, und so wenig wie wir es den preussischen Staatsbahnen verübeln können, wenn sie unter solchen Umständen gegen den Wasserweg Staffeltarife u. dergl. einführen, ebenso wenig können es uns diese verargen, wenn wir darauf bedacht sind, unseren Mannheimer Besitz tarifarisch und sonst zu vertheidigen. Die badische Verkehrs- und besonders die Tarifpolitik beruht zu einem erheblichen Theil, namentlich soweit es sich um die im gegenseitigen Wettbewerb umstrittenen südlichen Verkehrsgebiete handelt, auf der Voraussetzung, dass Mannheim das

Ende der Grossschifffahrt sei. Diese Voraussetzung ist nun in dem Augenblicke hinfällig geworden, wo der Metzgerthorhafen in Strassburg im Jahre 1892 eröffnet wurde, dann weiter der badische Staat sich entschloss, der Stadt Karlsruhe zum Bau eines Rheinhafens daselbst einen Zuschuss von 2 000 000 ℳ zu geben und endlich mit einem Aufwand von mehr als 9 500 000 ℳ eine grossartige Hafenanlage in Kehl zu schaffen, die zum Theil bereits dem Verkehr übergeben ist.“ Wenn die Erwartungen sich erfüllen, die von Seite der Erbauer an diese neuen Häfen geknüpft werden, so verliert, wie unser Gewährsmann fürchtet, Mannheim seinen württembergischen, mittel- und südbayerischen, einen Theil seines badischen und elsässischen Verkehrs an Karlsruhe, seinen übrigen südlichen Verkehr, also namentlich auch die Schweiz, an Kehl; denn ersteres hat z. B. für Getreide einen Frachtvorsprung von 19 ℳ auf den Wagen nach Stuttgart und München, Kehl einen solchen von 27—38 ℳ nach Basel vor Mannheim. Geht auch hiervon die Schiffsfracht Mannheim-Karlsruhe bezw. Kehl ab, so bleibt der Frachtvortheil von diesen Plätzen ab immerhin noch ein ganz beträchtlicher. Nun hat noch der 1. Mai d. J. mit der Eröffnung des Kehler Hafens diesem letzteren Platze eine Anzahl von neuen Tarifen und Tarifnachträgen gebracht, die auch für Mannheim eine ganz besondere Bedeutung haben. Wenn man die Kehl-Strassburger Tarife — Ausnahmetarife für den Wasserumschlag — richtig beurtheilen will, so muss man auf die Geschichte der Mannheim - Ludwigshafener Tarife zurückgehen. Diese letzteren Tarife, wie sie jetzt bestehen, sind in schweren Kämpfen zwischen den badischen Bahnen einerseits, den preussischen und Reichsbahnen sowie der französischen Ostbahn andererseits errungen und festgehalten worden und beruhen in der Hauptsache auf dem Kompromiss der betheiligten deutschen Staaten vom Jahre 1881. In jenen Kämpfen handelte es sich hauptsächlich darum, dem vereinigten Wasser- und Bahnweg über Mannheim eine angemessene Betheiligung am Verkehr zu sichern, der seewärts über Antwerpen und Rotterdam nach und von dem südbadischen und schweizerischen Gebiete ging und kam, und den die direkten Bahnwege über Elsass-Lothringen und Frankreich ausschliesslich an sich zu ziehen bemüht waren. Die Haupttransportgegenstände waren Getreide, Petroleum, Baumwolle und Kolonialwaaren. Man einigte sich in dem Vergleiche dahin, dass man die Frachtsätze ab Mannheim nach Basel und anderen wichtigeren Stationen in der Weise bildete, dass von den Bahnfrachtsätzen Antwerpen - Basel usw. die Wasserfrachten Antwerpen - Mannheim abgezogen und die Reste als Frachtsätze Mannheim - Basel in die Tarife eingestellt wurden. Es erscheint unserem Gewährsmann nichts natürlicher, als dass, nachdem Strassburg und Kehl sich anschicken, die Rolle von Mannheim und Ludwigshafen am Ende der Grossschifffahrt zu übernehmen, die Tarife von jenen Plätzen ab in der erwähnten historisch wie sachlich begründeten und festgelegten Weise gebildet werden müssen. Hätte man aber diese umfangreichen Berechnungen aus praktischen Gründen vermeiden wollen, so hätte sich ein Ausweg dahin geboten, dass man an den jetzt ab Mannheim-Ludwigshafen bestehenden Sätzen einen angemessenen Betrag für den Wasserweg Mannheim-Kehl bezw. Ludwigshafen-Strassburg abgezogen und die Reste als Frachtsätze ab Strassburg und Kehl in die Tarife eingestellt hätte. Allein dadurch wären diese letzteren Sätze höher geworden, als sie jetzt sind; das wusste man in Strassburg und darum wandte man nicht die Mannheimer Tarifbildung an, sondern es wurde ein Ausweg dahin gefunden, dass man die aus den Mannheimer Sätzen sich ergebenden kilometrischen Einheiten auf die geringeren Entfernungen ab Strassburg übertrug. Dadurch aber wurde der an sich schon bedeutende geographische Vorsprung Strassburgs noch mehr vergrössert. Der Berichterstatter weist auf die Wichtigkeit dieser Gesichtspunkte bei tarifarischen Maassnahmen, die im Interesse Mannheims zu treffen sein werden, hin, wie er freilich die Stellung der badischen Bahnen in der Tariffrage nicht für so frei von Rücksichtnahmen erachtet, an die die Reichsbahnen nicht gebunden sind.

„Das Bild, welches uns Strassburg-Kehl bis jetzt geboten hat, weist nun allerdings auch eine andere Seite auf, die wir ebenfalls der Betrachtung unterziehen müssen. Das Gedeihen eines Hafenplatzes beruht zu einem erheblichen Theile auf der guten Beschaffenheit seiner Wasserwege, und wir wissen aus der Geschichte der deutschen Binnenschifffahrt der letzten 20 Jahre, dass nur da eine Zunahme des Verkehres stattgefunden hat, wo neben der Verwendung eines geeigneten Schiffsmaterials und der Schaffung genügender Verkehrsanlagen der Wasserweg in gehöriger Beschaffenheit vorhanden war oder hergestellt wurde. In dieser Beziehung ist es nun auf dem Rheine oberhalb Mannheim-Ludwigshafen nicht so sehr gut bestellt, und wer die Ereignisse der letzten Wochen mit offenen Augen verfolgt hat, dem zeigte die Fahrt der Torpedoboote von hier südwärts ein weithin sichtbares „mene tekel“ nicht blos in Rücksicht auf Strassburg-Kehl, sondern für die gesammte Rheinschifffahrtsfrage. Die Verkehrszahlen des Strassburger Hafens sind in gleicher Weise lehrreich. Sie zeigen uns folgende Entwickelung: 83 000 t im Jahre 1894, 157 000 t im Jahre 1895, 345 000 t im Jahre 1896, 332 000 t im Jahre 1897, 310 000 t im Jahre 1898. Vergegenwärtigt man sich hierbei, dass — ganz abgesehen von Mannheim — der Verkehr im Rheinauhafen allein im letzten Jahre um mehr als 200 000 t zugenommen hat, so wird man erkennen, dass bei den heutigen Verhältnissen auf dem Rheine oberhalb Mannheim-Ludwigshafen eine gesunde Verkehrsentwickelung in den jetzt in der Herstellung begriffenen grossen Anlagen in Kehl und Strassburg vorerst noch fraglich genug sein wird. Mit der von Strassburg angestrebten Vertiefung und Begradigung des Rheinbettes wird aber natürlich die Sachlage eine günstigere werden.“

Es erhellt aus dem obigen, dass eine Schädigung Mannheims durch die neuen Häfen wird vermieden werden können, wenn die Tarifpolitik der betheiligten Eisenbahnen den bedrohten Interessen des alten Stapelplatzes wohlwollend Rechnung trägt. Zu einer Zeit aber, wo die Rheinschifffahrt um rund 120 km weit südlich vorrückt und sich ganz neue Verkehrsgebiete in der Schweiz sowie in Vorarlberg und Tirol für sie aufschliessen, muss die Tarifpolitik nicht blos auf eine vorübergehende Erwerbung, sondern zugleich auf eine dauernde Erhaltung dieser tarifarisch umstrittenen Gebiete Bedacht nehmen; zumal da sicher anzunehmen ist, dass die dort im Tarifkriege angegriffenen Mittelmeerhäfen Marseille, Genua und Triest dem Eindringen eines neuen Gegners in ihren uralten Besitzstand sich nicht thatenlos werden gefallen lassen. Jedenfalls aber wird auch das handelsthätige und gewerbfleissige Mannheim die ihm drohenden Fährlichkeiten schliesslich siegreich überstehen, wenn eine umsichtige und vorsorgliche Tarifpolitik den Mannheimer Sonderinteressen schonend Sorge trägt; dann wird noch viel Wasser den Neckar hinunter in den Rhein fliessen, ehe die Häfen von Karlsruhe und Kehl-Strassburg für den Verkehr und Handel eine ähnliche Bedeutung erlangen wie die blühende Hauptstadt der alten, mit Wein und Korn so reich gesegneten Kurpfalz. H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Juni d. J. stellen sich auf 117 809 000 ℳ und übertreffen die vorjährige Zahl um 12 955 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 40 913 000 (+ 8 871 000) ℳ, der Güterverkehr 70 538 000 (+ 4 082 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 6 358 000 (+ 2 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 30. Juni d. J. sind 339 905 000 ℳ oder 25 388 000 ℳ mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 9 125 000 ℳ auf den Personenverkehr, mit 16 082 000 ℳ auf den Güterverkehr und mit 181 000 ℳ auf sonstige Quellen.

— **Veränderungen im Speisewagenbetrieb.** Infolge der vermehrten Einstellung besonderer Speisewagen ist der Wirthschaftsbetrieb in den Zügen D 2/1 und 12/1 zwischen Berlin-Mannheim und in den Zügen D 76/75 zwischen Altona-Basel auf Grund einer gütlichen Vereinbarung mit dem seitherigen Wirthschaftspächter vom 15. Juni d. J. ab an die „Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft zu Berlin“ übergegangen. In den Zügen D 76/75 verkehrt seitdem an Stelle eines Küchenwagens ohne Speiseraum ein solcher mit Speiseraum. Weiter werden vom 1. August d. J. ab in den Zügen D 6/5 zwischen Berlin-Basel besondere Speisewagen eingestellt, deren Betrieb der genannten Gesellschaft gleichfalls übertragen ist. Danach werden in den beiden Tages-D-Zügen zwischen Berlin und Basel volle Speisewagen vorhanden, der Kurs zwischen Hamburg und Basel von und bis Basel mit einem Küchenwagen mit besonderem Speiseraum besetzt sein. Zwischen Hamburg und Frankfurt a. M. läuft in dem Tageskurs D 73/74 ebenfalls ein besonderer Speisewagen, ebenso in zwei Kursen (D 51/50 und 26/23 holländisch) auf der rechtsrheinischen Strecke.

— **Stückgüteranfuhr in Frankfurt a. M.** Im Hinblick auf den in Nr. 49 S. 758 d. Ztg. enthaltenen Artikel „Stückgüteranfuhr in Berlin" wird die Mittheilung nicht ohne Interesse sein, dass auf den Bahnhöfen in Frankfurt a. M.-Bockenheim, Offenbach und Hanau mit Zustimmung der betreffenden Handelskammern bereits seit längerer Zeit die Anfuhr der Stückgüter nur bis 6 Uhr Abends stattfindet und dass diese Einrichtung sich nach den gemachten Erfahrungen durchaus bewährt hat.

— **Betriebseröffnungen.** Am 14. d. Mts. ist die in Nr. 51 S. 788 d. Ztg. näher beschriebene Samlandbahn (Königsberg i. Pr.-Warnicken) dem Betriebe übergeben worden. Der Anschluss für den Güterverkehr an die preussische Staatsbahn in Königsberg i. Pr. ist noch nicht fertig gestellt; es erfolgt daher die Ueberfuhr von Gütern nach und von den übrigen Königsberg berührenden Eisenbahnen z. Zt. durch bahnseitiges Fuhrwerk. An die Samlandbahn wird in Marienhof die noch im Bau begriffene Fischhausener Kreisbahn anschliessen.

Ferner ist für den 1. September d. J. die Eröffnung der vollspurigen Theilstrecke Wieren-Wittingen der Neubaustrecke Wieren-Wittingen-Triangel (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg) mit den Stationen Bodenteich, Stöcken und Wittingen für den Gesammtverkehr und der Station Langenbrügge für den Personen- und Güterverkehr in Aussicht genommen. Die neue Bahnstrecke wird der Betriebsinspektion I und Verkehrsinspektion in Stendal sowie der Maschineninspektion in Braunschweig zugetheilt.

— **Vorsorge gegen Verschleppung der Blattern.** Seit kurzer Zeit sind in Frankfurt a/M. und seinen Vororten Fälle von schwarzen Blattern vorgekommen, von denen einige tödtlich verliefen. Es hat sich bisher nicht feststellen lassen, ob die Krankheit eingeschleppt worden ist oder ob ihr Heerd in Frankfurt a/M. selbst zu suchen ist. Um der Gefahr einer etwaigen Verschleppung der Krankheit vorzubeugen, hat die königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. auf Anrathen der Bahnärzte die Wiederimpfung der bei den äusseren Dienststellen in Frankfurt a/M. beschäftigten Beamten und Arbeiter, soweit sie dienstlich mit dem reisenden Publikum in Berührung kommen sowie der Bahnhofswirthe, Buchhändler usw. und ihrer Personale in die Wege geleitet. Da jeglicher Zwang ausgeschlossen war, so hat sich nur ein verhältnissmässig kleiner Theil der Personale (etwa 450 Personen) der Wiederimpfung unterzogen, wozu auch der Umstand beigetragen haben mag, dass die Krankheit keinen grossen Umfang anzunehmen schien. Sollte hierin eine Aenderung eintreten — es sind neuerlich wiederum einige Erkrankungen innerhalb der Stadt erfolgt —, so würde die Wiederimpfung sicherlich in weiterem Umfange in Anspruch genommen werden.

— **Kinderschutz auf den Eisenbahnen.** Die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat für ihr Zug- und Bahnpersonal genaue Vorschriften über Behandlung allein reisender Kinder erlassen. Namentlich werden die Beamten angewiesen, beim Oeffnen und Schliessen der Wagenthüren sehr vorsichtig zu verfahren. Ferner wird das Zugpersonal verpflichtet, die Kinder an den Bestimmungsorten dem Bahnhofspersonal zu überweisen, welches Sorge zu tragen hat, dass die Kleinen nicht unberufenen Personen in die Hände fallen. Ist zu ihrer Abholung niemand auf dem Bahnhof anwesend, so hat Benachrichtigung der „Adressaten" zu erfolgen und die kleinen Reisenden müssen unter Beaufsichtigung im Wartesaal untergebracht werden.

— **Köln-Bonner Kreisbahnen.** Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1899 ist die Stammlinie der Gesellschaft theilweise umgebaut und weiter ausgebaut worden. Der zweigleisige Ausbau der Theilstrecken Köln Barbarossaplatz-Hermülheim-Vochem, Vochem-Pingsdorf-Badorf, Bornheim-Alfter, Alfter-Güterbahnhof-Bonn wurde der Baufirma Havestadt & Contag in Berlin zum Höchstpreise von 1 597 600 ℳ. übertragen. Die Linie Brühl-Wesseling ist im Bau begriffen. Die Eröffnung wird voraussichtlich im Oktober d. J. erfolgen. Mit dem Bau der Rheinuferbahn wird noch nicht begonnen, da die veränderten Pläne eine Abänderung der Konzessionsurkunde nöthig machen. Mit der Baufirma Havestadt & Contag wurde ferner ein vom 1. April d. J. ab gültiger neuer Vertrag abgeschlossen, wonach der Gesellschaft der Kreisbahn diejenigen Beträge aus den Betriebseinnahmen, oder falls diese nicht ausreichen, aus den Mitteln der Unternehmer gezahlt werden müssen, deren sie zur Deckung der Zinsen und Tilgung der Anleihen, zur Ausstattung des Erneuerungsfonds und der Reserve sowie zur Verzinsung des gesammten für die Stammlinie und Brühl-Wesseling aufgewendeten Anlagekapitals mit 3 % bedarf. Ein etwa erzielter weiterer Betriebsüberschuss sollte bis zu weiteren 2 % des Anlagekapitals an die Gesellschaft fallen und der dann noch verbleibende Rest zu gleichen Theilen zwischen ihr und den Unternehmern getheilt werden. Ueber die Auslegung dieses Vertrages bestehen insofern Meinungsverschiedenheiten, als die Unternehmer nur dasjenige Kapital verzinsen wollen, das im Betrieb arbeitet, während die Gesellschaft der Kreisbahnen eine Verzinsung auch des auf die noch im Bau bezw. Umbau begriffenen Linien entfallenden Kapitals verlangt. Die Summe der Einnahmen aus dem Bahnbetrieb betrug 298 022 ℳ. (i. V. 271 329 ℳ). Der Reingewinn stellt sich auf 73 642 ℳ, aus dem eine Dividende von 3 % (i. V. 3,5 %) vertheilt wird.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juni d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 640 (1899: 5 558) km 3 409 377 Personen und 1 514 974 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 5 385 315 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 269 395 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 301 455 ℳ. und aus dem Thiertransport 246 381 ℳ, zusammen 14 202 546 ℳ. gegenüber 12 544 569 ℳ. im Monat Juni 1899. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis einschliesslich 30. Juni d. J. beziffert sich auf 71 215 582 ℳ, das ist gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um 3 658 051 ℳ.

— **Beschaffung von Wagen für die bayerischen Staatseisenbahnen.** In den letzten Tagen des verflossenen Monats hat die Generaldirektion dieser Bahnen an zwei bayerische Fabriken die Anfertigung und Lieferung von 2 259 verschiedenartigen Personen-, Bahnpost-, Gepäck- und Güterwagen vergeben, und zwar: 10 vierachsige Personenwagen II./III. Klasse, Serie B Ci, für den Durchgangsverkehr, 20 dreiachsige Personenwagen III. Klasse, Serie Ci, ebenfalls für den Durchgangsverkehr, 180 dreiachsige Personenwagen III. Klasse, Serie Ci, für den Ausflugverkehr, 20 zweiachsige Lokalbahnpersonenwagen III. Klasse, Serie CL, 3 zweiachsige Lokalbahnpersonenwagen II. Klasse, Serie CL, 4 zweiachsige Lokalbahnpersonenwagen II./III. Klasse, Serie BCL, 8 vierachsige Bahnpostwagen für den reinen Briefpostverkehr, 16 vierachsige Bahnpostwagen für den gemischten Dienst, 6 dreiachsige Bahnpostwagen, 35 dreiachsige Gepäckwagen für den Schnellzugdienst, 40 zweiachsige Gepäckwagen für den Güterzugdienst, 15 zweiachsige Lokalbahn-, Gepäck- und Postwagen, 35 zweiachsige Lokalbahn-Stückgutwagen, 942 zweiachsige offene Güterwagen, 300 zweiachsige Langholztransportwagen, 150 zweiachsige Plattformwagen, Serie Sm, 100 desgleichen, Serie Smy, 250 zweiachsige gedeckte Güterwagen, 40 dreiachsige gedeckte Güterwagen mit 15 t und 10 desgleichen mit 5 t Ladegewicht, 100 zweiachsige gedeckte Güterwagen für Mannschafts- und Pferdetransport, 10 vierachsige Plattformwagen mit 30 t Ladegewicht, 20 zweiachsige Kühlwagen mit 15 t Ladegewicht, 5 zweiachsige Kesselwagen für Petroleumtransporte, dann eine von Fall zu Fall festzusetzende Anzahl von zweiachsigen gedeckten Güterwagen zur Einrichtung für den Biertransport. Die Ablieferung der sämmtlichen Wagen hat innerhalb des Zeitraumes vom 1. Oktober 1900 bis einschliesslich 1. September 1901 zu erfolgen; der Kostenaufwand für die Lieferung der voraufgeführten 2259 Wagen beläuft sich auf 10 551 557 ℳ.

— **Kohlenbeschaffung für die bayerischen Staatsbahnen.** Die Verwaltung dieser Bahnen hat vor kurzem behufs Deckung ihres Bedarfs an Kohlen und Brikets für das Jahr 1900/1901 bezw. für die Zeit vom 1. Juni 1900 bis 31. Mai 1901 mit nachstehenden Werken bezw. Lieferanten Verträge abgeschlossen: Es wurden vergeben 235 000 t Ruhrkohlen und 70 000 t Ruhrkohlenbrikets an die Bergbau- und Schifffahrts-Aktiengesellschaft vorm. Gebr. Kannengiesser in Ruhrort, je 35 000 t Ruhrkohlen an Franz Haniel & Cie. in Ruhrort und Mathias Stüwes in Mülheim a. d. Ruhr; 22 500 t Ruhrkohlen an die Firma Reitz in Mainz; 17 500 t desgl. an F. Becker in Mülheim a/R. und 5 000 t desgl. an Friedr. Wilh. Liebrecht in Ruhrort; dann 22 500 t Saarkohlen an die königlich preussische Bergwerksdirektion Saarbrücken; ferner an böhmischen Steinkohlen 37 000 t an die St. Pankrazzeche in Nürschau, 10 000 t an die Firma Wilhelm Lodter in München, 30 000 t an das Verkaufsbüro des westböhmischen Bergbauvereins in Aussig, 3 000 t an die Bergbauinspektion Littitz und 80 000 t an das Regieverkaufsbüro der Gesellschaften des Buschtêhrade-Kladnoer Steinkohlenreviers Prag; an sächsischen Steinkohlen 2 000 t an die Bürgergewerkschaft in Zwickau und endlich an sächsischen Steinkohlenbrikets 3 000 t an die Gewerkschaft Morgenstern in Reinsdorf bei Zwickau. Die Preise bewegen sich je nach den den Ablieferungsstationen näher oder ferner gelegenen Gruben bei den Kohlen zwischen 12,80 und 15,80 ℳ, bei den Brikets zwischen 15,80 und 17,30 ℳ. Der Kostenbetrag beziffert sich für die 534 500 t Kohlen auf 7 486 300 ℳ, für die 73 000 t Brikets auf 1 157 900 ℳ, demnach die Gesammtsumme auf 8 644 200 ℳ.

— **Bahnhofbeleuchtung mit Acetylen.** Die bayerische Staatsbahnverwaltung geht, wie wir der „M. Allg. Ztg." entnehmen, allmählich dazu über, die Acetylenbeleuchtung auf den kleineren und mittleren Bahnhöfen einzuführen. Nachdem die Bahnhöfe Hochzoll und Hergatz in Bezug auf die Acetylenbeleuchtung so zufriedenstellende Ergebnisse geliefert hatten, wurden von der Generaldirektion weitere Bahnhöfe ausersehen,

die mit Acetylenlicht versehen werden sollen. Seit kurzem erstrahlt der Bahnhof Hassfurt im Acetylenlicht, und zwar durch Anschluss an die vom Acetylenwerk Augsburg-Oberhausen, Keller & Knappich, dort erbaute Acetylencentrale, die die ganze Stadt mit Licht versorgt. Der Bahnhof Oberhausen bei Augsburg ist seit wenigen Tagen gleichfalls mit Acetylenlicht ausgestattet, und zwar erhält er das Gas von dem ganz in der Nähe befindlichen Acetylengaswerk der obengenannten Firma. In Kürze wird auch der Bahnhof der Station Harburg bei Donauwörth mit derselben Beleuchtung versehen sein, und zwar durch Anschluss an die Acetylenanlage des Dampfziegelei- und Kalkwerksbesitzers August Märker. Letztere Anlage ist gleichfalls vom Acetylenwerk Augsburg-Oberhausen gebaut. Eine weitere Acetylen-Bahnhofbeleuchtung wird diesen Herbst noch auf dem Bahnhof Prüfening bei Regensburg errichtet und andere dürften jedenfalls folgen. Diese Thatsachen sowie dass der bayerische Staat sich in so hervorragender Weise der Acetylenbeleuchtung bedient, dürfte jedenfalls dazu beitragen, dass dem Acetylen immer mehr Anhänger zugeführt werden. Der heutige billige Karbidpreis lässt das Acetylen trotz seiner unvergleichlich schönen Leuchtkraft bereits mit den billigsten Beleuchtungsarten in Wettbewerb treten, und gerade das Acetylen ist es auch, das dem rücksichtslosen Preistreiben der amerikanischen Petroleumkönige bezw. dem Petroleum-Weltmonopol ein gebieterisches Halt zuruft.

— **Die Loschwitzer Bergschwebebahn.** Blasewitz gegenüber auf der Rochwitzer Höhe erhebt sich bekanntlich ein wartthurmartiger Bau, der in seinem blendenden Weiss dem Besucher der dortigen Gegend bald in die Augen fällt. Dieser Bau enthält die Maschinenstation der Loschwitzer Schwebebahn, der ersten Bergschwebebahn der Welt, erbaut nach dem Prinzip des inzwischen verstorbenen Erfinders des Schwebebahnsystems, des Geheimen Kommerzienraths Eugen Langen in Köln. Von der zur Zeit zwischen Barmen und Elberfeld nach demselben Prinzip im Bau befindlichen Schwebebahn unterscheidet sich die Loschwitzer Bahn in ihrer Bauart wesentlich dadurch, dass sie dem Bedürfniss einer Bergbahn angepasst werden musste. Gleich ist bei beiden die Art der Beförderung, indem die Wagen, statt auf ebener Erde zu rollen, an einer von kräftigen Stützen getragenen Schiene frei pendelnd durch die Luft schweben. Wie bei Bergbahnen üblich, sind der aufgehende und der absteigende Wagen durch ein Drahtseil verbunden, dessen Bewegung im vorliegenden Falle durch ein in der oberen Station aufgestelltes, von zwei Lokomobilen angetriebenes Windewerk bewirkt wird. Jeder der beiden Wagen erhält nach Bedarf einen Anhängewagen. Sehr geschickt hat der Architekt der Anlage die Schornsteine der Lokomobilen im Gebäude unterzubringen gewusst. Wohl niemand vermuthet, dass in zweien der vier gefälligen Eckaufsätze die Schornsteinmündungen verborgen sind. In dankenswerther Weise ist der Schönheit der Landschaft auf diese Weise Rechnung getragen. Die Unterstation enthält nur Fahrkartenschalter und Warteraum für die Fahrgäste. Zur Auffahrt betritt der Fahrgast, nachdem er zu ebener Erde die Fahrkarte gelöst, auf einer Freitreppe den Warteraum. Nachdem er im Wagen Platz genommen, führt ihn die Bahn in einer Steigung von durchschnittlich 1:3 unter sanftem Gleiten oder Schweben (ein Rollen ist kaum zu verspüren) aufwärts, bis sie auf etwa 100 m Höhe die Spitze erklommen hat. Da aus technischen Gründen die Steigung des Schienenträgers gleichmässig sein muss, so sind, entsprechend den wechselnden Bodenerhebungen des Bergabhanges, die Stützen der Schienen verschieden hoch. Auf halbem Wege erreichen sie nach Mittheilung der „Dresd. Ztg." die stattliche Höhe von 14 m. Umfangreiche Erdarbeiten waren erforderlich, durch grosse und sehr kostspielige Mauern musste das Erdreich an manchen Stellen gestützt werden, und gewaltige Betonkörper waren zu schütten als Fundamente für die Stützen. Die Sicherheit des Betriebes gegen Unfall ist die denkbar grösste, so gross, wie die moderne Technik sie überhaupt bieten kann. Das Drahtseil ist auf eine vielfache Sicherheit berechnet, die maschinelle Einrichtung enthält dreifache Bremsvorrichtungen. Abgesehen von der Betriebsbremse, die der Maschinist in der Kraftstation dauernd bedient, ist jeder Wagen mit einer durch den Führer zu bedienenden Bremse sowie mit einer Nothbremse ausgerüstet, die nicht nur bei Seilbruch, sondern bereits bei einem Nachlassen des Seiles von selbst in Thätigkeit tritt.

— **Telegrammaufgabe während der Eisenbahnfahrt.** In der jetzigen Reisezeit sei darauf hingewiesen, dass auf den in den Eisenbahnzügen fahrenden Postämtern auch Telegramme angenommen werden. Diese können ausser auf den üblichen Telegrammformularen auch auf Postkarten geschrieben sein, welche dann an Stelle der auszustreichenden Ueberschrift „Postkarte" mit der Bezeichnung „Telegramm" zu versehen, mit den erforderlichen, der Telegrammgebühr entsprechenden Postfreimarken zu bekleben und in den an dem Bahnpostwagen befindlichen Briefkasten zu stecken sind. Wo die Dauer des Aufenthaltes auf den Eisenbahnstationen es gestattet, werden auch Telegramme gegen Baarzahlung durch das Fenster oder die Thür des Eisenbahnpostwagens angenommen. Eine Zuschlagsgebühr kommt hierbei nicht zur Erhebung. Es empfiehlt sich, dass der Auftraggeber seinen Namen und Wohnort zur Erledigung etwaiger Nachfragen an der Seite des Telegramms angibt.

— **Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen.** An dieser Wohlfahrtseinrichtung waren nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1899/1900 am 31. März d. J. 102 Privatbahnen (gegen 90 im Vorjahre) betheiligt, in deren Betrieb 135 (114) Einzellinien mit einer Bahnlänge von insgesammt 4 586 (3 833) km stehen. Während sich also die Zahl der betheiligten Verwaltungen um 13 % hob, steigerte sich die Zahl der Einzellinien und deren Länge um rund 18 bezw. 20 %. Dies günstige Verhältniss wurde dadurch veranlasst, dass sich im Verwaltungsjahre verschiedene Einzellinien zu grösseren Unternehmungen vereinigten. Am Jahresschlusse betrug die Gesammtzahl der Mitglieder 2 792 (2 271), sie erfuhr also einen Zuwachs von 19 %. Die Zahl der gewährten Invalidenpensionen beziffert sich auf 23 (18), ihr Gesammtbetrag auf 5 717 (5 112) ℳ; Wittwengelder wurden an 27 (20) Personen mit zusammen 5 251 (3 176) ℳ gezahlt, während an 65 (53) Waisen Erziehungsgelder mit insgesammt 1 825 (1 301) ℳ angewiesen wurden. Der Vermögensbestand bezifferte sich auf 2 210 703 (1 777 158) ℳ und brachte einen Zinsertrag von 66 421 ℳ, während an laufenden Beiträgen seitens der Verwaltungen 138 503 ℳ, seitens der Mitglieder 115 310 ℳ, im ganzen also 253 813 ℳ zur Einzahlung gelangten. Diese Zahlen kennzeichnen den günstigen Stand der in erfreulichem Fortschreiten begriffenen segensreichen Anstalt, deren Vermögenslage mindestens alle 5 Jahre nach versicherungstechnischen Grundsätzen geprüft wird und nach deren Satzungen ein etwaiger Fehlbetrag ausschliesslich seitens der betheiligten Verwaltungen durch einen entsprechenden Zuschuss ausgeglichen wird.

— **Der Gesangverein grossherzoglich mecklenburgischer Eisenbahnbeamten zu Schwerin** feierte am 13. d. Mts. sein diesjähriges Sommerfest. Als Vergnügungsort war diesmal Kleinen, eine etwa 15 km von Schwerin am Nordende des Schweriner Sees in herrlichen Buchenwaldungen belegene Ortschaft, ausersehen worden. Die General-Eisenbahndirektion, die an den Bestrebungen des Vereins regen Antheil nimmt, hatte auch in diesem Jahre zwei Sonderzüge für die Fahrt kostenlos zur Verfügung gestellt. Infolgedessen war die Betheiligung eine überaus zahlreiche. Gegen 3 Uhr setzten sich die Sonderzüge nach Kleinen in Bewegung. Hier war alles aufs beste vorbereitet. Guirlanden und Fahnen schmückten den Bahnhof und den Weg zur Groth'schen Gartenwirthschaft, wo der Kaffee eingenommen wurde und die Schweriner Stadtkapelle konzertirte. Hierauf ging es unter Führung der Kleiner Stationsbeamten durch den prächtigen Laubwald zum Spielplatze. Bald tönte lauter Jubel der Kinder, die hier mit Luftbüchsen schossen, dort mit Bolzen nach der Scheibe warfen und dergl. mehr. Das erste Hoch auf dem Festplatze galt dem Landesherrn und dem Herzogregenten, worauf der erste Vers des Liedes „Gott segne Friedrich Franz" gesungen wurde. Nach einigen vom Gesangvereine vorgetragenen Liedern gedachte ein Mitglied des Wohlwollens, welches dem Verein von jeher seitens der grossherzoglichen Generaldirektion entgegengebracht und auch jetzt wieder durch die kostenlose Bewilligung der Sonderzüge bethätigt worden sei. Der grosse Beifall, den die Rede fand, zeigte, wie die Generaldirektion es verstanden hat, sich die Achtung und Verehrung ihrer Beamten zu erwerben. Musik- und Gesangvorträge wechselten ab, bis gegen 7 Uhr Abends der Rückmarsch nach dem Restaurant unter Vorantritt der Kapelle angetreten wurde. Nachdem man dort das Abendessen eingenommen, das Dorf, die Wasserheilanstalt usw. besichtigt hatte, ging's 9.15 zurück nach Schwerin. Allen Theilnehmern dürfte der vom herrlichsten Sommerwetter begünstigte Ausflug noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben.

— **Sommerfest des Frankfurter und Giessener Staatseisenbahnvereins.** Bereits am 13. Juni d. J. hatte der allgemeine Staatseisenbahnverein zu Frankfurt a/M., welchem über 3 200 Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung aus Frankfurt a/M. und Umgebung als Mitglieder angehören, in Voraussicht der starken Betheiligung und, um allen Mitgliedern die Theilnahme an einem Sommerfest zu ermöglichen, für den hälftigen Theil der Mitglieder und deren Angehörigen ein Waldfest veranstaltet, welches in schöner Weise verlief. Am 18. Juli wurde nun das zweite Fest dieser Art mit dem über 1000 Mitglieder starken Giessener Verein gemeinschaftlich, von prächtigem Wetter begünstigt, am Forsthause bei Frankfurt gefeiert. Ein von der Eisenbahndirektion unentgeltlich gestellter Sonderzug hatte die Giessener Festtheilnehmer, 600 an der Zahl, schon Vormittags 9 Uhr in Sachsenhausen angebracht. Die Zeit bis zum

Beginn des Festes am Nachmittag wurde mit Besichtigung des Zoologischen- und Palmengartens, des Römers und anderer Sehenswürdigkeiten ausgefüllt. Auf dem mit reichem Flaggenschmuck versehenen Festplatz im Walde waren über 4000 Personen bei den Klängen der Bockenheimer Husarenkapelle und den recht lobenswerthen Leistungen des Frankfurter Gesangvereins mittlerer Staatseisenbahnbeamten in kameradschaftlich froher Stimmung bemüht, das Fest, das ganz das Gepräge des grossen traditionellen „Frankfurter Wäldchestags", alljährlich am dritten Pfingstfeiertage, trug, zu einem reizvollen und gelungenen zu gestalten. Die vielseitigen Genüsse: Karoussel, Schiffsschaukel, Schiessbuden usw. wurden humorvoll und reichlich benutzt vom hohen Beamten wie vom einfachen Arbeiter. Eine reiche Tombola war stark umdrängt. Eine Ansprache mit dem Motto: „Einigkeit macht stark" feierte die Vorzüge des Vereins und das schöne Verhältniss zwischen Beamten und Arbeitern, Vorgesetzten und Untergebenen im Dienste eines grossen Organismus. Das Hoch auf den Kaiser wurde begeistert aufgenommen und die Nationalhymne gesungen. Die Gründer des Vereins, Minister von Thielen und Eisenbahndirektionspräsident Thomé, wurden gleichfalls mit kräftigen Hochs gefeiert. Eine farbenreiche Polonaise der Kinder, die sämmtlich mit Fähnchen in den verschiedensten Landesfarben versehen waren, machte vieles Vergnügen und fand Nachahmung in einer Polonaise der Jungen und Alten. Der Giessener Verein fuhr Abends nach 8 Uhr mit Sonderzug zurück. Die Frankfurter Festtheilnehmer strebten erst spät mit Lampions bewaffnet und begleitet von der Musik in vergnügter Stimmung dem Heime zu.

— **Personalnachrichten.** Dem württembergischen Abtheilungsingeniör Oskar Hartmann bei der Eisenbahnbauinspektion Heilbronn, zur Zeit Vorstand der Bahnbausektion in Aalen, ist der Titel und Rang eines Eisenbahnbauinspektors verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Zur Trennung des Fernverkehrs vom Nahverkehr im Eisenbahngüterdienste.** Von den Verfechtern der allgemeinen Durchführung dieser Trennung (vergl. u. a. Nr. 299 der „Zeit") wird gegen die österreichische Staatseisenbahnverwaltung der Vorwurf erhoben, dass dieselbe die erwähnte Reform, trotzdem damit anderwärts, namentlich bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die besten Erfahrungen gemacht worden seien, nicht auf dem Staatseisenbahnnetze durchführe. Demgegenüber wird im „Fremdenblatt" vor allem darauf hingewiesen, dass der Grundgedanke des empfohlenen Systems nicht neu sei, sondern dass die Trennung des Fern- vom Nahverkehr im Eisenbahnbetriebe seit jeher als ein thunlichst zu beachtender Grundsatz gelte, welchem sowohl in den Vorschriften für den Transportdienst, als auch in den Fahrplänen der Güterzüge Rechnung getragen werde. Es handle sich also eigentlich nicht um ein neues System, sondern um den Umfang, in welchem die Verkehrstrennung stattzufinden habe. Die Bahnen führten bisher diesen Grundsatz durch, soweit dies ihre Anlagen und Betriebsverhältnisse unter Vermeidung erheblicher Auslagen für diesen Zweck zuliessen, wobei allerdings nicht immer bis an die Grenze des Erreichbaren gegangen worden ist. Einige Bahnen in Deutschland seien in der Lage gewesen, den Fernverkehr vom Nahverkehr strenger zu sondern, und auf eine derartige weitgehende Durchführung des längst geübten Grundsatzes auf den österreichischen Eisenbahnen werde jetzt mit Ungestüm mit der Begründung gedrängt, dass die zu diesem Zwecke für Vergrösserung der baulichen Anlagen und für Mehrleistungen im Betriebe aufzuwendenden Ausgaben durch eine bessere Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel, Ersparnisse an Entschädigungen für Lieferfristüberschreitungen und durch eine grössere Regelmässigkeit des Zugverkehres sehr reichlich werden eingebracht werden.

In Eisenbahnfachkreisen werde nun, wie das „Fremdenblatt" ausführt, die günstige Rückwirkung der empfohlenen Reform auf die Fahrbetriebsmittelausnutzung, die Lieferfristentschädigungen und auf die Regelmässigkeit des Zugverkehrs ohne weiteres zugegeben; man sei sich aber auch darüber klar, dass der materielle Erfolg dieser Reform nur in gewissen Fällen mit den erwachsenden Ausgaben im Einklang stehen und dass es daher in allen anderen Fällen ökonomisch sein werde, von der Reform abzusehen. In die letztere Kategorie fallen insbesondere alle Linien mit schwachem Verkehr, das sind in Oesterreich etwa 70 % des ganzen Bahnnetzes, da es auf diesen Linien an Material zur Bildung halbwegs vollständiger Transitzüge oder Transitwagen und geschlossener Züge oder Wagen für lokale Frachten fehle. Die beabsichtigte Reform könne somit nur für ungefähr 30 % des österreichischen Bahnnetzes in Betracht kommen und es werde dabei rücksichtlich jedes einzelnen Falles die zu gewärtigende ökonomische Gesammtwirkung der Prüfung unterzogen werden müssen.

Was nun die österreichischen Staatsbahnen betrifft, deren Hauptlinien in Rücksicht gezogen werden müssen, so nützen nach der Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1898 diese ihre Güterwagen wesentlich besser aus, als andere in- und ausländische Bahnen, insbesondere als die bayerischen Staatsbahnen, auf welchen die strenge Scheidung des Fern- vom Nahverkehre schon lange durchgeführt ist. Dieser Umstand setze den Bestand zweckmässiger Einrichtungen bei den Staatsbahnen wohl ausser Zweifel und eröffne eigentlich nur wenig Aussicht auf noch bessere Erfolge durch die Einführung der Reform. An Entschädigungen für Lieferfristversäumnisse zahlen die Staatsbahnen rücksichtlich ihres grossen Betriebsnetzes kaum 30000 fl. im Jahr, welche Thatsache die bestehenden Einrichtungen der Staatsbahnen in ein günstiges Licht stelle, zugleich aber die Hoffnung auf erhebliche Ersparnisse durch die Einführung der Reform ausgeschlossen erscheinen lasse. Die Regelmässigkeit des Güterzugverkehrs sei auf den Staatsbahnen nicht ungünstig, da auf den Hauptlinien schon jetzt neben den Eillast- und gewöhnlichen Güterzügen vorzugsweise für Durchgangsfrachten eigene Manipulationszüge verkehren. Dagegen seien die Magazin- und Gleisanlagen in zahlreichen wichtigen Stationen unzulänglich, welcher Umstand im Vereine mit dem bestehenden Mangel an ausreichenden Rangirbahnhöfen im Falle der Einführung der Reform zweifellos erhebliche Investitionen erfordern werde.

Dessenungeachtet sei die Staatseisenbahnverwaltung schon im Jahre 1898 daran gegangen, mit der strengen Trennung des Fern- vom Nahverkehr Versuche zu machen, welche zur probeweisen Einführung dieser Einrichtung seit 1. Oktober 1898 auf der Linie Wien-Bregenz geführt haben. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe die gleiche Reform mit 1. Mai 1899, und zwar auch nicht auf ihrem ganzen Netze, sondern nur in ihren Strecken Wien - Krakau und Brünn - Prerau, das ist auf etwa einem Drittel ihrer Bahnlinien, eingeführt. Die Versuche auf den Staatsbahnen ermöglichen noch keine endgültige Stellungnahme der Verwaltung; soviel stehe aber fest, dass maassgebende Erfolge nicht erzielt worden seien. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bei welcher sich der vorhandene Massenverkehr und insbesondere die Hauptfracht desselben (Kohle) zur Bildung direkter Züge besonders eigne, habe mit der Einführung eine wesentlich grössere Regelmässigkeit ihrer Güterzüge erreicht, welcher Umstand nicht zu unterschätzen sei. Nennenswerthe ökonomische Vortheile bezüglich der Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel können sich aber, wie der Verfasser des Artikels im „Fremdenblatt" vermeint, auch hier kaum geltend gemacht haben.

Nach alledem gelangt der erwähnte Artikel zu dem Schlusse, dass die Bedeutung der strengen Trennung des Fern- und Nahverkehrs von den Verfechtern dieses Systemes überschätzt werde und dass die dabei gegen die Staatseisenbahnverwaltung erhobenen Vorwürfe in keiner Weise zutreffen.

— **Verhinderung der Gleisverwerfungen bei Regulirung der Gleise.** Vor einiger Zeit wurden die Bahnverwaltungen seitens der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen von der an einem sehr heissen Tage des vorigen Sommers eingetretenen Gleisverwerfung, welche an einer Arbeitsstelle gelegentlich der Gleisregulirung bei theilweise ausgeräumtem Schotter, vorhandenen Dehnungszwischenräumen bei den Schienenstössen und stark angezogenen Laschenschrauben zum Vorschein gekommen ist, behufs vorsichtiger Durchführung der Gleiserhaltungsarbeiten während der heissen Jahreszeit in Kenntniss gesetzt (vgl. Nr. 20 S. 308 d. Ztg.). In jüngster Zeit haben sich ähnliche plötzliche Gleisverwerfungen an einem und demselben Tage auf zwei verschiedenen Bahnlinien ereignet, und da hierdurch von einer Oberbaupartie unberührte Gleisstrecken betroffen wurden, so ist der Grund dieser Erscheinung lediglich in der damals herrschenden Sommerhitze und der Beschaffenheit des Gleises sowie des Bettungsmaterials zu suchen.

In einem Falle trat die Gleisverwerfung auf einer im Oktober 1899 eröffneten, mit 9 m langen Schienen belegten Bahnstrecke zum Vorschein, in welcher die Dehnungszwischenräume infolge der Schienenwanderung verschwunden waren und das Bettungsmaterial nicht im vollen Ausmaasse eingebracht war. Im anderen Falle lag der aus 12,5 m langen Schienen bestehende Oberbau in einem groben Flussschotter voll eingebettet und hatte ebenfalls seine Dehnungszwischenräume infolge der Schienenwanderung eingebüsst gehabt. Diese beiden Ereignisse zeigen, dass in Gleisstrecken, in welchen Schienen von grösserer Länge ohne Dehnungszwischenräume liegen und das Bettungsmaterial der seitlichen Verschiebung des Gleises keinen kräftigen Widerstand leistet, eine plötzliche Gleisverwerfung durch die Sonnenwärme allein ohne weiteren äusseren Anlass hervorgerufen werden kann. Da sonach ein in derartigen Verhältnissen erliegender Oberbau während der heissen Jahreszeit eine stete Gefahr in sich birgt, so wurden die Privatbahnverwaltun-

gen und die Staatsbahndirektionen von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen eindringlich aufgefordert, unter Hinweis auf diese stattgehabten bedenklichen Vorfälle alle als zweckentsprechend erscheinenden Mittel unverzüglich anzuwenden, um der Möglichkeit des Wiedereintrittes solcher Vorkommnisse zu begegnen. In erster Linie soll die Wiederherstellung und Erhaltung entsprechender Dehnungszwischenräume (erforderlichenfalls durch Einlegen verkürzter Schienen) insbesondere in den Strecken, in welchen gepresste Stösse auf grösseren Längen vorkommen, sofort durchgeführt werden. Ferner soll eine reichliche Einbettung der Schwellenköpfe, wo dies dem Zwecke dienlich sein kann, bewirkt werden. Nicht ausreichend beschotterte Strecken sollen sobald als möglich mit dem zur Ergänzung des vollen Profiles nothwendigen Bettungsmaterial versehen werden; endlich soll den Strecken, welche in gereutertem, aus runden Kieselsteinen bestehenden Flussschotter gebettet sind, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

— **Erweiterung des Verfügungsrechtes des Aufgebers.** Die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen hielten bisher an dem Grundsatze fest, dass nachträgliche Verfügungen des Aufgebers bezüglich Rück- oder Weitersendung oder Ablieferung des Gutes an einen anderen Empfänger am Bestimmungsorte nur durch Vermittelung der Aufgabestation getroffen werden können. Diese Norm verursachte den Parteien insofern Unannehmlichkeiten, weil es sehr häufig, so namentlich im Getreidehandel vorkommt, dass der Käufer aus Geschäftsrücksichten das Gut an seine Adresse aufgibt und es ihm in solchen Fällen unmöglich gemacht wurde, über sein eigenes Gut von seinem Wohnorte aus zu verfügen. Nach langwierigen Verhandlungen haben sich die Eisenbahnen entschlossen, dem Verlangen der Handelskreise durch Zulassung der unmittelbaren Ertheilung von Verfügungen über Wagenladungen an die Bestimmungsstation Rechnung zu tragen. Es wurde diesbezüglich die Aufnahme folgender Zusatzbestimmung zum gemeinsamen Gütertarif, Theil I beschlossen: „Bei aus Wagenladungen bestehenden Sendungen, die an die Adresse des Absenders gerichtet sind und über die ein Frachtbriefduplikat ertheilt wurde, werden Verfügungen, betreffend die Ablieferung an einen anderen Empfänger am Bestimmungsorte, sowie betreffs Rück- oder Weitersendung von mit Nachnahmen nach Eingang nicht belasteten Sendungen auch durch die Bestimmungsstation angenommen, wenn die Identität des Absenders und Empfängers aus dem Frachtbriefe unzweifelhaft hervorgeht, allen sonst in Bezug auf die Ausübung des Verfügungsrechtes des Absenders bestehenden Vorschriften entsprochen und das Frachtbriefduplikat der Station überlassen wird.“ Die neue Zusatzbestimmung wird voraussichtlich demnächst in Kraft treten.

— **Das Fahren in Raumabstand.** Auf den österreichischen Staatsbahnen ist im Verlaufe des letzten Sommers fahrplangemäss das Fahren in Raumabstand vollständig durchgeführt worden. Es sind auf dem gesammten Netze in der Ausdehnung von 10 916 km 502 km mit 183 elektrischen Blockeinrichtungen versehen worden. In Strecken von 3 765 km Länge, (35 % des Gesammtnetzes) wurden 976 Zugmeldeposten eingeschaltet; endlich ist in Strecken von 6 648 km Länge das Fahren in Stationsabstand mittelst telegraphischer oder telephonischer Rückmeldung der Züge eingerichtet. Die Zugmeldeposten wurden mit verlässlichen intelligenten Wächtern besetzt, welche vom sonstigen Streckendienste vollständig losgelöst sind. Die vorliegenden Ergebnisse sind als durchaus befriedigend zu bezeichnen.

Auf den österreichischen Staatsbahnen hat sich seit der Einführung des Fahrens in Raumabstand kein Fall der Einholung eines Zuges durch einen nachfolgenden Zug auf der freien Bahn ereignet. Während der durch die Wetterkatastrophen des letzten Spätsommers herbeigeführten Unterbrechungen des Verkehres auf einzelnen westlichen Staatsbahnlinien hat die Einrichtung der Zugmeldeposten die Feuerprobe erfolgreich bestanden. Auch der normale, sehr dichte Verkehr hat sich befriedigend abgewickelt und es sind keinerlei Erscheinungen zu Tage getreten, welche Einwendungen gegen die Einrichtung der Zugmeldeposten rechtfertigen würden. Allerdings sind bei dem Beginne der Einführung einzelne Mängel wahrgenommen worden, die weniger auf das System, als auf die zu geringe Vertrautheit des Personals mit den Einrichtungen und Vorschriften zurückgeführt werden können. Auf die Beseitigung dieser Mängel wird mit allem Nachdruck hingewirkt.

— **Die Investitionsanleihe der Staatseisenbahngesellschaft.** In Bezug auf die Verhandlungen über die von der Staatseisenbahngesellschaft geplante Aufnahme einer Investitionsanleihe wird gemeldet, dass die zwischen dem Eisenbahnminister und dem Finanzminister sowie dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der Staatseisenbahngesellschaft am 13. d. Mts. gepflogene Besprechung eine weitere Annäherung gebracht hat, im Hinblicke auf welche es nicht unwahrscheinlich ist, dass die für die letzten Tage des laufenden Monates in Aussicht genommene Fortsetzung der Verhandlungen über die genannte Angelegenheit zu einem günstigen Ergebnisse führen dürfte.

— **Der Kohlenbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Bei der sehr bedeutenden Rolle, welche der Kohlenbedarf der Staatsbahnen im Ausgabenvoranschlag derselben spielt, erscheint es begreiflich, dass die namhafte Steigerung, welche seit einigen Monaten in Bezug auf die Kohlenpreise sich behauptet, an den Ausgaben der Staatsbahnen nichts weniger als spurlos vorübergehen kann. Allerdings ist die Rückwirkung der Preissteigerung insofern beschränkt, als die Staatseisenbahnverwaltung die Beistellung von ungefähr der Hälfte des Kohlenbedarfes durch mehrjährige Verträge sichergestellt hat. Was die andere Hälfte des Bedarfes anbelangt, welche jüngst für das Jahr 1901 gesichert wurde, so beträgt die Steigerung der Preise gegenüber den früheren Abschlüssen im Durchschnitte ungefähr 25 % und der hieraus der Staatseisenbahnverwaltung erwachsende Mehraufwand wird auf etwa 3 000 000 Kr. geschätzt.

— **Die Lokalbahnverbindung St. Georgen (Grobelno)-Sauerbrunn-Rohitsch-Landesgrenze** war ursprünglich als steiermärkische Landesbahn gedacht. Da der Verwirklichung der Bahn in dieser Form sich unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellten, ist später eine andere Form der Sicherstellung ins Auge gefasst worden. In dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen, ist dem genannten Bahnprojekte eine staatliche Beihilfe im Betrage von 300 000 fl. durch Uebernahme von Stammaktien zugesichert, während das Land für die Lokalbahn einen Beitrag in gleicher Form in Höhe von 400 000 fl. bewilligt hat und seitens der Interessenten ein Beitrag von 200 000 fl. aufgebracht wird. Gegenüber dem veranschlagten Anlagekapital von 1 500 000 Kr. bleibt sonach noch ein Betrag von 600 000 fl. zu beschaffen. Es haben sich nun die beiden seinerzeit als Wettbewerber aufgetretenen Projektanten zum Zwecke der Durchführung des Bahnprojektes vereinigt, und hat das Unternehmen unter der Voraussetzung Aussicht auf Erfolg, dass es den Projektanten gelingt, die auf kroatischem Gebiete gelegene Fortsetzungsstrecke bis Krapina sicher zu stellen.

— **Lokalbahn Waidhofen-Zlabings.** Die formellen Vorbedingungen für die Uebertragung der Konzession für diese Lokalbahn an die Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl sind nun vollständig erfüllt. Wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, wird die Uebertragung der genannten Konzession gleichzeitig mit der Konzessionsertheilung für die im Lokalbahngesetze vom Jahre 1898 sichergestellte Lokalbahn Waidhofen-Zlabings erfolgen.

— **Der Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Im ersten Halbjahr 1900 wurden auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen 1 112 069 Wagenladungen zahlender Waare, um 11,6 % mehr als in dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres, aufgegeben. Der grösste Theil der Steigerung entfällt auf Kohle, Getreide, Mehl und Holz. Die Kohlenausfuhr nach Oesterreich allein betrug in den ersten fünf Monaten 23 632 Wagenladungen, nahezu sechsmal so viel als in dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. In demselben Zeitraum ging die Kohleneinfuhr aus Oesterreich von 28 809 Wagenladungen auf 17 684 Wagenladungen zurück.

— **Fütterung und Tränkung von lebendem Geflügel während des Eisenbahntransportes.** Die Thatsache, dass seitens der Verfrachter von lebendem Geflügel, entgegen den Vorschriften der bezüglichen Verbandstarife, in den Frachtbriefen solche Stationen als Fütterungs- und Tränkungsstationen vorgeschrieben werden, welche für den Beförderungsweg in den Tarifen nicht als solche bezeichnet sind, hat eine Reihe von Reklamationen und Schadenersatzansprüchen seitens fremder Eisenbahnverwaltungen an die ungarischen Staatsbahnen zur Folge gehabt. Da die in den Frachtbriefen seitens der Versender angegebenen Stationen, insofern sie nicht mit den bestimmten, für den jeweiligen Beförderungsweg vorher bezeichneten Stationen übereinstimmen, für die Fütterung und Tränkung des lebenden Geflügels nicht eingerichtet sind, kann selbstverständlich diese Manipulation in denselben nicht vorgenommen werden, und treten daher die Versender, wenn die Thiere während des Transportes zu Grunde gehen, mit Ersatzansprüchen an die Eisenbahnverwaltungen heran. Um diesen Unzukömmlichkeiten vorzubeugen, haben die ungarischen Staatsbahnen die Stationen streng angewiesen, nur solche Frachtbriefe entgegenzunehmen, in welchen als Fütterungs- und Tränkungsstellen Stationen angeführt erscheinen, welche im Sinne der Tarifbestimmungen für den betreffenden Beförderungsweg als solche bestimmt sind und demzufolge auch mit den nöthigen Ausrüstungen versehen sind. Frachtbriefe, welche andere Angaben enthalten, sind unter keiner Bedingung

anzunehmen, sondern den Verfrachtern behufs Richtigstellung zurückzustellen. Weiter wurde angeordnet, dass die Aufgabestation von dem Abrollen derartiger Sendungen die erste Fütterungs- und Tränkungsstation telegraphisch zu verständigen hat unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Zugnummer sowie des genauen Gewichtes der Sendung.

Vereinsausland.

— **Eröffnung der Pariser Stadtbahn.** Zu der am Mittwoch, den 19. d. Mts. erfolgten Uebergabe der Pariser Stadtbahn an den öffentlichen Verkehr gibt der „Figaro" ein launiges Stimmungsbild. Die Untergrundbahn ist, so hebt der Verfasser an, in diesen Tagen der Hundstagshitze wahrlich der einzige Ort in Paris, wo es kühl ist — und sogar etwas mehr. Das war eigentlich der erste und der Haupteindruck des Publikums, immer von neuem hörte man derartige Bemerkungen. Daneben das Gefühl wirklicher Bewunderung für das grosse Werk der Herren Bienvenue und Maréchal. Herrlich! Hier könnte man seine Ferien verbringen — sagten Leute beim Heruntersteigen der Treppen. Einige Tritte noch bis zum Gleise und der Ton ändert sich. Ein solcher Luftzug peitscht einem in das Gesicht, eine so plötzliche und so durchdringende Kälte kommt aus den weit vor uns sich ausdehnenden Tunneln, dass Bedenkenrufe aus empfindlichen Kehlen sich entringen: hier kann man sich einen Schnupfen holen! Vom Bahnsteig sieht man rechts und links einen breiten cementirten Graben. Dort liegen die Gleise jeder Linie — dazu ein drittes Gleise, erhöht und abnorm. Dies enthält auf dem ganzen Wege die 600 Volt des immerwährenden elektrischen Stromes und soll, wenn alles im Gange ist, einen dreifachen Strom von 5 000 Volt bringen. Einige Reisende beugen sich vor, um besser zu sehen; ein Angestellter stürzt auf sie zu: „Geben Sie Acht, dass Sie nicht fallen! Der elektrische Strom ist in den Linien; sie berühren, das wäre der Tod!" Wenn vom Tode gesprochen wird, dann weichen die Neugierigen sicher zurück. „Einsteigen, meine Damen und Herren!" Die Wagen der Stadtbahn sind recht gut; 9—10 m lang und 3,30 m hoch. Jeder Zug enthält für jetzt drei Wagen. Der erste trägt am Kopf eine Art Glaskäfig; darin sind zwei Männer: der Zugführer und sein Gehilfe. Die Menge drängt sich in die Wagen. Die Wagen II. Klasse haben Bänke von kannelirtem Holz, die I. Klasse solche mit rothem Leder überzogen. Alles ist reinlich, hübsch, kokett! Die Linie beginnt ungefähr 10 m von der Eisenbahn von Vincennes; sie folgt dem Boulevard von Vincennes, unterfährt die Place de la Nation, geht längs der Boulevard Diderot und der Lyoner Strasse; dann tritt sie auf dem Boulevard der Bastille wieder ans Tageslicht, aber nur kurz; Boulevard Bourdon bohrt sie den Kopf wieder unter die Erde, beschreibt eine S-Krümmung in der Rue St. Antoine, unterfährt die Place de la Concorde, gelangt mit einem ungeheuren Bogen in die Avenue der Elyseischen Felder, umgeht die Place de l'Etoile und endigt 20 m vor der Porte Maillot. So erzählt der Zugbeamte. Station Elyseische Felder! Die Fahrgäste drängen in die Wagen; statt 35 bis 40 Personen, wie es sein sollte, sind wir schon 50; wenigstens ein Trost: es ist weniger kalt als eben noch. Am „Stern" ist eine wunderbare Station, dreifach; drei Bahnhöfe werden dort übereinander gestellt sein; die Station der Sackbahn von der Porte Dauphine, die Station des Trocaderoplatzes und die Station der grossen Linie. Die grössten Bahnhöfe der „Metropolitain" sind der Lyoner, Champs Elysées, Hôtel de Ville. Schliesslich wird die Stadtbahn nicht weniger als 18 Stationen zählen, von denen eine Reihe noch nicht fertig ist. Im ganzen werden die 18 km in 27 Minuten zurückgelegt, man fährt sehr schnell. Nun sind wir, von der Porte Maillot ausgegangen, in Vincennes angelangt. So wie man wieder an die Oberfläche steigt, kommt ein Schrei aus aller Munde: „Welche Hitze! Es ist schrecklich!" Wohin flüchten? Parbleu, dorthin, woher wir kommen! Wir sind mindestens 50, welche die Treppe wieder herunterklettern zur Untergrundbahn. Das ist wenigstens ein Erfolg, den die Ingeniöre nicht vorausgesehen haben!

Der Dienst der Stadtbahn wurde zunächst nur bis Abends 1/28 Uhr betrieben und am anderen Morgen um 8 Uhr begonnen. Der Andrang war derart, dass auf verschiedenen Stationen keine Fahrgäste mehr aufgenommen werden konnten. Das soll besser werden, wenn das Blocksystem funktionirt und die Züge sich in Zwischenräumen von nur 2 Minuten folgen können, statt jetzt 10 Minuten. Auch der „Temps" schreibt, dass viele Leute die Kühle der Untergrundbahn übertrieben gefunden hätten. „Die Temperatur auf den Bahnhöfen erreicht wohl 10 bis 12 Centigrad, aber man begreift, dass der Uebergang, wenn auch angenehm, so doch gefährlich ist, wenn man von der Strasse kommt, wo das Thermometer 36° markirt." Der „Temps" tröstet damit, dass im Winter die grössere unterirdische Wärme desto angenehmer empfunden werde. In Berlin, wo wir halb Hoch- und halb Untergrundbahn bekommen, dürfte dieser Temperaturwechsel möglicherweise noch mehr auffallen.

— **Ueber die Verkehrsbewegung und Verkehrszunahme auf den schweizerischen Hauptbahnen im Jahre 1899** veröffentlicht der Berner „Bund" eine interessante Studie. Wir entnehmen derselben kurz, dass die Getreideeinfuhr in die Schweiz über den Gotthard sehr zugenommen, über Basel aber abgenommen hat. Grosse Schwankungen zeigen sich im Steinkohlentransport. Die Nordostbahn und die Centralbahn beförderten rund 43 000 bezw. 10 000 t Kohlen mehr, die Gotthardbahn dagegen 55 000 t weniger. Es ergibt sich daraus, dass der schweizerische Bedarf sehr gestiegen ist, während der Transport nach Italien abgenommen hat. Wir fügen ein, dass die Gotthardbahn betreffs der deutschen Kohlenausfuhr nach Italien die grossen Hoffnungen, welche man auf sie setzte, überhaupt nicht gehalten hat. Der Gesammtgütertransport auf den schweizerischen Hauptbahnen betrug 1898: 10 224 724 t, 1899: 10 686 644 t, d. i. mehr 461 920 t; 1897 waren es nur 9 733 903 t. Der Aufsatz berechnet gegenüber pessimistischen Annahmen, dass bei der weiter zu erwartenden Verkehrssteigerung, da die Ausgaben nicht in gleichem Maasse zunehmen würden wie die Einnahmen, die Schweiz aus den zu verstaatlichenden Bundesbahnen doch noch einen ganz erheblichen Ueberschuss erzielen werde.

— **Eisenbahnlinie St. Gallen-Wattwyl.** Das vom Ingeniör Moser in Zürich ausgearbeitete Projekt ist nunmehr erschienen; seine Ausführung würde rund 15 000 000 Fr. kosten.

— **Rhätische Eisenbahn.** Nach Ausweis des Geschäftsberichts der Gesellschaft hat sich das Unternehmen auch im Jahre 1899 vortheilhaft entwickelt. Aus dem Personenverkehr wurden 766 664 Fr. (gegen 703 132 Fr. im Vorjahre) vereinnahmt. Einen welch' grossen Umfang besonders der Lokalverkehr angenommen hat, geht daraus hervor, dass sich die Einnahme hieraus auf nicht weniger als 335 458 ausgegebene Fahrkarten vertheilt. Die Einnahme aus dem Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr beziffert sich auf 846 887 (736 528) Fr. Der Gesammteinnahme von 1 641 647 (1 460 280) Fr. stehen 810 707 Fr. Ausgaben gegenüber, so dass ein Betriebsüberschuss von 830 939 (692 573) Fr. verbleibt. Die Verzinsung der Obligationen erforderte 387 034 Fr. Die Rechnung für das Jahr 1899 schliesst mit einem Aktivsaldo von 349 207 Fr. ab, der die Vertheilung einer Dividende von 5,8 % (gegen 4,8 % im Vorjahre) ermöglicht.

Am 31. März 1899 erfolgte die Einzahlung der eingeforderten ersten 20 % des neuen Einlagekapitals mit 3 170 000 Fr., womit die Mittel für die Weiterführung und Einleitung des Baues der Prioritätslinien Thusis-St. Moritz und Reichenau-Ilanz in genügender Höhe zur Verfügung gestellt wurden.

— **Der Bau der Bahnlinie Montreux-Montbovon,** die über Chateaux d'Oex und durch das Simmenthal den Genfersee mit dem Berner Oberland zu verbinden bestimmt ist, rückt den „Schweizer Bahnen" zufolge rasch vorwärts. Man hat das Werk an verschiedenen Stellen in Angriff genommen. So arbeitet man zur Zeit an einem Kehrtunnel, in dem die künftige Bahn von der Station Montreux weg unter den Häusern des Ortes hindurch die Rebgelände gewinnen wird. Bei Pontanivent sous Brent wird die elektrische Linie Montreux-Chatel St. Denis, bei Chamby die Abzweigung nach Vevey sich anschliessen. Bei diesen Orten, weiter an verschiedenen Punkten und Les Avants regen sich tausende fleissige Hände. Durchhaue durch dichten Wald, Unterführungen von Wasserleitungen, die Fundamente starker Stützmauern geben weithin von den Arbeiten Kunde. Im sonst so ruhigen Hochthal von Les Avants wimmelt es von Werkleuten. Das Kurhaus ist über den Sommer geschlossen und in einem vergrössernden Umbau begriffen. Von hier bis zur Südmündung des Tunnels unter dem Col de Jaman hindurch, eine Marschstrecke von 20 bis 25 Minuten, sind hunderte von Italienern mit Erdarbeiten beschäftigt, desgleichen auf der Greyerzer Seite bei Cases. Die Unternehmer hoffen das erste Theilstück der Linie von Montreux bis zum Eingang in den Jamantunnel im Monat März 1901 vollständig fertigstellen zu können, und wenn alles glatt abläuft, so wird man im nächsten Frühjahr auf dem Bahnhof Montreux rufen hören: „Einsteigen nach Les Avants!"

— **Brünigbahn.** Vertreter von Meiringen und des Kantons Obwalden haben beschlossen, energisch auf die Einführung eines ununterbrochenen Bahnbetriebes während des ganzen Jahres über den Brünig zu dringen.

— **Bahnhofsverhältnisse in Basel.** Es ist bemerkenswerth, dass in Basel innerhalb der gesetzlichen Frist gegen den Grossrathsbeschluss über die Verlegung des Personenbahnhofes und der übrigen Bahnhoftheile der badischen Staatsbahn auf

dem rechten Rheinufer die Volksabstimmung, die sonst in Basel sehr leicht ins Werk gesetzt wird, nicht beantragt ist. Von der Stadt Basel ist damit ein Vertrag endgültig gutgeheissen, der sie zu einem Beitrag von 2 000 000 Fr. und zum Ankauf des bisherigen Bahnhofareals um etwa 4 000 000 Fr. verpflichtet. Die Genehmigung durch das badische Ministerium und den schweizerischen Bundesrath steht noch aus. Auf dem anderen Rheinufer liegen in Sachen des Centralbahnhofes die Stadt, die Centralbahn und der Bund immer noch in Fehde. Doch hat, wie der „Frkf. Ztg." geschrieben wird, die Stadt fast durchweg den kürzeren gezogen. Der Personenbahnhof wird um 2,7 m gesenkt, während die Stadt zur Ueberführung der Strassenzüge eine Tieferlegung um 4 m gefordert hatte. Durch einen eben genehmigten Vertrag wird die Stadt um ein Unikum bereichert werden, nämlich um einen Friedhof, der mitten im grossen neuen Güterbahnhof eine vollständige Insel bilden wird, und es ist wohl nur eine Frage der Zeit, wann der Gottesacker „Wolf" seiner bisherigen Bestimmung wird entzogen und ein neuer grosser Centralfriedhof wird angelegt werden müssen.

— **Freigepäck auf englischen Eisenbahnen.** Die Ostbahn hat beschlossen, ihren Reisenden I. Klasse 68 kg (150 lb), II. Klasse 54 kg (120 lb) und III. Klasse 45 kg (100 lb) Freigepäck zu gewähren, obwohl sie durch Parlamentsbeschluss berechtigt ist, bei einem Mehrgewicht über 54 kg in der I. Klasse, über 45 kg in der II. Klasse und über 27 kg in der III. Klasse Ueberfracht zu erheben. Die neue Vergünstigung findet keine Anwendung auf die Reisenden der Kontinentlinien der Gesellschaft, da letztere durch Verträge mit den übrigen Kontinentbahnen gebunden ist. Auch bei der Mittellandbahn ist seit dem 16. Juli d. J. das Gewicht des Freigepäcks für die I. Klasse auf 68 kg, für die III. Klasse auf 54 kg erhöht worden. Ueberschreitung dieser Grenzen wird nach den bisher in Gebrauch gewesenen und bekannt gemachten Ueberfrachtsätzen berechnet, wobei jedoch nur Beträge von 0,50 ℳ. anwärts in Betracht kommen. Besondere Erleichterungen für die Annahme, Vorausbeförderung, Aushändigung und für das Verladen des Gepäcks werden nach wie vor auf der Mittellandbahn gewährt. Eine ähnliche Bekanntmachung ist jetzt auch seitens der Nordbahngesellschaft erlassen worden.

— **Unzulänglichkeit der Bremskraft auf einem Arbeitszuge.** Der Eisenbahninspektor beim englischen Handelsamt, Oberst Jorke, macht in seinem anlässlich eines Unfalls, der sich am 16. Mai d. J. ereignet hat, erstatteten Berichte auf die Unzulänglichkeit der Bremskraft auf der Lokomotive des fraglichen Zuges — eines Kieszuges — aufmerksam. Die Lokomotivräder entbehrten jeglicher Bremsvorrichtung und der Tender war nur mit einer Handbremse versehen. Es wird hervorgehoben, dass die Beförderung von Arbeitszügen auf einer Hauptlinie durch eine mit so geringer Bremskraft versehene Lokomotive das Eisenbahnpersonal wie die Reisenden in gleicher Weise unnöthigen Gefahren aussetze. Wäre die Lokomotive im vorliegenden Fall mit einer sofort anwendbaren kräftigen Bremse versehen gewesen, so wäre der Zusammenstoss wohl bei weitem günstiger abgelaufen. Es sei die höchste Zeit, derartige veraltete und gefährliche Lokomotiven einzuziehen. — Wieder ein Zeugniss, dass nicht alles Gold ist im englischen Eisenbahnbetrieb.

— **Eisenbahnbau von Djibuti nach Harrar.** Wie aus Paris geschrieben wird, haben die Arbeiten an dieser Eisenbahn infolge der Unruhen in den Arbeitsstätten der Bahn zwischen Djibuti und Harrar keine Unterbrechung erfahren. Es waren auch die nach Europa gelangten ersten Berichte über diese Unruhen sehr übertrieben. In der zweiten Hälfte des Juni haben drei Angriffe auf drei Punkte der Bahnlinien im Zeitraume einiger Tage stattgefunden. Es wurden auch einige Schüsse gewechselt, die auf beiden Seiten Opfer forderten. Allein die erste Aufregung, die hierdurch hervorgerufen wurde, legte sich bald, so dass in der Schienenlegung keine Unterbrechung stattfand. Der Ueberfall war von einer Räuberbande ausgegangen, die aus der Wüste herbeigekommen war. Während die Eisenbahnarbeiter nach dem ersten Angriff forteilten, um Hilfe herbeizuführen, hatten die Räuber die Leichen dreier von ihnen getödteten Europäer ausgeplündert. Nur in der Strecke zwischen Kilometer 123 und 130 wurden die Arbeiten für kurze Zeit unterbrochen und inzwischen strenge Maassregeln ergriffen, um einem erneuten Ueberfall von Räubern vorzubeugen.

— **Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Während der ersten Hälfte des laufenden Kalenderjahres hat das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten eine Erweiterung um 2025 engl. Meilen erfahren, gegen 1181 in der gleichen Zeit des Vorjahres, welche sich nach der „Railroad Gazette" auf 190 Bahngesellschaften vertheilen. Da erfahrungsgemäss die Bauthätigkeit im zweiten Halbjahr bedeutend grösser ist, so schätzt man das Ergebniss des ganzen laufenden Jahres auf 5—6 000 Meilen!

Allgemeines.

— **Ein furchtbarer Unfall eines Selbstfahrers** hatte sich vor kurzem auf der Landstrasse von Amboise nach Tours (Frankreich) ereignet. Der 40 jährige belgische Ingeniör Vandevelde fuhr mit Schnellzugsgeschwindigkeit auf seinem Selbstfahrer in Gesellschaft seiner Frau, seines Landsmannes, des Grafen de Chuidzeyle, und seines Dieners nach Tours zu. Die Landstrasse war in der frühen Morgenstunde ganz verlassen und leer. Plötzlich stiess bei einer Wegkrümmung das Fuhrwerk auf eine grosse Sandsteinquader, die sich von der Quaimauer der Loire losgelöst hatte.. Der Anprall warf das Fuhrwerk mit ausserordentlicher Heftigkeit gegen das Quaigeländer auf der anderen Seite der Landstrasse; die Insassen rollten zu Boden, nachdem sie gegen die Steinmauern mit Köpfen und Körpern aufgestossen waren. Landleute, die mit Mähen auf einer benachbarten Wiese beschäftigt waren, eilten herbei und hoben die Verunglückten auf. Herr und Frau Vandevelde waren auf der Stelle getödtet worden. Der Graf de Chuidzeyle war bei dem Anpralle besser weggekommen, hatte aber durch das sich auf seinen Körper ergiessende brennende Petroleum recht erhebliche Brandwunden erlitten. Der Bediente hatte nur einige leichte Hautabschürfungen aufzuweisen, da er durch das Dach bei dem Aufpralle und dem Niederstürzen geschützt worden war.

— **Oberbau auf Cementschwellen.** Unter der Firma Internationales Eisenbahnoberbau-Syndikat (G. m. b. H., Berlin) wurde nach einer Mittheilung von „Glaser's Annalen" in Berlin eine Gesellschaft begründet, die deutsche und ausländische Patente und die sich daran knüpfenden Patentrechte auf einen Eisenbahnoberbau aus Eisenankerschwellen mit Betonumhüllung und doppelten Hakenplatten sowie auf Kunststeine zu erwerben, zu verwerthen, Patente in allen Kulturstaaten nachzusuchen und ferner Lieferungsgeschäfte für Eisenbahnbetriebsmaterialien zu übernehmen beabsichtigt. Die zu diesem Zwecke ins Leben gerufene Gesellschaft wurde mit einem Kapital von 200 000 ℳ. ausgestattet, um die Vorarbeiten und den weiteren Ausbau einer bereits vorhandenen Probestrecke auf der preussischen Staatsbahn zwischen Berlin und Frankfurt a. d. Oder vorzunehmen, weitere Streckenverlegungen im Auslande vorzubereiten und in die Verwerthung der ausserdeutschen Patente und Patentrechte durch deren Verkauf einzutreten.

Ein innerhalb einer Cementschwelle eingefügter, verbleiter und gelochter Eisenanker nimmt als Querriegel von oben nach unten gehende eiserne Röhren auf, die in die Schraubenbolzen gesteckt werden, welche zur Befestigung der — besonders patentirten — doppelten Hakenplatte dienen. Den Betonschwellen wird nachgerühmt, dass, je älter sie werden, sie um so mehr an Festigkeit gewinnen Die Mischung des Betons und die Herstellung der Schwellen sind bisher in einer für diesen Zweck errichteten kleinen Fabrik neben der Versuchsstrecke zwischen Berlin und Frankfurt a. d. Oder bewirkt worden.

Die mit dieser Beton- bezw. Eisenankerschwelle ausgerüstete — allerdings nur kurze — Strecke ist stark beansprucht und die seit etwa zwei Jahren angestellten Beobachtungen sollen recht günstige Ergebnisse ergeben haben.

— **Eine neue Feststellvorrichtung für Wagenräder,** welche für alle Arten von Fahrzeugen, namentlich aber zum Feststellen von Möbelwagen auf Eisenbahnwagen, verwendbar ist und von jedem Laien leicht angelegt werden kann, ist kürzlich Heinrich Lieke in Hohenhameln gesetzlich geschützt worden. Nach einer Mittheilung des Patentbüros von Richard Lüders in Görlitz besteht die neue Feststellvorrichtung im wesentlichen aus einem Paar unter sich verbundener, das Rad fassender Bremsschuhe, an welchen Klauen angelenkt sind. Diese sind am unteren Ende verzahnt und dringen bei etwaigen Verschiebungen in die Fahrbahn bezw. Unterlage ein. Die Verbindung der beiden Bremsschuhe untereinander ist leicht lösbar und für jede Radgrösse einstellbar. Die Vortheile, welche die Vorrichtung bei Transporten von Möbelwagen auf Eisenbahnfahrzeugen sowohl beim Rangiren als beim Fahren gewährt, bestehen gegenüber der jetzigen Feststellweise in der unbedingt sicheren Wirkung, leichteren und schnelleren Handhabung und grossen Materialersparniss, da Beschädigungen der Wagenböden durch Nageln usw. ausgeschlossen sind.

— **Erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen, die durch den elektrischen Strom verursacht sind.** Ueber dieses Thema veröffentlicht die „Elektr. Zeitschr." eine Anleitung, die auf der diesjährigen Jahresversammlung des Verbandes deutscher Elektrotechniker genehmigt worden ist und infolge der Verwendung des elektrischen Stromes im Eisenbahnbetriebe (Beleuchtung, Antrieb von Maschinen in Werkstätten und demnächst auch im Zugförderungsdienst) auch für die Mehrheit der Eisenbahnbediensteten von allgemeinem Interesse sein dürfte. Bei den Verletzungen ist zu unterscheiden zwischen Verbrennungen und Bewusstlosigkeit. Bei Verbrennungen ist Kühlen durch kaltes Wasser oder Eis geboten; wenn die betreffende Körperstelle nur Röthung und Schmerz zeigt, dann ist ein Verband mit Watte anzulegen, die in Brandsalbe getaucht ist. Ist eine Blasenbildung eingetreten, so dürfen die Blasen nicht abgerissen, sondern nur mit einer vorher ausgeglühten Nadel aufgestochen werden, damit das Wasser ausfliesst. Dann ist eine vierfache Lage von Jodoformgaze und darüber Watte sowie der Verband anzulegen. Der Hilfeleistende muss selbstverständlich seine Hände vorher auf das sorgfältigste gereinigt und in schwacher Sublimatlösung gewaschen haben. Ist Verkohlung oder Schorfbildung auf der Haut eingetreten, so ist sogleich der eben beschriebene Jodoformverband anzulegen. Beim Eintritt der Bewusstlosigkeit ist unter allen Umständen sofort nach einem Arzt zu schicken. Bis dahin öffne man alle beengenden Kleidungsstücke des Verunglückten, auch Hemdkragen und Beinkleider; dann lege man den Verunglückten auf den Rücken und überzeuge sich vor allem davon, ob noch eine Spur von Athmung zu bemerken ist. Ist dies der Fall, so muss der Kopf in eine etwas erhöhte Lage gebracht werden, und es sind Umschläge mit kaltem Wasser oder Eis auf der Stirne anzulegen. Ferner empfiehlt sich eine Einspritzung mit Kampheröl unter die Haut, die nach 10 Minuten wiederholt werden kann, falls noch kein Arzt zur Stelle sein sollte. Ist keine Athmung mehr wahrnehmbar, so müssen künstliche Athembewegungen vorgenommen werden, indem man den Verwundeten auf den Rücken legt und ihm ein Polster aus zusammengelegten Kleidungsstücken so unter die Schultern schiebt, dass das Rückgrat gestützt wird und der Kopf frei nach hinten überhängt. Dann sind die bekannten künstlichen Athembewegungen zu machen, die darin bestehen, dass man beide Arme unterhalb des Ellenbogens ergreift, sie über den Kopf hinwegzieht, dort einige Sekunden festhält, wieder abwärts bewegt und die Ellbogen fest gegen die Brustseiten des Bewusstlosen anpresst. Ist noch ein Helfer zugegen, so mag dieser gleichzeitig die Zunge des Bewusstlosen mit einem Taschentuche fassen und sie kräftig herausziehen, so oft sich die Arme während der künstlichen Athembewegung über dem Kopfe befinden; diese letztere Maassregel trägt sehr zur Beförderung der Athmung bei. Der Mund muss eventuell gewaltsam mit einem Stück Holz oder ähnlichem geöffnet werden. Sind noch mehr Personen verfügbar, so empfiehlt es sich, die künstlichen Athembewegungen zu Zweien nach Kommando auszuführen. Diese müssen so lange fortgesetzt werden, bis die regelmässige natürliche Athmung wieder eingetreten ist, sonst mindestens zwei Stunden lang, ehe man auf weitere Wiederbelebungsversuche verzichten darf. Das Einflössen von Flüssigkeiten irgend welcher Art durch den Mund ist zu unterlassen.

Nochmals die Kantinenfonds.

Einrichtungen der in Nr. 51 S. 785 d. Ztg. geschilderten Art bestehen in den Werkstätten der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, Chemnitz, Leipzig bayerischer Bahnhof, Leipzig Dresdner Bahnhof, Zwickau, Werdau und Radebeul schon seit 16 Jahren. Es wird in allen Werkstätten sogen. einfaches Bier verschänkt zum Preise von 5 ₰ für das halbe Liter. Die hieraus erzielten Ueberschüsse sind sehr beträchtlich; sie beliefen sich im Jahre 1899 nach Abzug aller mit diesem Geschäfte verbundenen Kosten — einschliesslich der Löhne usw. für die Kantinenverwalter und deren Gehilfen — auf insgesammt 10 727,97 ℳ und fliessen vollständig in die Werkstätten-Arbeiterunterstützungskasse. Dieser Kasse überlässt die Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen seit langem auch den Erlös aus dem Verkaufe geringwerthiger Werkstätten-Altmaterialien und Abfälle, als: Schlacken, Sägespäne, Lumpen, Bruchglas und dergleichen.

Solche namhafte laufende Mittel setzen die Werkstätten-Arbeiterunterstützungskasse in den Stand, eine ausserordentlich fruchtbare und segensreiche Thätigkeit entfalten zu können. So gewährte beispielsweise im Jahre 1899 diese Kasse in 64 Fällen einmalige Unterstützungen an bedürftige Arbeiter und Arbeiterwittwen bis zur Höhe von 60 ℳ und in 122 Fällen laufende Jahresunterstützungen an Arbeiterinvaliden und Arbeiterwittwen bis zur Höhe von 204 ℳ, ausserdem Beihilfen zu Nachzahlungen zur Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse im Gesammtbetrage von 378,93 ℳ. Der Gesammtbetrag aller dieser Unterstützungen betrug im Jahre 1899 13 707,93 ℳ, seit Inslebentreten der Kasse aber 156 917,20 ℳ, nämlich 63 537,04 ℳ einmalige Unterstützungen, 68 701,45 ℳ laufende Jahresunterstützungen und 24 678,71 ℳ Beihilfen zu Nachzahlungen zur Arbeiterpensionskasse.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.
Die Lokalbahn Auspitz-Stadt Auspitz (6,780 km), deren Betrieb am 1. April 1900 von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2147 vom 14. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. 2160 vom 14. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend das Protokoll Nr. 55 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres (abgesandt am 19. Juli d. J.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 14. Februar 1901 in Brüssel stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Tarif vom 1. April 1897 folgende Frachtsätze berichtigt:

Von Herzogenrath nach

	von	in
Neheim-Hüsten	0,84	0,46 ℳ
Neitersen	0,59	0,43
Neuhof b. Fulda	0,89	0,86
Neukirchen i. Hessen	0,94	0,88 ℳ
Neunkirchen (Sieg)	0,71	0,45
Neustadt M. W. B.	0,83	0,75
Niederwalgern	0,68	0,66

Obernjesa . . von 0,91 in 0,88 ℳ
Ober-Schmitten „ 0,71 „ 0,70 „
Odenhausen . . „ 0,70 „ 0,69 „
Essen, den 20. Juli 1900. (1784)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

Infolge Hochwasser wurde der Betrieb folgender Strecken eingestellt:

Am 12. Juli:

Chodorow - Kalicz - Stanislau - Kolomea. Stryj - Skole - Lawoczne - Drohobycz - Stryj-Stanislau. Dolina - Wigoda. Stryj - Chodorow. Kolomea - Delatyn. Kolomea-Sloboda rumguska Grube. Nadworna Vorstadt - Szeparowce - Kniazdwor. Czortkow - Zaleszezyki. Nepolokoutz - Wiznitz. Hadikfalva - Brodina. Karlsberg - Putna. Wama-Russ-Moldawitza.

Am 13. Juli:

Lemberg - Chodorow. Halicz - Podwysokie. Stanislau-Csortkow. Kolomea-Stefanowka.

Wien, am 20. Juli 1900. (1785)
Der Direktor.

3. Güterverkehr.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. August d. J. wird die Haltestelle Niederdorf i/Sachsen in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verband aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 19. Juli 1900. (1786)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr Tarifheft 2.

Vom 1. August d. J. ab wird die Verkehrsstelle Niederdorf i/Sachsen in den Verbandsverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 7 km gekürzten Entfernungen der Verkehrsstelle Jahnsdorf im Erzgebirge zu Grunde gelegt.

Dresden, den 23. Juli 1900. (1787)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für a) Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb, b) Koks zum Hochofenbetrieb.

Für die Beförderung von Schlacken usw. zum Hochofenbetrieb von Station Düsseldorf-Grafenberg des Direktionsbezirks Elberfeld nach Station Peine des Direktionsbezirks Hannover tritt am 1. August d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,61 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 20. Juli 1900. (1788)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. August d. J. treten die Nachträge VI zu den Tarifheften 1—4 und 6 und Nachtrag V zum Tarifheft 5 in Kraft. Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
2. Aenderungen von Stationsnamen,
3. Ergänzungen der Kilometertafel I in den Heften 3 und 6 durch Einbeziehung der Stationen Avolsheim, Meisenthal und Mutzig der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie Trossingen Ort, Gerabronn und Langenburg der württembergischen Staatsbahnen,
4. Ergänzung der Kilometertafel III im Tarifheft 3 durch Einbeziehung der Stationen Algringen, Deutsch-Oth, Deutsch-Oth (Villerupt), Düdelingen Werk und Gandringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
5. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Tegel des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin, Schübben-Zanow des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig, Naumburg Ost und Stössen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Beutersitz des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S., Gross-Strehlitz und Lublinitz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, Marienborn (Prov. Sachsen) des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg, Grimmen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin und Seesen B. L. E. und Wolfenbüttel B. L. E. der braunschweigischen Landeseisenbahn,
6. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Mannheim Industriehafen und Schallstadt sowie anderweite Entfernungen für die Station Eberbach der badischen Staatseisenbahnen,
7. erhöhte Entfernungen für die Stationen Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg und ermässigte Entfernungen für die Stationen Horka (Lausitz), Niesky und Uhsmannsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S.,
8. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und der Stationstariftabellen,
9. Berichtigungen.

Insoweit durch die Tarifnachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis 15. September d. J. in Kraft. Die erhöhten Entfernungen für die Stationen Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg treten in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 30. April d. J. nicht am 1. Juli d. J., sondern erst am 1. August d. J. in Kraft.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Erfurt, den 19. Juli 1900. (1789)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, zwischen Grosshesselohe Staatsbhf. und Worms, sowie Worms Hafen zu den Bedingungen und Frachtsätzen des Sp.-T. III befördert.

München, den 19. Juli 1900. (1790)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

(Klassenguttarif mit Ungarn.)

Die im Ausschreiben vom 16. Mai d. J. für den 1. August in Aussicht genommene Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 2 kann zu dem angegebenen Zeitpunkte nicht stattfinden; auch kann ein Zeitpunkt für die Einführung des Heftes noch nicht bestimmt werden. Das z. Zt. gültige Tarifheft Nr. 2 vom 1. Oktober 1895 tritt jedoch dem Ausschreiben vom 16. Mai l. J. entsprechend nebst Nachträgen I und II, sowie den hierzu durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen — ausnahmlich des in der Bekanntmachung vom 14. Juli l. J. erwähnten Frachtsatzes für die Beförderung von Holzmehl von Kiefersfelden nach Pozsony Dynamitgyar, welcher bis auf weiteres noch Geltung hat — vollständig ausser Kraft.

München, den 19. Juli 1900. (1791)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Im Bereiche der schweizerischen Seethalbahn kommen ab 1. September 1900 erhöhte Tarifentfernungen für den Thiertransport zur Einführung. Infolgedessen wird von diesem Tage an die im schweizerischen auch ab den diesseitigen Stationen Basel und Waldshut nach schweizerischen Stationen anwendbaren Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren vom 1. April 1900 unter Ziffer 1, Absatz 2 der Tarifvorschriften vorgesehene Abfertigung von lebenden Thieren auf Grund der Personentarifentfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Seethalbahn und im Transit über dieselbe aufgehoben.

Karlsruhe, den 18. Juli 1900. (1792)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (I, II/V).

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. kommen Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, Schlacken etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb von Braunschweig Hptbhf. nach den oberschlesischen Hochofen- und Bleihüttenstationen — Ausnahmetarif 7 — zur Einführung.

Ueber die Höhe dieser Sätze ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 16. Juli 1900. (1793)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. kommt für Glassandsendungen von Hohenbocka (B. G. u. Oberl. Bhf.) nach Holenbrunn ein Ausnahmetarifsatz von

0,75 *M* für 100 kg unter den im Ausnahmetarif 17 für Glassand vorgesehenen Anwendungsbedingungen zur Einführung.

Magdeburg, den 17. Juli 1900. (1794)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900 werden von den Stationen Schaffhausen und Singen der badischen Staatseisenbahnen im oben bezeichneten Verkehr Frachtsätze nach den deutsch-russischen Grenzstationen für Personen- und Güterwagen, Lokomotiven und Tender, Wagen für Pferdebahnen und elektrische Bahnen, sowie für Wagonets eingeführt. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen und bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 16. Juli 1900. (1795)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

In den Ausnahmetarif III — thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren — ist zum 1. August 1900 Salzburg aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 17. Juli 1900. (1796)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Heft 2.

Am 1. August d. J. tritt ein bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. gültiger direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Rochlitz (S. St. B.) und Karbitz (A. T. E.) von 66 Pfennig für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 20. Juli 1900. (1797)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher und rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. August d. J. wird die Station Bedburg des Bezirks Köln in die Kohlenausnahmetarife 6 für die vorgenannten Verkehre aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 19. Juli 1900. (1798)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. September d. J. tritt zu dem gemeinschaftlichen Heft (Theil II) des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 17. Juli 1900. (1799)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. September d. J. tritt zum Heft 8 des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 6 in Kraft. Durch denselben wird die Station Klingenberg-Colmnitz der sächsischen Staatsbahnen in den Verbandsverkehr aufgenommen; ferner gelangen neue Frachtsätze für die Stationen Beek-Elsloo, Echt, Maastricht, Roermond und Sittard der niederländischen Staatsbahn und für die Stationen der ehemaligen grossen belgischen Centralbahn zur Einführung. Im Uebrigen enthält der Nachtrag noch Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife etc. sowie Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Oktober d. J. ab gültig. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 18. Juli 1900. (1800)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. August d. J. wird die Station Gronau i. Hann. des Direktionsbezirks Hannover in den Gütertarif (Heft 2) für den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 18. Juli 1900. (1801)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. treten im Verkehr zwischen dem an der Strecke Buchholz-Lüneburg belegenen Haltepunkte (Güterladestelle) J e s t e b u r g — Tarifstation Marxen — und Stationen der preussischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen und Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Hannover, den 21. Juli 1900. (1802)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Beförderung von Fohlen nach den Remontemärkten im inneren badischen Verkehr, sowie im Verkehr badische Staatseisenbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb eine Frachtermässigung in der Weise gewährt, dass für die Hinbeförderung zum Markte die volle Fracht erhoben wird, die Rückbeförderung der von der Remonteankaufskommission nicht angekauften Fohlen an die Aufgabestation dagegen frachtfrei erfolgt, wenn durch eine Bescheinigung des bei den Remontemärkten anwesenden technischen Sachverständigen in Pferdezuchtangelegenheiten beim Ministerium des Innern, dessen Stellvertreter oder des betreffenden Bezirksthierarztes nachgewiesen wird, dass die Fohlen auf dem Markte zum Verkauf ausgestellt gewesen, aber unverkauft geblieben sind.

Karlsruhe, den 18. Juli 1900. (1803)
Generaldirektion.

Böhmisch - sächsischer Kohlenverkehr. Tarif für Nebengebühren.

An Stelle des im Tarife vom 1. April 1896 auf Seite 80 bis 84 und im Nachtrage I hierzu vom 1. April 1897 auf Seite 8 auszugsweise abgedruckten T a r i f s f ü r N e b e n g e b ü h r e n i m K o h l e n v e r k e h r e wird vom 1. August d. J. an der im Tariftheil I Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Januar 1899 auf Seite 117 flg. enthaltene, durch Nachtrag I vom 1. November 1899 Seite 101 flg. und Nachtrag II vom 1. August 1900 Seite 40 flg. theilweise ergänzte Tarif für Nebengebühren angewendet.

Dresden, am 21. Juli 1900. (1804)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. August d. J. tritt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, die von der Aufsichtsbehörde genehmigt sind, Ergänzungen der besonderen Bestimmungen (D. Ueberfuhrgebühren), Aenderungen der besonderen Bestimmungen (E. Kilometerzeiger), Entfernungen für verschiedene neu einbezogene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Hannover, Köln, Magdeburg, Mainz und Münster, sowie anderweite, zum Theil ermässigte, zum Theil erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Essen, Hannover, Magdeburg, Münster und die Stationen Delmenhorst, Lohne (Oldbg.) und Vechta der oldenburgischen Staatsbahn, Aufhebung der Tarifkilometer für den Verkehr zwischen der Station Münster a/St. des Direktionsbezirks Mainz einerseits und den Stationen der Worms-Offsteiner Nebenbahn andererseits, Aenderungen von Stationsnamen sowie sonstige, zum Theil schon bereits früher bekannt gemachte Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Tarifkilometer noch bis zum 15. September d. J. in Gültigkeit.

Der Nachtrag kann bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 10 *ℌ* bezogen werden.

Mainz, den 14. Juli 1900. (1805)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr Gruppe III/VI.

Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Neben Aenderungen der Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, sowie der Besonderen Tarifvorschriften enthält derselbe Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Corbach-Frankenberg, sowie für einige andere Stationen der betheiligten Direktionsbezirke. In verschiedenen Ausnahmetarifen sind Aenderungen und Ergänzungen vorgenommen und der Ausnahmetarif E 2 für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach Ostasien neu aufgenommen.

Soweit in einzelnen Ausnahmetarifen Frachterhöhungen durch Ausscheiden von Stationen eintreten, erlangen dieselben erst am 15. September d. J. Gültigkeit.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erhalten, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt, den 18. Juli 1900. (1806)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc. a) des Ausn.-Tarifes Nr. 1 im Kartirungswege, b) des Ausn.-Tarifes Nr. 2 im Rückvergütungswege für Hamburg, Harburg und Lübeck transit seewärts treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz		
von Cziffer	190 ₰	167 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag		
von Cziffer	185 „	162 „
Nach Dresden=Elbkai		
von Cziffer	226 „	203 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche für a) 10 ₰, für b) 5 ₰ für 100 kg beträgt. — Für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc. ermässigen sich die Frachtsätze für Dresden=Elbkai um 14 ₰ für 100 kg.

Wien, am 18. Juli 1900. (1807)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänische Eisenbahnen.

Tarifwesen.

Am 1. August l. J. tritt Nachtrag I zum Lokalgütertarif Theil I in Kraft.

Preis 20 Bani.

Bukarest, den 19. Juli 1900. (1808)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Neuer Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif. Theil II für den Eisenbahndirektionsbezirk Breslau.

Am 1. August d. J. tritt ein neuer Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif Theil II für den Eisenbahndirektionsbezirk Breslau in Kraft. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen vom 1. Juni 1898 bezüglich des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau aufgehoben. Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften derselben unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Breslau, den 21. Juli 1900. (1809)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 7 Wegeschrankenanlagen mit Stahlblechbäumen — und zwar 2 Zug- und 5 Handschranken — soll öffentlich vergeben werden. Die Zugschranken erhalten Schutzgitter; 3 Handschranken gleichfalls Schutzgitter auf einer Seite, während 2 Handschranken ohne Schutzgitter zu liefern sind.

Sowohl die Zug- wie die Handschranken müssen den Vorschriften der Betriebsordnung, sowie den erlassenen ministeriellen Bestimmungen entsprechen.

Die für Anfertigung und betriebsfertige Aufstellung der Schranken erforderlichen Lageskizzen, sowie die besonderen Bedingungen sind von der unterzeichneten Inspektion — soweit Vorrath vorhanden ist — gegen porto- und bestellgeldfreie Baareinsendung von 60 ₰ zu beziehen. Angebote sind bis zum 10. August d. J., Vorm. 11 Uhr, hierher einzureichen.

Halle a/S., im Juli 1900. (1810)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Oldenburgische Staatseisenbahnen.

Wir beabsichtigen, etwa

60 t Eisenschrott,
10 „ Stahlschrott,
20 „ flusseiserne Weichenschwellen 2,4—4,9 m lang, sowie
680 „ flusseiserne Bahnschwellen mit zugehörigen Hakenplatten und Klemmplatten, System Haarmann, 2,7 m lang

an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die flusseisernen Bahnschwellen haben 8—10 Jahre im Gleise mit mittlerem Verkehr gelegen und sind für Hauptgleise der Hauptbahnen wieder verwendbar.

Das Gewicht derselben beträgt etwa 58,0 kg das Stück.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüro, Carlstrasse Nr. 8 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 8. August d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzureichen.

Oldenburg, den 17. Juli 1900. (1811)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verdingung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 Durchmesser.

Bedingungen und 8 Bl. Zeichnungen, Ausgabe 1900, liegen bei der unterzeichneten Inspektion zur Einsicht aus und können von derselben gegen postfreie Einsendung von 4,50 ℳ. bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe“ sind bis zum Eröffnungstermin, am **8. August, Vormittags 10 Uhr**, hierher einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königl. Eisenbahn-Werkstätten-Inspektion Speldorf. (1812)

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung der nachstehenden Radreifen in rohem Zustand soll vergeben werden:

12 Stück Lokomotiv-Triebrad-Radreifen 945 mm lichter Durchmesser nach Zeichnung A,
2 Stück Lokomotiv-Laufrad-Radreifen 868 mm lichter Durchmesser nach Zeichnung A,
50 Stück Tenderrad-Radreifen lichter Durchmesser 956 mm,
200 Stück Wagenrad-Radreifen lichter Durchmesser 870 mm,
40 Stück Wagenrad-Radreifen lichter Durchmesser 852 mm.

Die Durchmesser verstehen sich in rohem Zustande.

Die Bedingungen und Zeichnungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen freie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote, den Preis pro 100 kg und die kürzeste Lieferfrist enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei längstens bis 10. August 1900, Vormittags 10½ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wahl unter den Anbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im Juli 1900. (1713)

Der Maschineningenieur.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

3 Lokomotiven (darunter 1 Tenderlokomotive), 1 Personenwagen I./II. Klasse, 29 bedeckte und offene Güterwagen, sowie 21 Untergestelle von Wagen, welche für den Vollbetrieb nicht mehr geeignet, sonst aber noch benutzbar oder doch benutzbar zu machen sind, sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstr. 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ. bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

9. k. Mts., Vormittags 11 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. k. Mts.

Magdeburg, den 14. Juli 1900. (1714)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 2 gebrauchten Dampfmaschinen und einer Lokomotiv-Räderdrehbank.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Dampfmaschinen etc.“ versehene Gebote sind bis zum 7. August, Vormittags 10 Uhr portofrei an uns einzusenden. (1815)

Ende der Zuschlagsfrist 18. August 1900.

St. Johann=Saarbrücken, den 20. Juli 1900.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verleihung von Güterwagen.

13 offene und 4 gedeckte Güterwagen preussische Normalien mit 12,5 bezw. 10 t Ladegewicht, fast neu, sofort ab Oberschlesien zu vermiethen. (1816)

Off. unter L. B. in der Exped. der Zeitung erbeten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 58. | 28. Juli 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Zur Geschichte des Fahrtausweises bei den deutschen Eisenbahnen.

Schon M. M. von Weber weist in seinem Buche: „Die Schule des Eisenbahnwesens“ darauf hin, dass die Anzahl der Fahrkartensorten auf einigen Stationen tausend und darüber betrage und dass ihre Zahl noch fortwährend im Wachsen begriffen sei. Nun, in diesem Punkte sind in der Folgezeit wohl die kühnsten Erwartungen des Herrn von Weber übertroffen worden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat letzthin in einer Sitzung des Abgeordnetenhauses über die Berliner Verhältnisse von heute einige recht interessante Mittheilungen gemacht. So liegen nicht weniger wie 47000 verschiedene Fahrkarten allein am Anhalter Bahnhof aus; auf Bahnhof Friedrichstrasse gibt es 17000 verschiedene Sorten, auf dem Lehrter Bahnhof 16000, auf dem Stettiner Bahnhof 14700, auf dem Potsdamer Bahnhof 10000. Das sind ganz nette Zahlen! Und in der Provinz, in den Grossstädten der übrigen Bundesstaaten kann man mit ähnlichen Pöstchen aufwarten. Der Schalter einer mittleren Stadt von 50000—60000 Einwohnern hat heute durchweg seine 4000-5000 verschiedenen Fahrkartensorten; jede Station, jede Haltestelle, auch der kleinste Haltepunkt unterhält ein meist wohlausgestattetes Lager von farbigen Fahrtausweisen, und man sollte meinen, damit wäre es genug. Aber nein. Der sich von Tag zu Tag steigernde Reiseverkehr, die stete Verdichtung der Verkehrsbeziehungen fordern gebieterisch die Auflegung und Vorhaltung immer neuer Fahrkarten; fast täglich tritt eine Ergänzung und Vermehrung ein, und nebenher erzeugt die fortschreitende Ausgestaltung unseres Beförderungswesens immerfort neue Unterscheidungsformen, die sich dem alten Stamme fortgesetzt anreihen.

Es soll nicht der Zweck dieser Zeilen sein, in nähere Erörterung darüber einzutreten, ob und in welcher Weise die Eindämmung dieser „pappendeckelnen“ Hochfluth zu bewirken ist. Die Lösung dieser Aufgabe würde mit Erfolg jedenfalls nur in Verbindung mit einer gründlichen Umgestaltung des herrschenden Systems zu erreichen sein, und vielleicht kommt über kurz oder lang der findige Kopf, welcher das Probeexemplar einer für alle möglichen Fälle zu gebrauchenden Fahrkarte, einer Art Allerweltskarte, fix und fertig in der Tasche hat. Wir können diesen Punkt hier nur flüchtig streifen. Immerhin dürfte sich der Versuch der Mühe lohnen, über die Entwickelungsgeschichte der Fahrkarte und des Fahrtausweises in Deutschland einen allgemeinen Ueberblick zu geben, insbesondere zu zeigen, wie wir, von kleinen Anfängen ausgehend, zu der gegenwärtigen Vielgestaltigkeit dieses unentbehrlichen Verkehrshelfers gelangt sind. Handelt es sich bei der ausserordentlichen Fülle des Stoffes auch nur um skizzenhafte Ausführungen, so dürften sie doch manchem auch in dieser Form nicht unwillkommen sein.

Die zuerst in Deutschland gebräuchlichen Fahrtausweise (Fahrzettel) schlossen sich innig an die Passagierzettel der Post an: Ein länglich-viereckiges Papier, bedruckt mit dem Namen der Anfangs- und Bestimmungsstation der Reise, der Klasse, des Preises der Fahrt und mit einem Raum für die Nummer des Platzes, mit einigen allgemeinen Bestimmungen auf der Rückseite. Es ist uns nicht gelungen, einen dieser Erstlinge zu Gesicht zu bekommen, denn niemand scheint es der Mühe werth gehalten zu haben, ein solches Ding aufzuheben. Nur einige Originaleinladungskarten zur ersten Fahrt der bayerischen Ludwigsbahn werden im Eisenbahnmuseum zu Nürnberg aufbewahrt. Dagegen haben wir ganz genaue Aufzeichnungen über die begleitenden Umstände, unter denen die Ausgabe der Fahrzettel und die Zulassung zur Fahrt erfolgte. Sie waren oft seltsam genug.

Nach einer Bekanntmachung des Direktoriums der Ludwigsbahn, der ersten deutschen Eisenbahn, vom 30. November 1835, sollten am darauf folgenden Donnerstag, den 3. Dezember, um 9, 11 und 1 Uhr drei Fahrten mit Dampfkraft von Nürnberg nach Fürth stattfinden. Die Billets hierzu, so heisst es in der Bekanntmachung, seien bei dem Direktorialmitglied Mainberger

am Rathhause zu haben. Jedes Billet werde für die Hin- und Rückfahrt um 36 kr. gelöst und sei für alle Plätze gültig. — Natürlich liess sich, wer nur eben konnte, die Gelegenheit, mit Dampf zu reisen, nicht entgehen. Freilich, von oben her glaubte man das liebe, in derlei Unternehmungen noch vollständig unerfahrene Publikum vorerst noch am Gängelbande führen, erziehen zu müssen. Gleich feierlichen Handlungen wurden alle wichtigeren Geschehnisse eingeläutet. Beim ersten Läuten, fünf Minuten vor der Abfahrt, mussten sich alle Reisenden im Versammlungsraum einfinden. Das zweite Läuten war das Zeichen zum Einsteigen. Die Reisenden wurden von einem Fahrkartenkontrolör klassenweise zu den für sie bestimmten, d. h. denjenigen Plätzen geführt, auf welche die Nummer des Billets, das ausserdem Tag und Stunde und die Fahrtnummer enthielt, lautete — alles der Ordnung gemäss. Die Fahrkartenausgabe und deren Verwaltung, die es nur mit drei Sorten zu thun hatte, gestaltete sich unter sothanen Umständen natürlich sehr einfach. Glücklicher Fahrkartenausgeber!

Bei der 1837 eröffneten Leipzig-Dresdener Bahn war es in letzterer Beziehung nicht viel anders. Die Billetöre der Endstationen hatten zu Anfang des Betriebes nur 21 Fahrkartensorten, nämlich je drei für die sieben Stationen der ganzen Linie, zu verausgaben. Hier lesen wir nichts von einer klassenweisen Abführung des Publikums nach den Eisenbahnvehikeln, dagegen hatte die Sache in anderer Richtung ihren Haken. Wie in dem benachbarten Oesterreich, war die Lösung eines Fahrtausweises von der Vorzeigung eines polizeilichen Reisepasses abhängig. Hatte der Reisende dann glücklich einen Fahrzettel erwischt, so durfte er zwar einsteigen, musste aber seine Reiselegitimation an den den Zug begleitenden Polizeioffizianten abgeben, und erst beim Verlassen des Zuges bekam er sie wieder. Man sieht, es war dafür gesorgt, dass sich kein räudiges Schäflein in die Herde schlich, und der 6 ℳ-Paragraph von heute war damals ganz undenkbar. Es war dieses Ueberwachungssystem glücklicher Weise nicht langlebig.

Bei der Bonn-Kölner Eisenbahn richtete man eine Art Bahnhofsperre ein. In dem Reglement aus dem Jahre 1844 heisst es: „Die Reisenden erhalten den Zutritt in die Versammlungslokale der Stationshäuser nur gegen Vorzeigung der gelösten Fahrzettel. Die Versammlungslokale werden erst eine halbe Stunde vor jeder Abfahrt geöffnet. Der Fahrzettel ist beim Eintritt dem Thürsteher vorzuzeigen.“

Die Fahrzettel waren bei den meisten Eisenbahnen schon in den ersten Jahren zu Kontrolzwecken mit einem seitlichen Abschnitt, „Kupon“ genannt, versehen, der je nachdem beim Betreten des Wartesaales oder des Bahnsteigs (Perrons) oder bei der Revision durch den Schaffner abgetrennt wurde. Fahrzettel und Kupon wurden bei Aushändigung an den Fahrgast und zum Zeichen, dass die Fahrt an einem bestimmten Tage mit einem bestimmten Zuge zu machen sei, mit dem Tages- und Zugstempel, hin und wieder auch mit einer Parole (!) versehen. Bei den im Voraus verkauften Karten musste diese Förmlichkeit vor Antritt der Fahrt nachgeholt werden. Im übrigen war es Sache des Reisenden, sich davon zu überzeugen, dass die verabfolgte Karte auch wirklich für die beabsichtigte Fahrt lautete. Zu diesem Zwecke war in der Nähe der Fahrkartenschalter an einer in die Augen fallenden Stelle die Nummer der bevorstehenden Fahrt ausgehängt. Karten, von denen der Abschnitt bei Antritt der Reise schon abgetrennt war, wurden als gültig nicht anerkannt. Nur dem Pförtner oder dem Schaffner stand das Recht zu, den Kupon abzutrennen.

Anfangs der vierziger Jahre kam aus dem Geburtslande des Eisenbahnwesens, von England her, eine Neuerung, die dem Fahrzettel mit seinem Kupon den Garaus machen sollte. Das englische Ticket hatte sich in ein länglich-viereckiges, steifes Kärtchen, das die allernothdürftigsten Angaben enthielt, verwandelt. Auf der Eisenbahn von Manchester nach Leeds führte man zuerst diese von einem gewissen Edmonson erfundenen und nach ihm benannten Kartenkartons ein, zugleich mit einem dazu gehörigen Stempelapparat und Verwahrschrank. Im britischen Reiche fanden sie bald allgemeine Verwendung, dagegen verschafften sie sich bei uns nur hier und da Eingang; die meisten Verwaltungen verhielten sich abwartend; das alte System vermochte man nicht ohne weiteres über Bord zu werfen. Der aus dem Schoosse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorgegangene und der Generalversammlung zu Hamburg am 29. November/2. Dezember 1847 vorgelegte Entwurf eines Reglements über den Personen- usw. Verkehr, nachher (1848—1849) eingeführt unter dem etwas langathmigen Titel: „Normalbestimmungen für die Reglements der zum deutschen Eisenbahnverein gehörigen Verwaltungen über die Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Pferde- und Viehbeförderung“ sagt im § 8 ausdrücklich: Die an den Billets befindlichen Kupons dürfen nur durch den Schaffner getrennt werden. Fahrbillets ohne Kupon sind ungültig. Ferner heisst es im § 9: Alle Fahrbillets sind nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig, daher jeder Käufer sofort zu prüfen hat, ob sie auf die gewünschten Fahrten lauten.

Neuerer hatten jedoch an dem Edmonson'schen System Gefallen gefunden und ihm vielfach die Wege geebnet. Aus einem von der bergisch-märkischen Eisenbahn der 1849 er Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen unterbreiteten Antrag, dahingehend, zu beschliessen, an Stelle der bei der Mehrzahl der deutschen Bahnen noch üblichen Zettelbillets das englische (Edmonson'sche) Billetsystem allgemein einzuführen, erfahren wir, dass solches bereits bei einer Reihe von Bahnen in Gebrauch ist. Genannt sind: die württembergischen, die badischen Bahnen, die Main-Neckarbahn, die Ludwigshafen-Bexbacher Bahn, die Düsseldorf-Elberfelder, die bergisch-märkische und die Prinz Wilhelm-Eisenbahn. Wenn auch der bergisch-märkische Antrag von der Mehrheit der Generalversammlung abgelehnt wurde, so hinderte dies nicht, dass Edmonson schliesslich Sieger blieb. Er musste freilich den Kupon, wenn auch in anderer Form, mit in den Kauf nehmen, und wir haben ihn — als sogenannten schrägen Abschnitt, durch dessen Beseitigung wir die Vollkarte als Kinderkarte kenntlich machen können, sogar heute noch.

In die darauf folgenden Jahre fallen die ersten Anfänge eines später zu einer besonderen Abart ausgebildeten Ausweises, der Rückfahrkarte, oder wie es damals allgemein hiess, des Returbillets. Nürnberg-Fürth hatte ja bereits, wie wir oben gesehen haben, gleich bei der ersten Fahrt Rückfahrkarten ausgegeben. Es waren diese Fahrten Vergnügungsfahrten, Ausflüge in die Nachbarschaft, und Abends sass alles wieder im heimischen Nest. Als ständige Einrichtung ist die Rückfahrkarte erst später aus einem anderen Anlass entstanden. In den Jahren 1852/53 finden wir sie bei Bonn-Köln, wo Rückfahrkarten III. Klasse, gültig für einen Tag zum Preise von nur 1 Sgr. für die Bahnmeile, ausgegeben wurden. Warum so billig? Mit dem gewöhnlichen Rheindampfer kostete die Hin- und Rückfahrt auf dem der III. Klasse entsprechenden II. Schiffsplatz 80 ₰. Die Eisenbahn that es für dasselbe Geld und fuhr zum Satze von $1^1/_3$ ₰ für 1 km die 60 km betragende Entfernung Bonn-Köln und zurück ebenfalls um 80 ₰. Hier liegt der wahre Jakob. Es war der Einfluss des Wettbewerbs zwischen Wasser- und Schienenstrasse, der bei den Rückfahrkarten Geburtshilfe leistete, das Bedürfniss, sich der Person des Reisenden durch Gewährung einer Fahrpreisermässigung auch für die Rückfahrt zu versichern. Hierzu sind dann später noch andere Erwägungeen getreten. Es lag vielfach ein Anreiz vor, den Eisenbahnsäckel durch Einrichtung billiger Vergnügungs- und Ausflugsfahrten, namentlich in Sonderzügen, zu füllen oder dem Nahverkehr aufzuhelfen, besonders von den grossen bevölkerten Städten nach Erholungspunkten u. dergl. Die Gültigkeit solcher Rückfahrkarten beschränkte man meistens auf einen Tag. 1864 schon hatte Berlin-Anhalt Tages-Rückfahrkarten ausgegeben, die wenig theurer waren, als die IV. Wagenklasse — man erinnert sich hierbei unwillkürlich der Sonntagsrückfahrkarten von heute — und 1868 hatte die bergisch-märkische Bahn, die überhaupt immer eine Nasenlänge vorauf gewesen zu sein scheint, bereits Rück-

fahrkarten in grossem Umfange, denn in dem betreffenden Jahresbericht wird gesagt, dass durch die Einführung der Rückfahrkarten die Benutzung der IV. Wagenklasse abgenommen habe, was auch 1871 bestätigt wird. Doch trugen noch viele Bahnen Bedenken. Bei Nürnberg-Fürth wurde die Einführung der Rückfahrkarten z. B. 1869 angeregt, aber nicht verwirklicht. Gleichwohl gewannen diese Karten immer mehr an Boden und wurden allmählich auf allen Bahnen und nach den meisten Stationen ausgegeben, soweit hierfür ein Bedürfniss für vorliegend erachtet wurde. Und dies wurde so ziemlich für alle Verkehrsbeziehungen anerkannt; die Rückfahrkarte hatte den Charakter eines Abwehrmittels gegen den Wettbewerb abgestreift und konnte nur noch als ein Zugeständniss zu Gunsten der ansässigen Bevölkerung angesehen werden, welcher in dieser Form ein Rabatt gewährt wurde.

Fast allgemein war es üblich, die Rückfahrkarten vor Antritt der Reise nochmals abstempeln zu lassen. Dies wurde in Preussen erst mit dem 1. Januar 1893 durch den an diesem Tage in Kraft getretenen neuen Staatsbahn-Personentarif, Theil I aufgehoben. Im übrigen befand man sich namentlich hinsichtlich der den Karten beizulegenden Gültigkeitsdauer im Stadium der Versuche. Man musste mit der vorhandenen Fahrgelegenheit, der Entfernung, hier und da auch mit den Wettbewerbsverhältnissen rechnen und glaubte daher anfänglich mit einer Gültigkeitsdauer bis zu zwei Tagen im Allgemeinen auskommen zu können, wobei man in Preussen gleich von vorn herein das Zugeständniss der Benutzung der Schnellzüge machte, im Gegensatz zum deutschen Süden, wo noch heute auch Rückfahrkarten für Personenzüge ausgegeben werden. Später entschied man sich in Preussen für ein Staffelsystem derart, dass Fahrkarten bis einschliesslich 200 km drei Tage und für jede weiteren 100 km einen Tag mehr gelten, wobei für Berlin ein Zuschlag von einem Tage gewährt wird. So lange Rückfahrkarten aber nicht allenthalben hin verabfolgt werden, sind freilich alle diejenigen Verkehrsbeziehungen im Nachtheil, für welche diese Wohlthat nicht besteht. In Süddeutschland und im Königreich Sachsen ist man weiter gegangen. Seit einigen Jahren gelten dort die Rückfahrkarten im inneren und im Wechselverkehr der betheiligten Verwaltungen unter sich im Allgemeinen zehn Tage. Rückfahrkarten wurden seit geraumer Zeit allgemein für nicht übertragbar erklärt.

(Schluss folgt.)

Länder, Völker und Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus Nr. 57.)

Ich bitte Sie nun, mir wieder auf den Weber'schen Pfad zu folgen, der uns, wie ich schon bemerkte, zuerst nach England führt. Weber leitet seine Betrachtung mit dem geflügelt gewordenen Worte ein: Wie jedes Volk die Regierung hat, deren es werth ist, so hat es auch die Eisenbahnen, die es verdient. Deshalb konnte das Eisenbahnwesen nur in England entstehen, dort den Grundtypus seiner Physiognomie erhalten, weil „diese dem ungeheuren Reichthum des Landes, seiner Industrie, seinem Handel ohnegleichen, der Vielzahl seiner Häfen, den unerschöpflichen Schätzen seines Bodens, vornehmlich aber dem rastlos energischen Erwerbsinn, dem Geiste der freien Bethätigung, dem erfindenden und organisirenden Genie seiner Bevölkerung entsprach". Weber schildert nun die Bauart der dortigen Eisenbahnen mit ihren langen Geraden, ihren schlanken Krümmungen, schwerem soliden Oberbau, ihrer grundsätzlichen Vermeidung aller Wegekreuzungen in Schienenhöhe. Die zweckmässige Anlage der Güterstationen ermöglicht die Bewältigung unerhörter Massen von Gütern. Er schildert die sinnreichen Signalvorrichtungen, er rühmt die Geräuschlosigkeit des Betriebes im Gegensatz zu dem nervenzerstörenden Lärm, mit dem kontinentale Bahnverwaltungen die Akte ihres Betriebes zu begleiten für nöthig finden. Der Dienst macht dort fast kein leitendes äusseres Zeichen nöthig, die Disziplin und das Verständniss des Beamtenpersonals, das sich aus sich selbst fast ohne den Zufluss neuer Elemente ergänzt, ist derartig, dass es kaum einer Instruktion für die Ausübung seiner ihm in Fleisch und Blut übergegangenen Dienstpflicht bedarf. Weber bespricht dann das bekannte englische System der Gepäckabfertigung und schildert die Mächtigkeit und Schnelligkeit des Verkehrs, die Dichtigkeit der Zugfolge und des Netzes. Als einzige Schattenseite erwähnt er die verhältnissmässig grosse Zahl der Unfälle, namentlich der Zusammenstösse.

Betrachten wir das englische Eisenbahnwesen jetzt, so finden wir unverändert dieselben Züge wieder, aber wir können uns in Deutschland rühmen, dass wir — und nicht ohne Weber's Verdienst — aufs eifrigste bemüht gewesen sind, die Engländer zu erreichen, wenn nicht zu übertreffen. Schon erwähnt ist die schnelle Vergrösserung unseres Netzes; den schwereren Oberbau, die Beseitigung der Wegkreuzungen in Schienenhöhe lassen wir uns überall angelegen sein; die Signaleinrichtungen, die Schnelligkeit der Zugfolge auf unseren grossen Bahnen und Bahnhöfen stehen den englischen nicht mehr nach. Selbst in der Gepäckbeförderung haben wir zwar die englische Formlosigkeit nicht nachgeahmt, weil sie uns zu unzuverlässig erscheint; dagegen wird die einfache amerikanische Gepäckabfertigung bei uns immer weiter ausgedehnt, und mit der zu erhoffenden Reform unseres Gepäcktarifes wird ja wohl auch unser allerdings unerträglich schwerfälliges Verfahren wenigstens für die minder schweren Gepäckstücke beseitigt werden.

Unerreicht scheint für uns noch die Schulung und Ruhe des englischen Personals und seine genaue Dienstkenntniss ohne geschriebene Instruktion. Aber täuschen wir uns nicht? Der Dienst z. B. auf der Berliner Stadtbahn, auf unseren grossen Hauptbahnhöfen, die kaum noch andere als elektrische oder optische Signalgebung kennen, vollzieht sich mit derselben Lautlosigkeit, wie in England. Freilich in einem Punkt können wir es den Engländern nicht gleichthun: in dem stillen ruhigen Verhalten des Publikums. Zwar haben wir durch die Einführung der Bahnsteigsperre auch hierin gewaltige Fortschritte gemacht, aber unsere Bevölkerung ist eben lebhafter, lauter, auch in vieler Beziehung unerzogener als die englische. Es steckt uns allen noch etwas von der Art der guten alten Zeit in den Gliedern, wo der Bahnhof der Hauptspaziergang und das beliebteste Stelldichein, der Sammelpunkt aller Neuigkeiten war.

Noch ein Wort über die Schnelligkeit englischer und deutscher Züge. Zweifellos fährt die Mehrzahl der englischen Schnellzüge rascher als die unsrigen; das liegt in der Vertheilung der englischen Bevölkerung, auf grosse Riesenstädte begründet. Zwischen London mit seinen 5 000 000, Manchester mit mehr als 700 000 und Liverpool mit derselben Einwohnerzahl, die dazwischen liegenden Orte wie Birmingham mit 600 000 und mehrere andere ungerechnet, bildet sich bei einer Entfernung von nur etwa 300 km, wie zwischen Berlin und Hamburg bezw. Hannover, natürlich ein ganz anderer Reiseverkehr, als zwischen unseren deutschen Städten, die sich auch an Reichthum mit jenen nicht messen können. Vielleicht aber sind wir nicht weit davon entfernt, auch in diesem Punkte den Engländern zu gleichen, wenn nicht sie zu übertreffen. Nicht unsere Leistungsfähigkeit hindert uns daran, sondern unsere wohl etwas übertriebene Vorsicht, die eine Geschwindigkeit von mehr als 90 km polizeilich verbietet.

Hier liegt vielleicht noch ein Rest jener Aengstlichkeit, die Weber an unseren deutschen Einrichtungen tadelt.

Wir kehren nun über den Kanal zurück und betreten zunächst Frankreichs Boden. Wir können uns ziemlich kurz fassen. Das französische Volk ist zwar unruhigen Geistes, politisch beweglich, aber es ist nicht reiselustig. Nur nach Paris geht das Reiseziel der Provinzialen, an die See und nach Nizza das Reiseziel der Pariser. Der Vergnügungsverkehr, der unserem deutschen Eisenbahnleben einen so eigenartigen Zug verleiht, ist in Frankreich viel geringer. Der Franzose fühlt sich auf der Eisenbahn nicht heimisch, wie der Deutsche. Die Franzosen sind glänzende Techniker; die Wege und namentlich die zahlreichen Wasserbauten des Landes boten ein ausgezeichnetes Feld für ihre Wirksamkeit, lange ehe es Eisenbahnen gab. Ihre Leistungen im Eisenbahnbau sind denn auch trefflich, aber es fehlt dort das Hervorragende. Wie in allen Dingen in Frankreich, ist Paris auch hierfür tonangebend. Die grossen Linien münden alle dort, nur im Süden ist ein grösseres selbstständiges Netz entwickelt, dessen Linien Paris nicht berühren. Sechs grosse Eisenbahngesellschaften beherrschen das Eisenbahnwesen, neben denen das 2 817 km zählende Netz des Staates nur ein bescheidenes Dasein fristet. Das Staatsbudget ist durch Garantiesummen überlastet; ein sehr kräftiger Versuch, die Privatbahnen anzukaufen, ist vorläufig gescheitert. Es fehlt der Staatsgewalt an Kraft; die Anstrengungen des jetzigen Ministers Baudin, Wandel in der Schlaffheit der Aufsicht zu schaffen, sind höchst rühmenswerth; aber der passive Widerstand der mächtigen Gesellschaften ist schwer überwindbar. Man ist in Frankreich mit den Leistungen der Eisenbahnen sehr unzufrieden, man klagt über Verspätungen, Rücksichtslosigkeiten aller Art. Dem Deutschen fallen bei einem Besuch Frankreichs sogleich die minder sorgfältigen Bahnhofseinrichtungen auf. Die Wartesäle sind öde; eingepfercht wartet das Publikum, bis es den Bahnsteig betreten darf. Die Fahrpreise sind hoch, an Sonntagen, wenn starker Verkehr zu erwarten, zum Theil verdoppelt; die Zahl der Züge ist viel geringer als bei uns. Die Wagen sind hässlich, unbequem, vollgepfropft. Eine zum Lesen genügende Erleuchtung ist erst neuerdings zur Vorschrift erhoben. Die für die oberen 10 000 bestimmten trains de luxe allerdings sind wohl ausgestattet, wie denn für die Welt des Reichthums und des Wohllebens in Frankreich gut gesorgt ist. Glänzend ist dort die Geschwindigkeit einzelner internationaler Schnellzüge; namentlich die neueste Leistung des Paris-London-Express, der für die 298 km lange Strecke Paris - Calais nur wenig über drei Stunden braucht, ist anderwärts unerreicht. Die Ausstattung des Landes mit Eisenbahnen ist der unsrigen nachstehend. Kleinbahnen in unserem Sinne gibt es kaum, die chemins de fer d'intérêt local ähneln mehr unseren Nebenbahnen. Einen augenfälligen Mangel in den Verkehrseinrichtungen zeigte bis vor kurzem das reiche, glänzende, von der ganzen Welt durchfluthete Paris; es gab weder Strassenbahnen noch eine Stadtbahn, dabei lagen die Bahnhöfe ziemlich weit vom Mittelpunkte der Stadt entfernt. Erst die Furcht, in den Augen der Welt bei der Jahrhundertausstellung an prestige zu verlieren, hat endlich die Geister aufgerüttelt, und es sind gerade jetzt bedeutende und eigenartige Bauausführungen im Gange, über die erst vor kurzem an dieser Stelle Ihnen eingehende Mittheilungen gemacht sind. Nach dem Urtheil von Kennern ist Paris auf den Zufluss des Sommers in seinen Verkehrseinrichtungen höchst mangelhaft gerüstet. Alles in allem zeigt sich, dass der Geist des französischen Volkes für das Eisenbahnwesen nicht sonderlich veranlagt ist; von der Befähigung der Franzosen hätte man auf diesem Felde mehr erwarten dürfen!

Besser steht es damit in dem benachbarten kleinen Belgien, dessen Rührigkeit im Verkehrsleben von jeher bewundernswerth war. Die Beschaffenheit des ebenen Landes, die Lage am Meer, die reichen Schätze des Bodens, eine uralte Industrie, uralter Handel, alles trug dazu bei, dort den Eisenbahnen einen trefflichen Nährboden zu schaffen. Wie dort die ersten Staatsbahnen entstanden und dort das Staatsbahnsystem für die Hauptlinien kräftig durchgeführt ist, so ist Belgien auch das Land, in dem das Kleinbahnwesen zuerst eine bestimmte nationale Gestalt gewonnen hat. Die société nationale des chemins de fer vicinaux war auch für Deutschland in mancher Richtung vorbildlich.

Belgien ebenso wie Deutschland benachbart ist Holland, dessen Bewohner mit uns eines Stammes sind. Der Reichthum des Landes an natürlichen und künstlichen Wasserstrassen hat wohl der Rente, nicht aber der Entwickelung der Eisenbahnen Abbruch gethan; das durch den Wasserverkehr angeregte lebhafte Bewegungsbedürfniss des Volkes zeigt sich in einer starken Entwickelung des Ortsverkehres und des Strassenbahnwesens.

Vielfach eigenartig ist das Eisenbahnwesen der Schweiz, dem Charakter des Landes und seiner Bewohner entsprechend. Das lebhafte, offene, allem Aristokratischen abgeneigte Volk nahm für seinen Personenverkehr sogleich das System der langen, mit Mittelgang versehenen Wagen auf Drehgestellen an, welches Bewegung und Unterhaltung, zugleich aber auch freie Umschau in der Landschaft und das Durchfahren enger Kurven gestattete. Trotz der Abneigung der Bevölkerung gegen alles Prunkhafte nöthigte doch die Rücksicht auf den nährenden Fremdenverkehr zu guter Ausstattung der grossen Bahnhöfe und der Wagen höherer Klassen. Der Zug namentlich der Deutschen nach dem Sonnenlande jenseits der Alpen und der reiche Strom des Verkehres führte zur Erbauung der landschaftlich und technisch grossartigsten Bahn der alten Welt, der Gotthardbahn, die mehr als irgend eine andere den Charakter einer vornehmen internationalen Turistenbahn erhalten hat. Früh erkannte das sehr praktisch angelegte schweizer Volk, dass es den Kantönlisgeist überwinden müsse, wenn es Eisenbahnen bauen wolle, und so bildeten sich über diese Grenzen hinweg kräftige Eisenbahngesellschaften, die ein trefflich angelegtes und zweckmässiges Eisenbahnnetz zustande gebracht haben. Die Stunde auch dieser Gesellschaften hat bekanntlich geschlagen, der im Eisenbahnwesen begründete Drang nach Vereinheitlichung führte auch in der Schweiz zur Durchführung der Verstaatlichung. Den republikanischen Einrichtungen, ihrer geographischen Lage und der neutralen Natur des aus Germanen und Romanen gemischten Staatswesens verdankt die Schweiz, dass sie Sitz des Centralamts für den internationalen Gütertransport ist. — Wir können die Schweiz nicht verlassen, ohne ihrer eigenartigen Bergbahnen zu denken: der Rigibahn und ihres genialen Erbauers Riggenbach, und als letzten vornehmsten Gliedes einer langen Kette, der Jungfraubahn, deren Schöpfer zwar verstorben, deren Lebenskraft mir aber zweifellos ist.

Stärker noch als in den alten Eisenbahnländern Mitteleuropas tritt die Anschmiegung des Eisenbahnwesens an die Natur der Bevölkerung in den Ländern mit jüngerer Eisenbahnpflege hervor. Italien hat, seit es ein nationaler Staat geworden ist, ungeheure, fast über seine Kräfte gehende Anstrengungen gemacht, um auch auf diesem Gebiete sich aus dem Sumpf herauszuarbeiten; aber die Unfertigkeit der Arbeit tritt uns gerade hier lebhaft entgegen. Man reist in Italien nicht gern auf der Eisenbahn trotz der Schönheit der Landschaft. Alle Einrichtungen sind dürftig, Stationen und Wagen unsauber, der Dienst unpünktlich, die Beamten ungewandt, die Sicherheit des Betriebes nur mässig, der Diebstahl an Gepäck und Gut unausrottbar, die Bevormundung des Publikums lästig — dieselben Züge, die wir an dem kindlichen Volk wahrnehmen, treten uns in den Bahneinrichtungen entgegen, und zwar ebenso wie dort, je stärker, je weiter wir nach Süden kommen. In Oberitalien ist's am besten, am schlimmsten südlich von Rom. Wie im Inneren der italienischen Häuser, so ist es im Inneren der Eisenbahnen: unfreundlich, unbehaglich. Nicht einmal der unendliche Fremdenstrom hat es vermocht, wesentlich bessernd zu wirken. Sehr anerkennenswerth sind die Leistungen der

italienischen Eisenbahnen im elektrischen Betriebe unter Benutzung der Wasserkraft.

Im Gegensatz zum Süden zeigt der Norden Europas ein sehr erfreuliches Eisenbahnbild. Die schwedischen Hauptbahnen — Staatsbahnen — sind wahre Muster insbesondere in den Einrichtungen für den Personenverkehr. Vorzüglicher Schutz gegen Hitze und Kälte, höchst bequeme breite Wagen mit Seitengang, unübertreffliche Verpflegung, Sauberkeit, Wohlerzogenheit der Beamten und des Publikums — das sind so einige besonders hervortretende Züge. Man sieht, dass der Schwede im Gegensatz zum Italiener das Behagen im Inneren des Hauses voranstellt. Wie er aber dankbar den kurzen schönen Sommer seines Landes geniesst, so will er dann auch gern und bequem reisen. Besonders wohlthätig wirkte in Schweden auf die Güte der Eisenbahneinrichtungen der Wettbewerb der schon vor ihnen vorhandenen Wasserstrassen. Als ich vor etwa 40 Jahren als Knabe zum erstenmal nach Schweden kam, gab es im ganzen Lande zwar noch keine eigentliche Eisenbahn, aber dennoch war mit Ausnahme von Lund und einigen Kleinstädten im Süden keine Stadt des ganzen Landes ohne Dampfschiffverbindung. Noch ein anderer Beweggrund war wirksam: der Schwede besitzt eine starke nationale Eitelkeit, er freut sich jeder Anerkennung des Auslandes, die ihm zu Theil wird, ist aber nicht, wie der Franzose, voreingenommen gegen die Vorzüge des Auslandes, sondern nimmt das Gute von dort gern an. So sind dort zielbewusst die Hauptbahnen auch für den Turistenverkehr trefflich eingerichtet, um den Ausländer heranzuziehen und ihm zu gefallen. Erleichtert wird in Schweden alles durch die Billigkeit des Eisenbahnbaues, des Grunderwerbes, des Holzes, des Steinschlags, vor allem des Eisens, im Inneren des Landes auch der Arbeitslöhne, endlich der überall zu Gebote stehenden Wasserkraft und auch der Wasserfracht. All' diesen Umständen ist es auch zu danken, dass Schweden von allen Ländern Europas auf die Bevölkerung bezogen die meisten Eisenbahnen besitzt.

Neben Schweden ist mit einigen Worten Norwegen zu erwähnen, das trotz seiner wilden Bergnatur eine Anzahl trefflicher Bahnen besitzt. Dieser Natur hat es aber einen starken, schwer empfundenen Zoll dadurch gebracht, dass die Mehrzahl der Bahnen — darunter die das Rückgrat des Netzes bildende Hamar-Drontheim-Bahn — schmalspurig gebaut ist. Wie es Norwegen mit seinem durch den Golfstrom gemilderten Klima gebührt, wird es bald die nördlichste Bahn der Erde besitzen, welche die unerschöpflichen Erzbergwerke des schwedischen Lapplands mit dem eisfreien Ofoten-Fjord verbindet Ofoten liegt unter dem 68.° n. Br., während der nördlichste Punkt der sibirischen Bahn nur 57° und die nordamerikanische Klondykebahn nur 65° n. Br. erreicht.

Ich wende mich nun zu Russland, dem Lande, in dem zur Zeit m. E. die Leidenschaft des Eisenbahnbaues die höchsten Triumphe feiert, in dem eine unbeschränkte, über unerschöpfliche Volks- und Naturkräfte gebietende Staatsgewalt wahrhaft Wunderbares schafft. Man weiss, dass die Art, Eisenbahnen in Wüsteneien vorzustrecken, bei den Amerikanern Vorgänger hat. Das Eigenthümliche des russischen Eisenbahnbaues in Asien ist die straffe Art der Durchführung ohne kaufmännische Berechnung, aber mit dem festen Willen der Herrschaftserweiterung. Auch die Amerikaner wurden zu den vielbewunderten Leistungen der Pacificbahnen durch die jugendliche Kraft und den kühnen Wagemuth ihrer Unternehmer befähigt. In Russland ist es die Urkraft eines despotischen Staatswesens, eines zwar rohen, aber bildungsfähigen und bildungsdurstigen Volkes, die rücksichtslos den eisernen Schienengürtel um die weitesten Ländermassen des Erdballs schlingt. Dass diese Art des Bahnbaues eine Eroberung ist, erkennt man an der militärischen Art, wie die sibirische Bahn sowohl gebaut wie betrieben wird. Der Dienst ist meist in den Händen der bewaffneten Macht; ohne diese würde der Schutz in den Einöden und gegen die zum Theil nomadisirende Bevölkerung kaum durchführbar sein.

Ehe die weitschauenden Pläne Russlands in Asien reiften, hatte es in Europa schon ein zwar weitmaschiges, aber doch stattliches Netz grossentheils auf dem Wege der Privatunternehmung zu Stande gebracht. Die Abgeschlossenheit gegen die Kultur des Westens kam absichtlich und äusserlich durch die abweichende grössere Spurweite zum Ausdruck. Noch in vielen anderen Zügen offenbart sich russische Eigenart. Wie der Gegensatz zwischen hoch und niedrig nirgend so schroff ist wie in Russland, so ist dort der Unterschied der Eisenbahnklassen schärfer ausgeprägt als bei uns. Der Werth der Zeit ist in dem weiten, verhältnissmässig schwach bevölkerten Lande ebenso wie das Reisebedürfniss gering. Man fährt dort langsam, aber in den oberen Klassen sehr bequem und mit allem Luxus. Der Werth des Menschenlebens ist dort nicht so gross wie im Westen, Unfälle sind häufiger und werden weniger beachtet. Je weiter nach dem Osten, je unerfreulicher werden die Zustände. Aber die bessernde Hand einer kräftigen Regierung ist überall erkennbar, der vorerwähnte sibirische Bahnbau ist nur eines der vielen Zeichen des Fortschritts, in welchem ganz Russland begriffen ist. Sowohl die wirthschaftlichen wie die Bildungszustände bessern sich zusehends, neue Bahnbauten auch im europäischen Russland werden vom Staat übernommen, der eben die obere Leitung des Eisenbahnwesens aufs sorgfältigste neu geordnet hat. Freilich bleibt ein Zug, der der Abschliessung gegen den Westen. Ihm entsprangen das Passwesen, die kaum erschwinglichen Schutzzölle, die vielfachen Verbote des Bezuges aus dem Auslande. Daneben noch zurückgebliebene Reste des Barbarismus, aus dem sich Land und Volk mühsam herausarbeiten: Unehrlichkeit des Beamtenthums und der Geschäftswelt, rücksichtslose Herrschsucht der oberen, tiefe Knechtschaft der niederen Klassen, nihilistische Weltanschauung u. dergl., alles Züge, die auch an dem Eisenbahnwesen erkennbar sind, in dem Bestechlichkeit der Beamtenwelt, Diebstähle, verbrecherische Unternehmungen gegen die Sicherheit des Bahndienstes noch immer häufig vorkommen.

Neben Russland ist noch als ein gleichfalls von Europa nach Asien übergreifender Staat die Türkei zu nennen. Aber kaum sind stärkere Gegensätze denkbar: dort ein echt nationales Eisenbahnwesen als Schöpfung einer jugendlich gährenden Staatskraft, alles Fremde abwehrend, ja feindlich bekämpfend; hier die Unfähigkeit, aus eigener Kraft zu schaffen, die völlige Wehrlosigkeit fremden Einflüssen gegenüber, ein Spielball fremder Geld- und Arbeitskräfte, überall die Zeichen einer verfallenden alternden Regierung. Die einzige Bahn, die die Türkei aus eigener Kraft zu Stande gebracht hat, ist meines Wissens diejenige von Mudania nach Brussa, deren Betrieb alsbald nach ihrer Eröffnung wieder eingestellt werden musste. Wenn so von den Thaten der Regierung und des Volkes wenig zu rühmen ist, so sind dort die Erfolge deutscher Thatkraft um so glänzender. Deutsche Eisenbahnmänner haben es verstanden, auf fremdem Boden das Eisenbahnwesen den Bedürfnissen des Landes und der Bevölkerung anzupassen. Die Wagen der anatolischen Bahn z. B. sind hoch und mit leuchtend weisser Oberfläche versehen. Ein Doppeldach krönt sie. Die zwischen dem oberen Eisendach und dem unteren Holzdach frei durchstreichende Luft hat die wohlthuende Wirkung, dass man unter der Hitze wenig zu leiden hat. Von der Hundstagsschwüle, die im Innern der deutschen, von der Sonne durchglühten Wagen zur Sommerzeit erstickend waltet, ist auf der anatolischen Bahn nichts zu spüren. Die breiten Fenster und die angefügte Plattform ermöglichen freiesten Ausblick in die Landschaft.

Die auf vornehmes türkisches Publikum berechneten Wagen I. Klasse haben buntgemusterte Tapeten an den Wänden, üppige Divans an den Längsseiten, auf denen sich mit untergeschlagenen Beinen mit der rechten Musse sitzen lässt.

Für die Abfahrtszeit der Züge gilt die türkische Zeitberechnung, nach der Sonnenuntergang stets auf 12 Uhr fällt; von diesem Augenblick an beginnt die Zählung von zweimal 12 Stunden. Nach der Sonne regelt der Orientale sein Leben, den Zeitpunkt seiner Gebete, seiner Mahlzeiten. Da der Sonnen-

untergang von Tag zu Tag sich ändert, so muss die Uhr täglich neu gestellt werden. Nach dem Deutschen Reichskursbuch fährt der erste Zug der anatolischen Bahn von Haidar Pascha nach Eskischehir um 2 Uhr 20 früh türkischer Zeit, was also in jetziger Jahreszeit etwa der Stunde 7 Uhr 30 Morgens entspricht.

So sehen wir, dass in der Türkei zwar nur fremde Nationen das Eisenross tummeln, bekanntlich ausser uns noch Franzosen, Engländer, neuerdings Russen — ähnlich wie in China —, dass aber doch diese Fremden genöthigt sind, der Eigenart des Landes und Volkes sich anzubequemen.

(Schluss folgt.)

Von der Pariser Weltausstellung.*)

IV.

Einige Wochen sind vergangen — die Weltausstellung ist wirklich fertig geworden, wenigstens soweit dies den Hauptheil derselben, den in der Stadt gelegenen betrifft; der Annex zu Vincennes ist — man sollte es fast nicht für möglich halten! — auch heute, 14 Wochen nach der „Eröffnung“, noch nicht vollendet. Dagegen ist ein Werk fertig geworden, welches ein nothwendiges Ergänzungsstück der Sonderausstellung zu Vincennes sein sollte und zum Theil auch ist, nämlich die Pariser Stadtbahn, denn diese fährt gerade aus dem Theile der Stadt, in welchem sich die Hauptausstellung befindet, nach Vincennes hinaus und liefert somit den Besuchern der Hauptausstellung das so dringend nöthige verbindende Verkehrsmittel, ohne das ein regerer Besuch der Ausstellung zu Vincennes nicht zu erzielen war. Freilich fährt die Pariser Stadtbahn durchaus nicht bis an das Thor der Ausstellung zu Vincennes heran; vielmehr ist von ihrem Endpunkte aus noch eine elektrische Eisenbahn zu benutzen; aber immerhin wird ein wesentlicher Theil der so grossen Entfernung doch durch die neue Stadtbahn überwunden.

Die neue Eisenbahn — „Chemin de fer Metropolitain“ oder kurz auch nur „Le Metropolitain“ genannt — ist ein rechtes Schmerzenskind der Pariser gewesen: bereits 1855 geplant, wollte sie durchaus nicht fertig werden, ist auch bis zur Eröffnung der Ausstellung richtig nicht fertig geworden und ist es, genau genommen, auch noch heute nicht. Vielmehr ist ihre Einrichtung und ihr Betrieb immer erst ein mehr oder weniger provisorischer; noch sind nicht sämmtliche Stationen eröffnet, und diejenigen Stationen, die dem Betrieb übergeben worden sind, sind zum Theil höchst unfertig; Bretterverschläge der rohesten Art ersetzen heute noch künftige Umgitterungen, und die Eingänge zu den Treppen, welche zu den unterirdischen Bahnsteigen führen, lassen noch so gut wie alles vermissen; aber immerhin ist das Werk im Betrieb, und man spürt es bereits: es wird lebhaft benutzt.

Nach dem Gesetz vom 30. März 1898, welches die Stadtbahn für ein Unternehmen „d'utilité publique“ erklärte und ihm die entsprechenden Rechte verlieh, besteht dieselbe aus einer Hauptlinie von Vincennes bis zur Porte Dauphine, nämlich der soeben eröffneten Linie — denn Porte Dauphine liegt unweit Porte Maillot, und es fehlt nur noch das Stück zwischen diesen beiden Thoren — sowie aus fünf weiteren Linien, und zwar je einer solchen 1. über die alten grossen äusseren Boulevards, 2. von der Porte Maillot nach Menilmontant, 3. von der Porte Cliquancourt nach der Porte Orléans, 4. vom Boulevard de Strasbourg nach der Brücke von Austerlitz und 5. von Vincennes nach der Place d'Italie.

Nebenher war noch eine Zweiglinie vom Palais Royal nach der Place de la Danube und eine solche von Auteuil nach der Oper vorgesehen. Thatsächlich ausgeführt und im Betriebe ist bis zur Stunde nur die Linie Porte Maillot-Vincennes, welche so sehr für den Verkehr nach der Eisenbahnausstellung in Vincennes in Betracht kommt. Es mag letzteres auch der Grund sein, dass man sie eröffnet hat, bevor sie in sich und in allen Theilen fertig ist; denn von den insgesammt 16 Zwischenhaltepunkten sind zur Zeit nur 4 in Betrieb; die Bahn nimmt ihren Anfang an der Porte Maillot, hält nur in den Champs Elysées, am Palais Royal, an der Place de la Bastille und an der Place de la Nation, um schliesslich an der Porte de Vincennes — nicht in Vincennes selbst — zu enden.

Das gesammte geplante Netz umfasst etwa 65 km; der Theil, der sich im Betriebe befindet, ist etwa 10 km lang. Die gesammte Strecke liegt unterirdisch; von den eröffneten Bahnhöfen liegt nur der Bahnhof der Bastille zu Tage, alle anderen Bahnhöfe liegen unterirdisch. Der Betrieb ist elektrisch, und zwar vermittelst Schienenstromes. Jeder Zug besteht aus einem Maschinen- und nur 3 Personenwagen, wovon je ein Wagen nur die I. und II. Klasse enthält, während der dritte Wagen beide Klassen gemischt enthält. Jeder Wagen hat nur 28—30 Sitzplätze; doch ist der Raum so reichlich vorhanden, dass von vornherein auf das Stehen vieler Fahrgäste gerechnet zu sein scheint. Thatsächlich reichen die Sitzplätze auch nicht zu, da der Andrang von vornherein ein recht bedeutender war.

Es werden nur zwei Sorten Fahrkarten ausgegeben, I. Klasse zu 25 Cts., II. Klasse zu 15 Cts. Da bei der Kürze der Aufenthalte aber ein rasches Auffinden der bezüglichen Plätze sehr in Frage gestellt wird, so werden Zuschlagkarten von 10 Cts. durch das Aufsichtspersonal verkauft, welches die Fahrkartenkontrole ausübt. Es hat mir den Eindruck gemacht, als ob die Pariser Bevölkerung Mühe haben wird, sich in die neue Art von Betrieb hineinzufinden; es gibt immer viel Verwirrung und Aufregung, bevor sich alles zurecht gefunden hat. Auch hat sich bereits ein allerdings unbedeutender Unfall ereignet, indem der Maschinist eines Zuges — der hier eigenartiger Weise „Watman“ genannt wird — sich versah und 100 m über eine Station hinaus fuhr, worauf er allzu rasch wieder wendete und sich ein elektrischer Kurzschluss einstellte. Eine plötzliche Verdunkelung der Wagen, allgemeine Panik, jedoch in Wirklichkeit nur ein leichtes Verbrennen des schuldigen „Watman“ im Gesicht waren die Folgen davon.

Sogleich in den ersten Tagen traten die Radfahrer mit dem Verlangen heran, dass auch Räder auf der Stadtbahn befördert würden, und zwar in besonderen Wagen. Der französische „Touring Club“, der eine sehr ausgedehnte und mächtige Gesellschaft ist, stellte sofort dies Verlangen, das aber von der Verwaltung abgelehnt wurde, und zwar mit der Begründung, dass dazu die Aufenthalte auf den Stationen viel zu kurz seien und dass ferner mehr als drei Wagen auf keinen Fall befördert werden könnten.

Die ganze Strecke von der Porte Maillot bis zur Porte de Vincennes wird jetzt — wo 12 Zwischenstationen noch nicht im Betriebe sind — innerhalb 25 Minuten zurückgelegt; der Aufenthalt auf den Stationen ist 1½ - 2 Minuten. Während ich dies schreibe, wird bekannt, dass demnächst noch zwei Zweiglinien in Betrieb gesetzt werden sollen, nämlich diejenige von der Porte Maillot über die Place Victor Hugo nach der Porte Dauphine (dem Thore, das unmittelbar am Eingange zum Bois du Boulogne liegt) sowie diejenige von dem Etoile (dem Triumphbogen von Nevilly) nach dem Trocadero, was für den Verkehr der Weltausstellung allerdings von der allergrössten Wichtigkeit wäre, denn auf diese Weise könnte man sich von der Hauptausstellung aus unmittelbar nach Vincennes hinaus begeben.

Seiner ganzen Anlage nach ist das Netz dieser unterirdischen Stadtbahn nicht schlecht erdacht; es verbindet die beiden äussersten Punkte der Stadt auf dem kürzesten Wege von Osten nach Westen und umgekehrt; es schliesst beiderseits an die um Paris herum führende Gürtelbahn an, von deren Stationen ihre eigenen Endstationen — ohne damit verbunden zu sein — nur wenige Schritte entfernt sind, und führt unmittelbar unter den verkehrsreichsten Theilen der Stadt entlang. Es ist kein Zweifel, dass die neue Bahn wesentlich dazu beitragen wird, die bisherigen, durchaus mangelhaften Verkehrsverhältnisse der Stadt zu verbessern. Es ist nur zu bedauern, dass die Eröffnung der Bahn für die Weltausstellung selbst viel zu spät erfolgte; Bahn und Ausstellung haben beide Schaden dabei gelitten. Namentlich der Besuch der Ausstellung in Vincennes ist auch heute noch ein ganz geringer und übersteigt in der Regel kaum 4 000—5 000 Besucher einschliesslich der Arbeiter, Beamten usw.

Nun kann man zwar gerade auch nicht behaupten, dass die Ausstellung zu Vincennes eine musterhafte Eisenbahnausstellung wäre; im Gegentheil ist sie recht mangelhaft

*) Die vorliegende Mittheilung behandelt im wesentlichen die Pariser Stadtbahn. Wir behalten uns vor, auf dieses bedeutende Unternehmen noch ausführlicher zurückzukommen. Die Schriftleitung.

ausgefallen und zeigt klaffende Lücken! Immerhin haben namentlich deutsche Firmen doch ganz hervorragende Werke ausgestellt, so dass es in der That zu bedauern ist, dass dieser Theil der Ausstellung nur so geringen Besuch findet. In der Hauptsache ist es das **rollende** Material, welches in bester Weise auf der Ausstellung vertreten ist, und hierauf werde ich in meinen weiteren Berichten namentlich zu sprechen kommen.

Ein Schreibfehler in meinem letzten Berichte liess mich sagen, dass die Weltausstellung etwa 100 000 qm umfasse. In Wahrheit handelt es sich um eine runde Million. Um aber ein genaues Bild der Verhältnisse zu liefern, setze ich hierher die Zahl der Quadratmeter, welche die verschiedenen Pariser Ausstellungen umfassten: 1855 (Industriepalast) 168 000 qm, 1867 (Industriepalast und Marsfeld) 687 000 qm, 1878 (Industriepalast, Marsfeld und Trocadero) 750 000 qm, 1889 (Marsfeld, Trocadero und Invaliden Esplanade) 960 000 qm, 1900 (Marsfeld, Trocadero, Invaliden-Esplanade und Champs Elysées) 1 080 000 qm. Die Ausstellung zu Vincennes ist in letzterer Fläche nicht mit eingerechnet.

Paris, im Juli 1900. Franz Woas.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Uebernahme der Bauüberwachung und Abnahme von Betriebsmitteln.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die königlichen Eisenbahndirektionen eine Verfügung gerichtet, nach welcher den Anträgen dritter auf Uebernahme der Bauüberwachung und Abnahme von Betriebsmitteln für ihre Rechnung von den Direktionen selbständig nur dann zu entsprechen ist, wenn diese Leistungen im Staatsinteresse liegen — z. B. bei Abnahme von Fahrzeugen, die in den Wagenpark der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen eingestellt werden sollen —, ohne Vermehrung der Bauüberwachungs- und Abnahmebeamten ausführbar sind und zugleich die Bauart der abzunehmenden Fahrzeuge den für die preussischen Staatsbahnen gültigen normalen Musterzeichnungen entspricht oder die Abnahme nach vom Minister genehmigten Zeichnungen erfolgen soll. Nach diesen Grundsätzen ist auch bei Anträgen auf Uebernahme anderer Bauüberwachungen sowie von Materialabnahmen zu verfahren. Als Vergütungen für solche Arbeiten einschliesslich der etwa vorzunehmenden Materialprüfungen können von den dritten Pauschbeträge erhoben werden, die, wenn die Leistungen besondere Reisen nicht erfordern, auf mindestens 0,5 % der Beschaffungskosten festzusetzen sind. Die Entscheidung in allen übrigen Fällen behält sich der Minister vor.

— **Ausrüstung neuer Lokomotiven mit Doppelfunkenfänger.** Die Eisenbahndirektion Berlin ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt, durch den Lokomotivausschuss prüfen zu lassen, ob es sich empfehlen möchte, eine grössere Anzahl neuer Lokomotiven mit dem Doppelfunkenfänger System Meinecke ausrüsten zu lassen. Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man diese Verfügung mit den Ende des Frühlings und Anfangs des Sommers des laufenden Jahres häufiger aufgetretenen Waldbränden in Zusammenhang bringt.

— **Thür schliessen!** Ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten schreibt die Abänderung der Schilder in denjenigen Personenwagen vor, welche mit inneren Thürgriffen ausgerüstet sind. Die Aufschrift dieser Schilder wird künftig lauten: „Nicht öffnen, bevor der Zug hält! Thür schliessen!“ Zugleich soll die Eisenbahnverwaltung das reisende Publikum auf den Zweck der neuen Einrichtung, die grosse Erleichterungen bietet, aber auch auf die Gefahren derselben aufmerksam machen, welche bei unterlassenem Schliessen der Thüren für die Reisenden selbst sowie für die Beamten entstehen können, für letztere besonders dann, wenn sie, wie im Stadtbahn- und Vorortverkehr, die Thüren in Bewegung befindlicher Wagen schliessen müssen. „Die Reisenden“, so schliesst der Erlass, „sind dringend zu ersuchen, sich der leichten Mühe zu unterziehen, die Wagenthür hinter sich zu schliessen, wenn ihnen nicht noch andere Reisende bei dem Ein- oder Aussteigen folgen.“
Wir können dem nur hinzufügen, dass wir es geradezu als einen Mangel an guter Erziehung ansehen, wenn die aussteigenden Reisenden, wie das häufig genug auch bei der II. Wagenklasse auf den Berliner Stadt- und Vorortbahnen beobachtet werden kann, die Thüren hinter sich offen lassen.

— **Frachtermässigung für Braunkohlenbriketts.** Die Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Braunkohlenbriketts nach deutschen Seehäfen und Küstenstationen ist vom preussischen Eisenbahnminister nunmehr widerruflich genehmigt worden. Derselbe hat mittelst Erlasses angeordnet, dass neue Versandstationen, welche an den Braunkohlengruben oder Brikettwerken gelegen sind, in den Ausnahmetarif aufgenommen werden und zwar bis auf weiteres nach dem Ermessen der betreffenden Eisenbahndirektionen. Auf Nasspresssteine findet der Tarif bereits Anwendung.

— **Zu dem Eisenbahnunfall auf Bahnhof Camen** (Strecke Hamm-Dortmund), welcher am 25. d. Mts. Nachts 2 Uhr stattfand, wird amtlich folgendes gemeldet. Der Nachtschnellzug 9, der 1 Uhr 33 Min. von Dortmund nach Berlin fahren sollte, hatte sich 17 Min. verspätet. Infolge dessen konnte der Güterzug 8297, der sonst in Courl überholt wird, bis Camen vorfahren, wo er in ein Nebengleis gelassen wurde. Nach der Einfahrt des Güterzuges sollte das Einfahrtsignal auf „Halt“ zurückgestellt und es sollten die Weichen für die Durchfahrt des Schnellzuges umgelegt werden, was indessen dem Weichensteller nicht gelang. Trotzdem wurde von dem Stationsbeamten in Camen die vorhergehende Blockstation Westick veranlasst, den nachfolgenden Schnellzug 9, der in Westick hätte angehalten werden müssen, durchfahren zu lassen. Der Schnellzug fuhr daher in Camen auf den im Nebengleis haltenden Güterzug, und zwar in voller Fahrt, da die Lokomotivführer die Signale nicht beachtet hatten, die ihnen der Weichensteller mit der Handlaterne gab. Durch den starken Anprall schoben sich die Maschine und die vorderen Wagen des Schnellzuges ineinander und in den hinteren Theil des Güterzuges. Dabei wurde der Lokomotivführer Schneider und der Heizer Kusinke der Schnellzugmaschine, beide aus Dortmund, getödtet und der Zugführer und Packmeister des Schnellzuges verletzt. Ausserdem wurden fünf Reisende, darunter eine Dame, leicht verletzt; vier davon konnten die Weiterreise mit dem von Hamm herangeholten Hülfszug fortsetzen. Dagegen musste der Student der Philologie Charles Bourcier aus Paris zunächst im Krankenhause Aufnahme finden. Leicht verletzt wurden ausserdem der Schlafwagenwärter und ein Postschaffner. Die Schuld an dem Unfalle trägt der Blockwärter in Westick, der den Schnellzug nicht vor seinem Blocksignal halten liess, bis die vorliegende Blockstrecke frei war, und der Stationsbeamte in Camen, der ihn dazu veranlasst hat.

— Der **umfangreiche Erweiterungsbau des Stettiner Bahnhofes in Berlin** wird jetzt, nachdem die Fundirung vor kurzem beendet worden ist, bereits in die Höhe geführt. Auf der Ostseite des Hauptgebäudes wird eine neue zweite Bahnhofshalle aufgeführt, die sich an die schon bestehende Halle anschliesst, in denselben riesigen Abmessungen wie diese gehalten und ausschliesslich für Fernzüge bestimmt ist. Der Verkehr auf dem Stettiner Bahnhof ist nämlich von Jahr zu Jahr derartig gewachsen, dass die auf dem Bahnhofsgelände vorhandenen Baulichkeiten schon längst nicht mehr ausreichten und deshalb zu Neubauten geschritten werden musste, welche diesem Mangel gründlich abzuhelfen versprechen. Infolge dieser Neuanlagen muss auch die eisenbahnfiskalische Strasse kassirt werden, die sich an der Ostseite des Bahnhofes hinzieht und früher, als sich auf dem Bahnhof noch die Post befand, den einzigen Zugangsweg zu der Post bildete. Auf dem in Wegfall kommengen Strassengelände wird sich später ein Theil der Gleise der neuen Bahnhofshalle hinziehen. Im Rohbau ist ferner jetzt bereits das neue Inspektionsgebäude, das sich ebenfalls an der Ostseite des Bahnhofes, aber mehr nach der Gartenstrasse zu erhebt.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** In der Mittheilung über die 46. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes in Nr. 56 S. 862 d. Ztg. haben sich zwei Druckfehler eingeschlichen; Zeile 29 und 38 der betreffenden Mittheilung muss es heissen Expressgut statt Eilgut, was wir zu berichtigen bitten.

— **Begünstigungen für die ständig nothwendigen, verpflichteten Arbeiter der bayerischen Staatsbahnverwaltung.** Das zuständige Staatsministerium hat die Generaldirektion ermächtigt, auch den ständig nothwendigen Arbeitern der Eisen-

bahnverwaltung bei Versetzungen, welche lediglich aus dienstlichen Rücksichten erfolgen und nicht durch Verschulden oder auf Ansuchen der Betheiligten einzutreten haben, Verzugsgebühren nach Maassgabe des für das nicht pragmatisch angestellte statusmässige Personal bestehenden Regulativs zu gewähren und ausserdem den gutachtlichen Antrag der Generaldirektion genehmigt, nach welchem nunmehr den oben bezeichneten Arbeitern des Eisenbahnbetriebes und des Bahnunterhaltungsdienstes beim Vorhandensein der üblichen Voraussetzungen ebenfalls Freifahrtausweise zum Einkaufe von Lebensmitteln ausgestellt werden können.

— **Eine Versuchsfahrt mit hoher Geschwindigkeit auf den bayerischen Staatsbahnen.** Zur Erprobung der Leistungsfähigkeit der zur Zeit in Verwendung stehenden Schnellzuglokomotiven wurde von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung am 24. und 25. Juli eine Versuchsfahrt von München nach Saalfeld und zurück mit beschleunigten Fahrzeiten unter Zugrundelegung einer Grundgeschwindigkeit von 85—90 km in der Stunde veranstaltet. Nach dem Programm war bei dem Probezuge auf der 382 km langen Strecke München-Saalfeld in jeder Richtung nur einmal und zwar in Nürnberg Maschinenwechsel vorzunehmen und waren die Strecken München-Nürnberg und Nürnberg-Saalfeld ohne Aufenthalt zu durchfahren. — Die zur Beförderung des Zuges auf den Gebirgsstrecken Rothenkirchen-Steinbach und Probstzella-Steinbach benöthigten Schiebelokomotiven hatten sich während der Fahrt an den Zug zu setzen, zu welchem Zwecke die Geschwindigkeit in den Stationen Rothenkirchen und Probstzella entsprechend ermässigt wurde. Das Ergebniss des Versuches kann als vollkommen befriedigend erachtet werden. Die Fahrzeit betrug für die Strecke München-Nürnberg 2 Std. 40 Min., Nürnberg-Saalfeld 3 Std. 10 Min., in umgekehrter Richtung für die Strecke Saalfeld-Nürnberg 3 Std. 5 Min. und Nürnberg-München 2 Std. 55 Min. An der Probefahrt nahmen auch Vertreter der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt theil.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juni d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 826,11 (1 760,01) km 2 916 677 (2 591 797) Personen und 696 014 (691 499) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 918 100 (1 543 996) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 609 000 (2 550 750) ℳ, aus sonstigen Quellen 379 000 (407 000) ℳ, zusammen 4 906 100 (4 501 746) ℳ, gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 404 354 ℳ. Vom 1. April bis letzten Juni d. J. betrugen die Einnahmen 13 874 200 (13 231 226) ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres somit mehr 642 974 ℳ.

— **Betriebsergebnisse der sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen.** Im Monat März d. J. wurden befördert: 1. Auf den Staatsbahnen: 4 788 509 Personen und 2 087 669 t Güter gegen 4 548 010 Personen bezw. 1 998 975 t in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahmen im März d. J. betrugen zusammen 9 328 419 ℳ, d. i. 137 528 ℳ mehr wie 1899. Die Gesammtsumme derselben belief sich bis Ende März d. J. auf 25 450 115 ℳ, d. i. 519 994 ℳ mehr wie in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. 2 Auf den Privatbahnen: 68 554 Personen und 42 359 t Güter gegen 68 922 Personen bezw. 37 711 t in dem nämlichen Monat des Vorjahres. Die Einnahmen im März d. J. stellten sich zusammen auf 79 975 (+ 6 683) ℳ. Die Gesammtsumme derselben bezifferte sich bis Ende März d. J. auf 223 433 (+ 23 566) ℳ.

— **Die Einnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im Juni d. J. nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehr 2 505 730 ℳ (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 mehr 458 500 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 469 670 (mehr 126 670) ℳ, aus sonstigen Quellen 620 500 (mehr 217 920) ℳ, zusammen 6 595 900 (mehr 803 090) ℳ. In der Zeit vom 1. Januar bis letzten Juni d. J. bezifferten sich die Gesammteinnahmen auf 35 348 320 (mehr 3 371 380) ℳ.

— **Professor Wilhelm Keck †.** In Hannover starb am 20. d. Mts. der Professor der Ingeniörwissenschaften an der dortigen technischen Hochschule, Wilhelm Keck, infolge eines Schlaganfalles im Alter von 59 Jahren. Keck zählte zu den hervorragendsten Pflegern der Mechanik in Deutschland. Die Ergebnisse seiner Studien hat er zumeist in Einzeluntersuchungen niedergelegt. In den letzten Jahren veröffentlichte er auch einige Lehrbücher, die viel Anklang fanden. Vor dem Eintritte in die akademische Laufbahn stand Keck, wie die „Voss. Ztg." mittheilt, längere Zeit in der Praxis. 1841 zu Kniestedt bei Salzgitter geboren, bezog er, in Hildesheim vorgebildet, 1858 das Polytechnikum in Hannover. Nach Beendigung seiner Studien war Keck von 1862 an zuerst in Holland beim Entwerfen und Bauen eiserner Brücken beschäftigt. 1865 wurde er Maschineningeniör bei der hannoverschen Staatsbahn. 1868 trat er in den Dienst der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Er wurde hier insbesondere mit Brückenbauten betraut. Von den Brückenbauten, die Keck damals führte, ist die Weserbrücke zwischen Syke und Sebaldsbrück hervorzuheben. 1870 wurde Keck zum Ersatz für Ritter, der damals nach Aachen ging, als Professor an die Technische Hochschule zu Hannover berufen. Er erhielt als Mitglied der Abtheilung für allgemeine Wissenschaften einen Lehrauftrag für Mechanik, Elastizitätslehre und Graphostatik. Als Lehrer entfaltete Keck in Hannover eine segensreiche Thätigkeit. Eine ganze Reihe von Ingeniörgeschlechtern erwarb in seinen Kollegien und Uebungen die theoretischen Grundkenntnisse ihrer Sonderwissenschaft. Seinen Fachgenossen leistete Keck noch dadurch einen wesentlichen Dienst, dass er seit 1875 die Zeitschrift des Architekten- und Ingeniörvereins in Hannover leitete.

— **Personalnachrichten.** Ober-Regierungsrath Heinrich Frauendorfer, Referent über das Verkehrswesen im bayerischen Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern, wurde zum königlichen Ministerialrathe befördert.

Professor Otto Mohr von der Technischen Hochschule in Dresden tritt mit dem Ende dieses Halbjahres in den Ruhestand. 1835 zu Wesselburen in Holstein geboren, machte Christian Otto Mohr seine akademischen Studien von 1851 bis 1856 auf der damaligen Polytechnischen Schule, der jetzigen Technischen Hochschule zu Hannover. Während der folgenden Jahre war er als Ingeniör bei der hannoverschen und der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung thätig. Während dieser Zeit trat er mit einer Reihe wissenschaftlicher Arbeiten an die Oeffentlichkeit. Beachtung fanden insbesondere seine erste Berechnung der durchgehenden Träger und sein Nachweis, welchen Einfluss die verschiedene Höhenlage der Stützpunkte hat. Durch seine wissenschaftlichen Leistungen eröffnete sich Mohr die akademische Laufbahn. Er wurde 1867 als Professor der Ingeniörwissenschaften an das Polytechnikum in Stuttgart berufen. Von dort siedelte er 1873 in sein jetziges Lehramt bei der Technischen Hochschule in Dresden über. Mohr zählt zu den hervorragendsten Pflegern der technischen Mechanik. Insbesondere hat er in der graphischen Statik und Festigkeitslehre bahnbrechend gewirkt. Aus der Fülle seiner Arbeiten seien zwei werthvolle Lösungen graphostatischer Probleme hervorgehoben: die Darstellung der elastischen Linie als Seilkurve und die Anwendung des Prinzips der virtuellen Verrückungen zur Berechnung der statisch unbestimmten Stabwerke. Erschienen sind Mohr's Arbeiten zumeist in der „Zeitschr. des Arch.- und Ing.-Vereins" zu Hannover und im „Civil-Ing.". Die Technische Hochschule zu Hannover hat Mohr dem „Centralbl. d. Bauverw." zufolge den Titel des Doktoringeniörs Ehren halber verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einbeziehung der Distanzsignale in die Stationssicherungsanlagen.** Es wurde zufolge eines vom Eisenbahnministerium an die Privatbahnen gerichteten Erlasses wiederholt die Wahrnehmung gemacht, dass bei den dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung in Vorlage gebrachten Projekten über Sicherungsanlagen in Stationen die Abhängigkeit der Distanzsignale von der Sicherungsanlage nicht vorgesehen ist. Bei dieser Anordnung der bezeichneten Signale ist es möglich, dass ein vor der Station aufzuhaltender Zug bei irriger Bedienung eines solchen Distanzsignals erst durch das nur 50 bis 100 m vor dem Einfahrtswechsel befindliche Einfahrtssignal das Signal „Verbot der Fahrt" erhält und namentlich bei gehemmter Fernsicht nicht mehr rechtzeitig zum Stillstande gebracht werden kann. Das Eisenbahnministerium hat daher die Einbeziehung der Distanzsignale in alle Sicherungsanlagen von Stationen und Bahnabzweigungen grundsätzlich angeordnet und die Verwaltungen eingeladen, bei Verfassung der Projekte für Neuanlagen oder Umbau von Sicherungsanlagen hierauf Bedacht zu nehmen. Bei jenen bereits bestehenden Sicherungsanlagen, in welchen die Distanzsignale noch nicht einbezogen sind, soll dafür Vorsorge getragen werden, dass diese Abhängigkeit binnen eines möglichst kurzen Zeitraumes hergestellt werde.

— **Böhmische Transversalbahn.** Die letzte Theilstrecke der Lokalbahn Teplitz (Settenz) - Reichstadt - Reichenberg wird voraussichtlich noch im Spätherbst dieses Jahres eröffnet werden können. Die neue Bahn endet in Rosenthal nächst Reichenberg. Hierbei ist beabsichtigt, die neue Strecke so einzurichten, dass sie in den bereits bestehenden Reichenberger Bahnhöfen Anschluss findet und dass nach der Umgestaltung des Reichenberger Bahnhofes die Aussig-Teplitzer Eisenbahn in die Lage gesetzt wird, den Personenverkehr auf der neuen Linie in den Reichenberger Bahnhof zu führen.

Die Frage, in welcher Weise die Abwickelung des Personenverkehres der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg zu erfolgen hat, insolange der Umbau des bestehenden Bahnhofes in Reichenberg noch nicht zur Durchführung gelangt ist, bildete den Gegenstand einer vor kurzem unter Zuziehung der betheiligten Bahnverwaltungen abgehaltenen Konferenz im Eisenbahnministerium. Dieser Bahnhofumbau steht schon seit einer langen Reihe von Jahren insbesondere infolge eines Wunsches der Reichenberger Bevölkerung in Verhandlung. Es ist auch bereits ein bezügliches Projekt im Einvernehmen mit den betheiligten Anschlussbahnen festgestellt und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn auf Grund der hierüber im Monate Mai 1899 durchgeführten politischen Begehungskommission die Bewilligung für den Umbau ertheilt worden. Die Ausführung des letzteren konnte jedoch nicht in Angriff genommen werden, da sich bei der Geldbeschaffung in Anbetracht des Staatsgarantieverhältnisses der süd-norddeutschen Verbindungsbahn wesentliche Schwierigkeiten ergaben. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn war indessen bestrebt, eine Einfahrt in den bestehenden Bahnhof wenigstens in provisorischer Weise zu ermöglichen und hat zu diesem Behufe sowohl dem Eisenbahnministerium als auch den betheiligten Anschlussbahnen ein Projekt in Vorschlag gebracht. Gegen das letztere hat jedoch die süd-norddeutsche Verbindungsbahn aus Betriebsrücksichten Einwendungen erhoben, welchen sich das Eisenbahnministerium anschloss. Die Erledigung der in Verhandlung stehenden Frage erfolgte seitens des Eisenbahnministeriums dahin, dass in der Station Rosenthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn für die Einfahrt der Personenzüge der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg ein Nothbau zu schaffen ist, dessen Herstellung nunmehr seitens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit aller Beschleunigung in Angriff genommen wird.

In dieser Angelegenheit fasste die Reichenberger Stadtverordnetenversammlung folgenden Beschluss: „1. Die Stadtverordnetenversammlung betrachtet eine Bahn, welche in Settenz (Teplitz) beginnt und im Dorfe Rosenthal endigt, nicht als Ausführung jener Bahn, welche unter der gesetzlich gewährleisteten Betheiligung der berufenen Vertreter unserer Stadt und des Kammerbezirkes mit der Konzessionsurkunde vom 13. Juni 1896 konzessionirt wurde, und es wird sich die Vertretung der Stadt Reichenberg an den Eröffnungsfeierlichkeiten der Bahn Settenz-Rosenthal nicht betheiligen. 2. Die Versammlung erklärt, eine elektrische Bahn von Rosenthal (Bahnhof) durch die Stadt als Fortsetzung der unvollendet bleibenden konzessionirten Bahn Teplitz-Reichenberg nicht auszubauen. Dagegen beauftragt die Versammlung den Stadtrath mit den Vorarbeiten für die Erbauung einer Strassenbahn von Johannesthal nach Reichenberg zu beginnen und hierüber in der nächsten Sitzung Bericht zu erstatten."

— **Die Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Gesellschaft hat dem Eisenbahnministerium eine Eingabe überreicht, in welcher sie ersucht, dass ihr mit Rücksicht auf die Erhöhung der Zuckertarife auf den Staatsbahnen gestattet werden möge, gleichfalls ihre Tarife, welche im vorigen Jahre auf die ermässigte Stufe der Staatsbahnen gebracht worden waren, wieder hinaufzusetzen. Die Nordbahn begründete diese Eingabe damit, dass das Erträgniss ihres Hauptnetzes im Jahre 1899 unter die Grenze von 100 fl. für die Aktie gesunken sei, dass ihr somit konzessionsmässig das Recht zustehe, eine Tariferhöhung zu begehren. Nach der Konzessionsurkunde vom Jahre 1885 hat sich die Nordbahn der Tariffestsetzung durch das Handelsministerium unterworfen. Die Regierung hat das Recht, wenn der Reingewinn des Hauptnetzes 100 fl. für die Aktie übersteigt, eine Herabsetzung der Tarife zu begehren. Von diesem Rechte wurde auch wiederholt Gebrauch gemacht. Wenn aber infolge derartiger Tarifherabsetzungen der Reingewinn die Höhe von 100 fl. für die Aktie nicht erreicht, „so erwächst der Gesellschaft lediglich der Anspruch auf eine zur Vermeidung des Ausfalles voraussichtlich geeignete Abänderung der festgesetzten Tarife". In welcher Weise die Regierung das Ansuchen der Nordbahn erledigen werde, ist noch nicht bekannt. Für die Entscheidung wird es wohl wesentlich sein, in welchem Maasse der Rückgang des vorjährigen Erträgnisses des Hauptnetzes unter den Betrag von 100 fl. für die Aktie auf Rechnung der durchgeführten Tarifermässigungen zu setzen ist.

— **Vorkehrungen der ungarischen Staatsbahnen rücksichtlich des Herbstverkehres.** Wie bereits mitgetheilt wurde, fand in dieser Angelegenheit am 19. d. Mts. eine Berathung unter Theilnahme von Vertretern der Verkehrsanstalten, dann von Vertretern des Handels, der Mühlenindustrie und anderer Interessenten statt. Der Vorsitzende brachte die von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen getroffenen Maassnahmen (vgl. Nr. 56 S. 864 d. Ztg.) zur Kenntniss der Versammlung und gab des ferneren bekannt, dass in zahlreichen Stationen die Magazinräume zur Aufnahme der Getreidesendungen vergrössert worden seien, sowie dass den ungarischen Staatsbahnen gegenwärtig um 1735 bedeckte Güterwagen mehr zur Verfügung stehen als im September des Vorjahres, dass ferner die Absicht bestehe, die leeren Wagen mit Sonderzügen nach den Verladestationen zu bringen und nach Thunlichkeit geschlossene Getreidezüge zu führen. Die Versammlung nahm diese Mittheilungen mit grosser Befriedigung zur Kenntniss; es wurde von mehreren Seiten betont, dass die angekündigten Maassnahmen um so nothwendiger seien, als sich aller Voraussicht nach bald eine lebhafte Getreideausfuhr entwickeln werde.

Von einer Seite wurde zur Förderung der Gersteausfuhr der Antrag gestellt, die Direktion der ungarischen Staatsbahnen um Herabsetzung der Tarife für die Ausfuhr dieses wichtigen Artikels zu ersuchen, in welchem sich ein empfindlicher Wettbewerb anderer Staaten fühlbar mache. Es wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass bei einer Herabsetzung der Gerstetarife die bisherige Ausfuhrmenge (200 000 bis 300 000 dz) sich verdoppeln oder verdreifachen würde. Der Präsident der Direktion der ungarischen Staatsbahnen erklärte sich bereit, die Anregung wegen Herabsetzung der Gerstentarife beim Minister vorzubringen; er glaubt aber, dass eine solche Herabdrückung der Tarife, welche das finanzielle Ergebniss der Staatsbahnen wesentlich schmälern könnte, mit Rücksicht auf die ohnehin schon niedrigen Ausfuhrtarifsätze kaum bewilligt werden dürfte.

Ein Redner führte Klage über Transportverzögerungen auf den ungarischen Linien der Südbahn, welche im Vorjahre höchst empfindlich gewirkt hätten. Redner führte an, dass z. B. im Vorjahre auf den Strecken der Südbahn aufgegebene Sendungen 30—34 Tage gelegen hätten, ohne abbefördert zu werden. Hierdurch sei nicht nur das Interesse der Kaufleute, welche ihren Lieferungsverpflichtungen nicht nachkommen konnten, sondern auch das Landesinteresse geschädigt worden. Trotzdem habe die Südbahn für derlei liegen gelassene Sendungen den tarifmässigen Lagerzins erhoben, um dessen Rückvergütung fallweise angesucht werden musste.

Der Vertreter der Südbahn erklärte, dass die im Vorjahre vorgekommenen längeren Lagerungen auf die Verkehrsstörungen in Tirol zurückzuführen seien. Bezüglich der in Zukunft zu berechnenden Lagerzinse werde das System der ungarischen Staatsbahnen angewendet werden.

— **Preise für österreichische Aussteller auf der Pariser Weltausstellung.** Dem Vernehmen nach hat die Klassenjury in der Gruppe „Eisenbahnwesen" die höchste Auszeichnung, den „grand prix", folgenden österreichischen Ausstellern zuerkannt, und zwar der Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik und der Wagenfabrik F. Ringhoffer in Smichow bei Prag.

Vereinsausland.

— **Der Prozess gegen die Gründer der Selatibahn (Transvaal).** In dem vor dem Brüsseler Gericht angestrengten Prozesse der Regierung von Transvaal gegen die Unternehmer der Eisenbahn Kumatipoort-Leydsdorp wegen Uebervortheilung in Höhe von 11 500 000 Fr. wurde am 25. d. Mts. nach mehrwöchiger Dauer der Verhandlungen das Urtheil gesprochen. Dasselbe lautet hinsichtlich der Bankiers Gebrüder Robert und Eugen Oppenheim-Paris sowie hinsichtlich des Advokaten Henri Warnant auf je ein Jahr Gefängniss. Bankier Terwagne-Lüttich erhielt sechs Monate Gefängniss. Ingenieur Louis Warnant und Bankier Braconnier-Paris wurden freigesprochen, weil sie seit 1892 an der Sache nicht mehr betheiligt waren und die ihnen zur Last gelegten Thatsachen verjährt seien. Die sofortige Verhaftung der Verurtheilten, die der Staatsanwalt beantragt hatte, wurde abgelehnt, weil nach Ansicht des Gerichtshofes Fluchtverdacht nicht vorliegt. Die Anklage lautete auf Fälschung von Handelsurkunden und Bilanzen.

Bei Verkündung des Urtheils führte der „Köln. Ztg." zufolge der Vorsitzende der Strafkammer aus, dass den Angeklagten 20 Fälschungen zur Last gelegt worden sind. Die Eisenbahnkonzession war im Jahre 1891 dem Unternehmer Vorster und Genossen ertheilt worden unter der Bedingung, dass das Aktienkapital mit Ausnahme von 250 000 Fr. nicht blos als Verwaltungs- und Gründungskosten, sondern hauptsächlich auch für den Eisenbahnbau verwandt werden sollte, dass das Schuldverschreibungskapital zur Fertigstellung der Eisenbahnlinie dienen sollte und dass die Kosten des Eisenbahnbaues 9 600 £ für die Meile nicht überschreiten dürften; die Transvaalregierung hatte für die Kapitalien einen Zinsfuss von 4 % verbürgt und stets behauptet, dass der Preis von 9 600 £ keine Pauschale gewesen sei. Diese Verfügungen des Vertrages mussten dem Angeklagten bekannt sein, auch haben die Prozessverhandlungen den Beweis geliefert, dass Eugen Oppenheim

den anderen Angeklagten die wahre Bedeutung des Vertrages nicht verheimlicht hatte. Die von den Angeklagten angeblich gemachten Ausgaben in Transvaal (die bekannten Geldspenden) bezogen sich auf die Konzession von 1890 und nicht auf das Unternehmen von 1891. Die Angeklagten haben, um einen grösseren Gewinn aus dem Unternehmen zu ziehen, das vertragsmässig vorgesehene Gesellschaftskapital nicht vollständig eingezahlt, sondern es nur scheinbar in die Bücher eintragen lassen. Die Angeklagten haben sich weiter dahin verständigt, nur einen Scheinvertrag mit einer dritten Person abzuschliessen, um nur den zehnten Theil des vertragsmässig geforderten Kapitals einzuzahlen. Der Angeklagte Warnant hat selbst eingestanden, ein Strohmann der Angeklagten zu sein und die Fälschungen bewusst unterzeichnet zu haben. Daraus ergibt sich, dass die Bücherfälschungen zu betrügerischen Zwecken verübt worden sind und dadurch sowohl der Transvaalregierung, wie den Inhabern der Aktien Schaden zugefügt worden ist.

— **Verpachtung der Bahnhofswirthschaften in Russland.** Auf den letzten drei Eisenbahnkongressen in Odessa, Warschau und St. Petersburg gelangte diese Frage zur Besprechung. Es wurde zufolge der „Petersburger Zeitung" die erstaunliche Enthüllung gemacht, dass die Staats- und Privateisenbahnverwaltungen jährlich 500 000 R. an Pacht aus den Bahnhofswirthschaften einnehmen. Die Kongresse hielten es nicht für richtig, alljährlich eine so grosse Summe Geldes dem reisenden Publikum abzunehmen, wofür auch nicht die geringste Gegenleistung geboten wird. (So!? Die Schriftl.) Dass man es den Reisenden möglich macht, auf der Reise den Hunger zu stillen und den Durst zu löschen, ist wohl eine so natürliche, selbstverständliche Pflicht der Eisenbahnverwaltung, dass man dafür kein Entgelt oder wenigstens keines in so grossem Maasse verlangen dürfte. Was das Publikum auf den Stationen verzehrt, bezahlt es ja ohnehin, und weil das Stationsgebäude schon wegen des Eisenbahnverkehres da ist, dürfte es auch nicht so sehr in Betracht kommen, wenn ein Raum für die Bahnhofswirthschaft abgetreten wird; denn sollte den Reisenden auch nicht Speise und Trank geboten werden, so müsste trotzdem für dasselbe ein Raum zum Aufenthalt, zur Erholung zur Verfügung stehen. Diese Erwägungen führen dann das russische Blatt zu der auffallenden Frage: Warum erhebt man denn eine jährliche Steuer in Höhe von 500 000 R. von den Reisenden? um dann selbst die offenbar nicht unrichtige Antwort zu geben: anscheinend deshalb, weil es schliesslich doch nicht so leicht ist, auf eine Einnahme im Betrage von 500 000 R. zu verzichten. Aber es wird dann noch auf eine sehr üble Folge der von den Eisenbahnverwaltungen für die Bahnhofswirthschaften geforderten hohen Miethe hingewiesen, nämlich auf die Zwangslage der Pächter, ihre Einnahmen möglichst zu steigern, um die Pacht zahlen zu können, was fast ausnahmslos auf Kosten der Reisenden geschieht. Es tritt dieses darin zur Schau, dass die Bahnhofswirthschaften von Jahr zu Jahr schlechter gehalten werden, dass die Portionen kleiner werden und dass weniger Preiswerthes geboten wird. Ebenso wird tadelnd bemerkt, dass die Preise für die Reisenden der III. und IV. Klasse, welche die grosse Mehrzahl des reisenden Publikums ausmachen, zu hoch sind. Zum Schlusse wird dann noch die Hoffnung ausgesprochen, dass auf dem in diesem Jahre in Kiew stattfindenden Eisenbahnkongress diese alte Frage wieder zur Erörterung gebracht und endlich zu Gunsten des reisenden Publikums entschieden werden möge.

Es kann ja nicht geleugnet werden, dass die Erwägungen nicht jeder Berechtigung entbehren, aber hier, wie so häufig in Russland, wird das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Der berechtigte Kern der Frage ist offenbar der, dass nicht selten eine Steigerung der Pachtsumme vorgenommen wird, die dem Pächter einen Gewinn aus seinem Betriebe nur dann noch lässt, wenn er das Dargebotene nach jeder Richtung hin möglichst bescheiden sein lässt; dazu gehört, da die Preise verwaltungsseitig festgesetzt werden, dass die Portionen möglichst klein und aus möglichst billigen Bestandtheilen hergestellt werden. Insofern das geschieht, hat die Klage eine Berechtigung. Nicht recht verständlich ist aber, was der Kongress in der Frage thun soll. Auf derartigen Vereinigungen der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen können wohl allgemeine Fragen grundsätzlich entschieden werden, wobei es dann den einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben muss, die aufgestellten Grundsätze den besonderen Verhältnisse anzupassen. Nun liegt es ja aber klar zu Tage, dass keine Eisenbahnverwaltung die von ihr erhobenen Pachtbeträge für zu hoch bemessen anerkennen wird.

Eine vollkommen freie Ueberlassung der Räumlichkeiten und Ausübung des Rechtes auf den Betrieb der Bahnhofswirthschaft wird der Kongress voraussichtlich doch wohl kaum beschliessen? Und wenn er es thun sollte, so würde daraus auch kaum etwas folgen, weil man an den maassgebenden Regierungsstellen schwerlich solchen Gefühlsregungen, deren erhoffte Rückwirkung keineswegs sicher ist, folgen wird!

— **Russische Nordbahnpläne** haben schon wiederholt Berichterstattung in dieser Zeitung gefunden, sie ruhten aber in letzter Zeit, denn die geplante Nordbahn sollte zu dem Bestande der verkrachten Moskau-Jarosslaw-Archangelbahn gehören. Da der Präsident jener Gesellschaft S. J. Mamontow und seine nächsten Gehilfen gefänglich eingezogen wurden und die Bahn in den Besitz des Staates überging, sahen die früheren Aktionäre der Moskau-Jarosslaw-Archangelbahn von dem Bau einer Nordbahn ab. Nunmehr scheint sich, wie die „St. Petersburger Zeitung" schreibt, bei den Aktionären eine Sinneswandlung vollzogen zu haben, denn sie bewerben sich wiederum um eine Nordbahnkonzession. Gut unterrichtete Kreise schreiben diese plötzlich eingetretene Sinnesänderung Einflüssen zu, die vom Auslande ausgehen. Es sollen sich bereits mehrere ausländische Unternehmungen bereit erklärt haben, den Bau der Linie St. Petersburg-Wjätka ausführen und gleichzeitig die Gruppe Moskau-Jarosslaw-Archangel in Betrieb nehmen zu wollen. Dazu gehören die Linien: a) Moskau-Ssergijewo 66 Werst, b) Moskau-Jaroslawl-Kostroma 348 Werst, c) Wolga-Wologda-Archangelsk 787 Werst, d) Jaroslawl-Rybinsk 79 Werst, e) Alexandrowo Jurjew-Polski 85 Werst, f) Nowki-Kineschma 171 Werst, g) Iwanowo-Taikowo 32 Werst, h) Jermolino Nerechta 63 Werst, i) Mytischtschi-Schtschelkowo 16 Werst, k) Bjelkowo-Kirshatsch 12 Werst, insgesammt 1 659 Werst = 1 770 km. Die Bewerber (es soll darunter eine amerikanische Kapitalistengruppe vertreten sein) beabsichtigen die Linie St. Petersburg-Wjätka als Hauptbahn zwischen der Ostsee und der sibirischen Bahn anzulegen und glauben, dass sie eine ausserordentliche wirthschaftliche Bedeutung haben muss. Da die Linie die kürzeste Verbindung herstellen soll, so hofft man bei entsprechender Fahrgeschwindigkeit einen Theil des Verkehres, der jetzt durch den Suezkanal oder über die kanadische Ueberlandbahn geht, heranziehen zu können.

Falls diese weit ausschauenden Pläne sich durchführen liessen, so könnte dem Hafen von Petersburg eine bedeutsame Rolle zufallen — allerdings müsste er vorher auf die Höhe der baltischen Häfen gebracht werden. Der Norden selbst würde von der Hauptlinie, die in der geradesten Richtung angelegt werden soll, wenig Nutzen ziehen, doch liesse sich dem durch Bau von Zweiglinien abhelfen. Die Nordbahn soll nach dem vorliegenden Plane eben weiteren und grösseren Zwecken dienen, als denen eines räumlich verhältnissmässig beschränkten Gebietes.

Mit der Wiederaufnahme dieses alten Planes wird wohl auch wieder der alte Kampf zwischen den beiden auf einander eifersüchtigen Residenzen Moskau und Petersburg beginnen, von denen jede den sibirischen Güterstrom sich zuführen will, weil jede meint, ein gutes Recht darauf zu haben: Moskau, indem es auf seine Vergangenheit hinweist, Petersburg, indem es betont, dass kein Hafen so günstig gelegen ist, um den erwarteten grossen Verkehr zu vermitteln. Zur Zeit kann sich letzteres aber wohl nur darauf beziehen, dass Petersburg voraussichtlich die Möglichkeit gewähren würde, am wenigsten Eisenbahnen benutzen zu müssen; in jeder anderen Beziehung steht Petersburg in dem Kampfe mit den übrigen baltischen Hafenplätzen (Reval, Riga, Libau) so weit zurück, dass von einem Wettbewerb kaum die Rede sein kann. Schon gegenwärtig ist der Petersburger Hafen nicht imstande, den Anforderungen des Handels, der sich in den seit Jahren üblichen Grenzen bewegt, zu genügen. Die Seeschiffe müssen Tage, ja Wochen auf einen Anlegeplatz warten, und wenn ein solcher frei ist, dann fehlen alle Vorkehrungen und Ausrüstungen, die heute kein Hafen von Bedeutung entbehren kann.

Also mit dem Bau der sogen. Nordbahn allein ist noch lange nicht alles gethan, um den sogen. sibirischen Verkehr heranzuziehen, und es werden dann auch noch viele Millionen erforderlich sein, um den Petersburger Hafen zeitgemäss auszubauen und damit erst wettbewerbsfähig zu machen.

— **Ein Nothschrei.** „Haarsträubend ist zur Zeit der Zustand", schreibt die Rigaer „Düna-Zeitung", „auf unseren Eisenbahnen in Bezug auf die Beförderung der Güterwagen. Die Linien sind — wohl infolge der starken Zufuhr aus den inneren Guvernements — derart verstopft, dass an eine regelrechte Beförderung der Güterzüge gar nicht gedacht werden kann. Ausserdem tritt noch der Umstand hinzu, dass hier bei uns viele Bahnbeamte neu angestellt sind, die mit dem Betrieb nicht genügend vertraut zu sein scheinen. Es herrscht hier in Riga auf der Ankunftsstation der Riga-Oreler Bahn ein Wirrwarr, der unbeschreiblich ist. Hunderte von Wagen liegen dort durcheinander, kein Beamter weiss, wem sie gehören, und die hiesigen Kaufleute sind gleichfalls im unklaren darüber, ob sich unter diesen Wagen auch die von ihnen schon seit längerer Zeit erwarteten befinden. Im Interesse der Geschäftswelt scheint es dringend geboten, dass endlich einmal Ordnung in diesen Wirrwarr gebracht wird. Es ist gar nichts ungewöhnliches, dass Waaren von den Stationen zwischen Dwinsk und Riga (= 218 km) acht Tage unterwegs sind, d. h. die

Wagen sind längst in Riga angekommen, werden aber so verschoben, verstellt und abseits dirigirt, dass es Tage lang dauert, bis man sie wiederfinden kann. Es würde einem allgemeinen Wunsch der Handelswelt entsprechen, wenn das Rigaer Börsenkomitee, das sich bekanntlich mit unermüdlicher Energie der Interessen unserer Kaufleute annimmt, von sich aus Schritte thun würde, um eine Untersuchung dieser unhaltbaren Zustände erforderlichenfalls in Petersburg durchzusetzen."

Solamen miseris, socios habuisse malorum! Nicht besser geht es in Moskau und in St. Petersburg zu. Der Segen, den Wettbewerbslinien in anderen Staaten dem Handel bringen, ist uns unzugänglich. Es bleibt also nur zu hoffen, dass der Eisenbahnfiskus nicht als Monopolist auf seinem Schein besteht, sondern Abhilfe schaffen wird, und zwar durch Anlegung neuer Gleise sowie durch Erweiterung der Bahnhöfe, die dem steigenden Verkehre schon längst nicht mehr genügen. Es ist in der That ein unhaltbarer Zustand, wenn infolge der Eisenbahnverhältnisse jegliche Garantie für rechtzeitige Zustellung von Waaren wirkungslos wird. Der Getreidehandel ist hierbei wohl am meisten geschädigt, da einerseits Getreidesendungen verderben (worüber aus allen Häfen Klagen einlaufen) und andererseits Terminlieferungen undenkbar sind.

Im Zusammenhange hiermit wird wohl auch die Mittheilung der „Petersburger Zeitung" stehen, der zufolge behufs Regelung des Transports von Getreide in Petersburg eine Konferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen zusammentreten wird, der die örtlichen Eisenbahnverwaltungen ausführliche Angaben über die Ernte ihrer Zufuhrgebiete und über die voraussichtlich zu befördernden Getreidemengen zu machen haben. Auf Grund dieser Angaben wird die Konferenz Maassnahmen in Vorschlag bringen, die geeignet sind, den Getreideverkehr zu regeln.

Unser Berichterstatter hat leider nicht erfahren können, auf welche Weise die örtlichen Eisenbahnverwaltungen sich über den Umfang der Ernte zu vergewissern gedenken. Die Abwesenheit einer geordneten Erntestatistik dürfte ihre Bemühungen von vornherein aussichtslos gestalten.

— **Sibirische Eisenbahn.** Bei der Lage der Dinge in Ostasien werden die folgenden Mittheilungen, die wir der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" entnehmen, von Interesse sein, weil sie über den Stand der Arbeiten an der sibirischen Bahn und über den Verkehr auf ihr kurze Mittheilung machen.

Alle Arbeiten auf der Transbaikalbahn vom Hafen Myssowaja bis Ssretensk sind auf der Gesammtstrecke von 1034 Werst bereits zum Abschluss gebracht. Vom 3. Januar d. J. ab ist auf der ganzen Strecke der zeitweilige Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Auf der Zweigbahn, die von Irkutsk längs dem linken Ufer der Angara bis zu seinem Ausflusse aus dem Baikalsee führt, ist der Verkehr seit dem 6. Januar 1899 eröffnet. Am 1. Juli d. J. sollten beide Strecken dem regelmässigen Personen- und Güterverkehr übergeben und gleichzeitig der Verwaltung der Reichseisenbahnen unterstellt werden.

Auf der Zweiglinie von der Station Kaidalowo der Transbaikalbahn zur chinesischen Grenze, in der Gesammtlänge von 324 Werst, sind bis zum Juni d. J. bereits 70 % der Erdarbeiten vollendet worden. Die Brücke über den Fluss Ingoda ist fertiggestellt, während die über den Ononfluss in der nächsten Zeit vollendet wird. Die nöthigen Wohngebäude sind auf der ganzen Linie fertig; gegenwärtig werden Lokomotivschuppen und Pumpstationen hergestellt. Vom 1. Juli d. J. ab war beabsichtigt, mit dem Legen des Gleises von Kaidalowo zu beginnen, welche Arbeiten auf der ganzen Strecke am Ende des künftigen Jahres beendet werden sollen.

Bekanntlich wird von der Station Nikolskaja der Ussuribahn zur chinesischen Grenze eine 105,84 Werst lange Zweigbahn gebaut. 92 Werst dieser Bahn waren im Dezember 1899 soweit fertiggestellt, dass am 1. Januar d. J. auf dieser Strecke der regelmässige Verkehr eröffnet werden konnte. Das Legen des Gleises auf dem übrigen Theil dieser Eisenbahnlinie wird bald abgeschlossen sein.

Die Arbeiten an der Baikal-Ringbahn gehen rüstig vorwärts. Gegenwärtig werden verschiedene Erd- und Bauarbeiten auf der Theilstrecke Myssowaja-Prejemnaja ausgeführt.

Die Eisbrechfähre „Baikal" machte ihre erste Reise am 24. April (7. Mai) des laufenden Jahres. Bis zum 1./14. Juni machte sie 29 Fahrten und beförderte etwa 20 000 Personen und 300 000 Pud (= 4 914 t) Güter. Die Eisbrechfähre „Angara" wird im September d. J. von Stapel laufen.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Die türkische Zeitung „Jkdam" berichtet, dass die vom Sultan beorderte öffentliche Subskription für die Beschaffung des Baukapitals dieser Eisenbahnlinie den günstigsten Verlauf nimmt und dass die erste Million türkischer Pfund binnen kurzem aufgebracht sein wird. Wie bereits gemeldet, hat der Sultan selbst aus seiner Privatschatulle 50 000 t. Pfd. gezeichnet und die Civilbeamten beordert, je einen Monatsgehalt zu zeichnen, was ungefähr 15 000 t. Pfd. betragen dürfte. Ausserdem haben die Provinzen Hedjaz 100 000 t. Pfd., Hudavendighiar 75 000 t. Pfd. und Beirut 40 000 türkischer Pfund versprochen. Dotationen von Privaten laufen zahlreich ein, u. a. hat der reiche Kaufmann Ali Bey Elkiatit 110 t. Pfd. für das Kilometer angeboten, also im ganzen etwas über 220 000 t. Pfd. Der schliessliche Erfolg des Unternehmens ist nicht mehr zu bezweifeln.

— **Erweiterung des Eisenbahnnetzes in Aegypten.** Am 23. d. Mts. ist ein Erlass veröffentlicht worden, durch den eine weitere Ausgabe der privilegirten Schuld im Betrage von 1 700 000 ägypt. Pfund zu 3,5 % Zinsen genehmigt wird. Dieser Betrag soll für Erweiterung des Eisenbahnnetzes verwandt werden.

— **Eisenbahnverbindung zwischen der pacifischen und atlantischen Küste Nikaraguas.** Die Regierung des Freistaates Nikaragua hat durch Gesetz vom 23. April d. J. beschlossen, eine freiwillige innere Anleihe im Betrage von 600 000 Pesos zum Bau einer von der Ostküste des Nikaraguasees nach der atlantischen Küste führenden Eisenbahn aufzunehmen. Die Bahn soll nach einem Berichte des kaiserlichen Konsuls in Managua in den an der atlantischen Küste gelegenen Hafen von Rama münden. Zwischen der pacifischen Küste und der Westküste des Nikaraguasees besteht bereits eine Verbindung theils durch Eisenbahnen und theils zu Wasser. Es führt nämlich von dem pacifischen Hafen Corinto bis zur Ortschaft Momotombo eine 58 englische Meilen lange Eisenbahn; von Momotombo bis Managua besteht eine regelmässige Dampferverbindung (35 englische Meilen lang) auf dem Managuasee bis zur Stadt Managua, und von Managua bis nach Granada an der Westküste des Nikaraguasees befindet sich bereits eine 31 englische Meilen lange Eisenbahn im Betriebe. Da ferner auf dem Nikaraguasee zwischen der Ost- und Westküste dieses Sees bereits regelmässige Dampferverbindungen bestehen, so würde nach Fertigstellung der projektirten Bahn, deren Länge ungefähr 100 englische Meilen betragen dürfte, eine Verbindung zwischen der pacifischen und atlantischen Küste hergestellt sein.

Allgemeines.

— **Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft auf der Pariser Weltausstellung.** Die deutsche elektrotechnische Industrie hat auf der Pariser Weltausstellung unbestritten einen vollständigen Sieg davongetragen, der in der französischen Presse wiederholt Gegenstand eingehender Besprechungen und lehrreicher Schlussfolgerungen gewesen ist. Auch der „Figaro" bringt unter obiger Spitzmarke in seiner Nummer vom 11. d. Mts. einen Artikel aus der Feder Emile Gautier's über den gewaltigen Aufschwung, den die elektrische Industrie Deutschlands in den letzten Jahren genommen hat.

Der Verfasser knüpft seine bemerkenswerthen Ausführungen an eine vor Jahresfrist in derselben Zeitung von ihm ausgesprochene Prophezeihung: „Die Fortschritte Deutschlands auf dem Gebiete der elektrotechnischen Industrie sind verblüffend. Man wird es auf der Weltausstellung bemerken, und die Wirkung wird eine niederschmetternde sein!" Gautier gesteht, dass seine, hier im Auszuge wiedergegebenen Mittheilungen nicht das Ergebniss eigener Anschauung und Prüfung sind, hebt aber hervor, dass seine Gewährsmänner, der Pariser Gemeinderath Bos und der kürzlich durch Verleihung der Ehrenlegion ausgezeichnete Lafargue, die beide an seiner Stelle mit der betreffenden Berichterstattung betraut wurden, an Zuverlässigkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Jeder Franzose, dem der Glanz seines Vaterlandes am Herzen läge, sollte das Meisterwerk: „Die Vertheilung elektrischer Energie in Deutschland" gelesen haben, worin Bos und Lafargue das Ergebniss ihrer Untersuchungen niederlegt haben. Heute ist dies freilich überflüssig, da man nur nach dem Champ-de-Mars zu gehen brauche, um sich zu überzeugen, dass der im Voraus zum Ausdruck gebrachte Pessimismus gerechtfertigt war. Nichts hätten Frankreichs Nachbarn versäumt, um die ihm zugedachte Lehre vollständig zu machen. Mit den grossen Leckerbissen hätten sie, um mit einem Gleichniss zu sprechen, zugleich die kleinen verabreicht, und manches deutsche Haus habe die Ausgabe von 600 000 *M.* nicht gescheut, nur um während eines halben Jahres vor den versammelten Völkerscharen zu glänzen.

Nach einer kurzen, nicht von Uebertreibungen freien Besprechung der finanziellen Betriebsmittel der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft bemerkt Gautier, dass dieses Haus allein mehr Geschäfte macht und mehr geistige und physische Kräfte beschäftigt, als sämmtliche französischen Häuser zusammen. Statt im Sparstrumpf nutzlos verborgen zu liegen, wird das deutsche Kapital gern zu industriellen Unternehmungen

hergegeben, wobei nicht nur die allgemeine Wohlhabenheit wächst, sondern auch das Privatkapital auf seine Rechnung kommt. Es kann nicht Wunder nehmen, fährt Gautier fort, dass die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft mit ihrem gewaltigen Betriebskapital — dasselbe wird mit 100 000 000 ℳ., das ihrer Filialen mit 200 000 000 ℳ. und ihr Reservefonds mit 27 000 000 ℳ. angegeben — ihre Fangnetze über die ganze Welt wirft und die besten Geschäfte an sich zieht. In allen Ländern, Frankreich und hier auch Paris nicht ausgenommen, habe sie das Bürgerrecht erworben; die triumphirende deutsche Industrie habe gleichsam Beschlag auf den Markt der ganzen Welt gelegt, wobei der Verfasser des Artikels freilich nicht umhin kann, zuzugeben, dass dieser Sieg ein wohlverdienter ist. Eine Unternehmung von solcher Bedeutung bedurfte mehr ihres Ansehens als ihres Interesses wegen einer ihrer würdigen Ausstellung; diese ist nicht ausgeblieben, und die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft kann darauf stolz sein.

Nach einer flüchtigen, für die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft äusserst schmeichelhaften Besprechung der Ausstellungsgegenstände widmet Gautier dem Gründer und Direktor der Gesellschaft, Herrn Rathenau, eine Lobrede, worin er als Weltautorität sowohl in geschäftlicher als in technischer Hinsicht bezeichnet wird. In keinem Lande Europas und auch in anderen Welttheilen werde eine grosse Unternehmung auf dem Gebiete der Vertheilung elektrischer Energie gegründet, ohne dass Herr Rathenau zu Rathe gezogen würde; mit einem Wort, er sei ein internationaler Industriekönig, und zwei seiner Schöpfungen allein würden schon genügen, um ihm diesen Titel zu verleihen.

Die in Deutschlands Triumph für Frankreich enthaltene Lehre sei hart, aber zugleich heilsam, wenn sie gehörig beherzigt wird.

— Die Entschädigungsfrage bei Eisenbahnunfällen ist in den Vereinigten Staaten von Nordamerika durch eine jüngst getroffene Entscheidung des höchsten Gerichtshofes im Staate Arkansas um einen merkwürdigen Gesichtspunkt erweitert worden. Bisher bestand, wenn jemand bei einem Eisenbahnunfall das Leben verloren hatte, für die Hinterbliebenen ein Anspruch auf Schadenersatz an die betreffende Eisenbahngesellschaft nur mit Rücksicht auf die einfache Thatsache des Todes. Nach der neuen Entscheidung aber soll, dem „Hamb. Korresp.“ zufolge, auch der Umstand in Rechnung gesetzt werden, ob der Verunglückte vor seinem Tode erhebliche Schmerzen zu erleiden gehabt hat. Dieser Standpunkt erscheint ein wenig wunderbar, da für die Schmerzen eigentlich nur derjenige entschädigt werden kann, der sie selbst erduldet hat; das amerikanische Gericht aber ist im Interesse der Hinterbliebenen noch menschenfreundlicher gesinnt. Es ist nun ausserdem gewiss schwierig, die Grösse der Schmerzen bei einem nachher Verstorbenen festzustellen, jedoch würde ein gewisser Anhalt dafür in der Untersuchung der erlittenen Verletzung und in der Dauer der bis zum Tode verstrichenen Zeit gegeben sein. Es liegen übrigens aus der neuesten Zeit schon verschiedene ähnlich lautende Sprüche amerikanischer Gerichte vor, und der Standpunkt des dortigen Rechtsbewusstseins scheint darauf hinaus zu kommen, dass ein besonderes „Schmerzensgeld“ seitens der Hinterbliebenen nur in den Fällen nicht beansprucht werden kann, wenn der Tod gleich eingetreten oder der Verunglückte vom Zeitpunkte der Verletzung an bis zu seinem Tode das Bewusstsein nicht wieder erlangt hat. Der klagende Theil hat den Nachweis zu erbringen, dass der Getödtete noch bei Bewusstsein gewesen ist und infolge dessen Schmerzen zu erdulden gehabt hat. Als Schmerzensgeld kann nur eine solche Summe gefordert werden, wie sie zugestanden werden würde, falls der Verunglückte zur Zeit seines Ablebens wieder gesund geworden wäre, d. h. für die Zeitdauer der mit Bewusstsein erlittenen Schmerzen. Bei der jüngsten Entscheidung wurde das Urtheil gefällt, dass eine Entschädigungssumme von 4 000 D. für die Angehörigen eines Kindes von sieben Jahren, das von der Eisenbahn überfahren worden war, als zu hoch befunden wurde, da der Tod des Kindes sofort oder beinahe sofort eingetreten war.

Ein ähnlicher Streitfall gelangte auch vor einiger Zeit, wie in Nr. 8 S. 116 d. Ztg. mitgetheilt wurde, vor dem Wiener Handelsgericht zur Entscheidung.

Bücherschau.

— Elektrische Lokomotiven. Anleitung für die Wahl der Betriebsmittel und den Bau von elektrischen Transport- und Grubenbahnen. Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin.

Der vorliegende, mit Abbildungen zahlreicher ausgeführter Lokomotivtypen und Transportbahnanlagen geschmückte Atlas stellt in seinem textlichen Theil eine Anweisung dar für alle, die in die Lage kommen können, sich mit der Beschaffungsfrage elektrischer Lokomotiven zu befassen. So wird, von den sachverständigen Kreisen abgesehen, auch „der Fabrikant, der Gutsbesitzer, welcher eine Anschluss- oder eine Transportbahn anzulegen gedenkt, bei der endgültigen Aufstellung des Projektes an sich sowie bei der Wahl der Lokomotive auf den fachmännischen Rath nicht verzichten. Er muss aber in der Lage sein, sich bei Anfertigung des Programms über die wichtigsten technischen Fragen orientiren zu können, und dazu soll die vorliegende Darstellung einen Anhalt bieten“.

Die Gesichtspunkte, die bei der Beurtheilung der wirthschaftlichen Aussichten einer durch elektrische Lokomotiven zu betreibenden Bahnanlage in Frage kommen, sind je nach den Betriebsverhältnissen der Bahn verschieden. In einem sehr hübsch geschriebenen allgemeinen Abschnitt ist das Wissenswerthe in dieser Beziehung mitgetheilt. Die beiden Fragen sind untersucht: „Ist die Anwendung eines elektrischen Lokomotivbetriebes zweckmässig und nützlich?“ und „Welche Lokomotive, welchen Systems ist für den vorliegenden Fall die geeignete?“ Ueber einen der wesentlichsten Punkte, den Einfluss der Linienführung auf Bau- und Betriebskosten, sind eine Reihe sehr lehrreicher Tabellen beigefügt, die die dem Leser mitgegebene gute Regel bekräftigen, dass man im allgemeinen die Ausgaben nicht scheuen solle, die der Bahnbau zur Vermeidung kurzer Steigungen verlangt. Die Unterlassung wird bezahlt ausser mit den einmaligen theureren Kosten der Maschine und des Oberbaues noch mit dauernd höheren Stromkosten und sonstigen Mehrausgaben des Betriebes.

Ist an der Hand der gegebenen Weisungen für einen gegebenen Fall die geeignete Lokomotive in Aussicht genommen, so ist an der Hand weiterer dem Buche beigegebener Tabellen, in denen die wichtigsten Angaben für eine grosse Zahl ausgeführter Lokomotivkonstruktionen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft enthalten sind — normalspurige und schmalspurige für Transport- und Grubenbahnen —, das weitere zu entnehmen. Ueber die Benutzung dieser sowie der bereits erwähnten anderweiten tabellarischen Zusammenstellungen, die die angenäherten Werthe für das einem bestimmten Zuggewicht bei den verschiedenen Steigungen entsprechende Minimaladhäsionsgewicht der elektrischen Lokomotive sowie die einem bestimmten Zuggewicht bei einer bestimmten Steigung entsprechende motorische Leistung der elektrischen Lokomotive enthalten, sind ausführliche Erläuterungen beigegeben, die den Interessenten ermöglichen, eine überschlägliche Berechnung der Grenzen der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven selbst durchzuführen. Weiterhin sind eine Anleitung zur Ermittelung der Betriebskosten und Fragebogenformulare beigefügt, die zunächst für die Vertreter der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft einen Anhalt geben sollen, welche Erhebungen und Auskünfte sie von den Interessenten zu erbitten haben, die aber auch für die Interessenten unmittelbar nützlich sind, die daraus ersehen können, auf welche Einzelheiten es ankommt und damit auf Punkte hingewiesen werden, denen sie gegebenenfalls vorher nur untergeordnete Bedeutung beigemessen haben.

— Der deutsche Brückenbau im 19. Jahrhundert. Denkschrift bei Gelegenheit der Weltausstellung des Jahres 1900 in Paris. Bearbeitet im Auftrage der Firmen Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen, Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb in Oberhausen, Gesellschaft Harkort in Duisburg am Rhein, Philipp Holzmann & Co., Gesellschaft m. b. H. in Frankfurt a. M., Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G., Werk Nürnberg (Zweiganstalt Gustavsburg), Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie in Dortmund von Georg Mehrtens, Geheimer Hofrath, ordentlicher Professor der Ingeniörwissenschaften an der königlich technischen Hochschule in Dresden. Mit 195 in den Text gedruckten Abbildungen. Berlin. Verlag von Julius Springer.

Die Auftraggeber wie der Verfasser verdienen uneingeschränktes Lob für die Festgabe, mit der sie anlässlich der Pariser Weltausstellung die unter dem Geiste ernstester Wissenschaftlichkeit herangereifte Kunst des Brückenbaues in's neue Jahrhundert geleiten. Es ist in der That eine wundervolle Arbeit, die dem Leserkreise vorgelegt wird, klar und übersichtlich in der Darstellung, wie sich diese Kunst in so kurzer Zeit, man könnte fast sagen in wenigen Jahrzehnten so ungeheuer entwickelt hat, und glänzend in der Art, wie dem Leser ihre Werke vor Augen geführt sind; hier ist dem Vorstellungsvermögen durch eine Fülle und Kraft bildlicher, namentlich auch schaubildlicher Darstellungen Unterstützung geliehen, wie wir sie anderswo in gleich trefflicher Ausführung kaum gefunden haben. Schon beim ersten Durchblättern des Buches lehren uns diese vielen schaubildlichen Beigaben, dass wir nicht allein kühn und gross, sondern schliesslich auch schön zu bauen gelernt haben. Das Eisen will immer besonders behandelt sein, wenn auch der gute Geschmack seine Rechnung finden will, und

mit Stolz dürfen wir sagen, dass die schönsten Brückenbauwerke, deren Wirkung bis zur Monumentalität gesteigert ist, auf deutschem Grund und Boden erwachsen sind. Diese Saat trägt Früchte weithin; selbst in der sonst doch vorwiegend auf das Nützliche gerichteten neuen Welt der Vereinigten Staaten Nordamerikas findet man, dass man dem gegebenen Beispiel folgen solle. Wir haben nun eine Kunst, die die weitgehendsten Ansprüche erfüllen kann, eine technische Wissenschaft, die die schwierigsten Ausführungen bewältigt, und eine ausführende Technik schliesslich, die nicht mehr um jedes Loth Eisen feilscht, wenn es heisst, mit dem Künstler Hand in Hand zu arbeiten.

Der Verfasser hatte sich eigentlich auf den deutschen Brückenbau beschränken wollen. Wenn er den Rahmen, der das Bild seiner Entwickelung abschliesst, an einzelnen Stellen etwas durchbrochen hat, so geschah es, wie er bemerkt, „einerseits in der Absicht, dem Bilde durch eine, wenn auch nur flüchtige Charakteristik des 19. Jahrhunderts mit Streiflichtern auf das Gebiet des Eisenhüttenwesens einen passenden Hintergrund zu geben und andererseits auch, um durch die berührten Gegensätze und Vergleiche zwischen Gegenwart und Vergangenheit, sowie auch zwischen Inland und Ausland die Gegenstände im Vordergrunde des Bildes, besonders also die deutschen Leistungen, besser zu beleuchten". So behandelt denn der Verfasser nach einer einleitenden Betrachtung über das abgelaufene Jahrhundert die ersten eisernen Brücken und deren Baustoffe in drei grösseren Abschnitten über erstens die Entwickelung der Trägersysteme und der Brückentheorie, zweitens die Fortschritte in der Konstruktion der eisernen Brücken und drittens die Herstellung der Konstruktion durch die Brückenbauanstalten, alles in den oben gekennzeichneten Rahmen gehörige. In einem Anhange sind alle die Gegenstände kurz beschrieben und bildlich dargestellt, welche die Veranstalter des vorliegenden Buches in Paris ausgestellt haben. Den Schluss des Buches bildet ein Quellennachweis für das beschriebene Gebiet.

Die Schrift ist in deutscher, englischer und französischer Sprache herausgekommen. Von der deutschen Ausgabe gelangen nur 500 Abdrücke in den Buchhandel. Sie wird allerdings auch in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingeniöre zum Abdruck gelangen.

Wir zweifeln nicht, dass das treffliche und schöne Buch sich zahlreiche Freunde erwerben wird.

— **Regelung der Motoren elektrischer Bahnen.** Von Dr. Gustav Rasch, Privatdozent an der technischen Hochschule zu Karlsruhe. Mit 28 in den Text gedruckten Figuren. Berlin, Julius Springer; München, R. Oldenbourg. 1899. Preis 4 M.

Der Verfasser beabsichtigte, eine grössere Arbeit über elektrische Bahnen zu schreiben und hatte den vorliegenden Band, der den ersten Theil des Werkes bilden sollte, vollendet, als er von Gisbert Kasche mit der Uebersetzung des amerikanischen Werkes von Bell „Power distribution for electric Railroads" betraut wurde,*) das den von Rasch in Aussicht genommenen zweiten Theil vorerst im wesentlichen entbehrlich machte. Der abgeschlossene erste Band ist dann in Gestalt des vorliegenden Werkes gesondert herausgegeben worden.

Das treffliche Werk zerfällt in acht Kapitel. Im ersten sind die Bahnwiderstände besprochen, im zweiten die für die Motoren in Betracht kommenden Gleichungen entwickelt; weiterhin sind die Regelungsmethoden allgemein und die Regelung durch Vorschaltwiderstand im besonderen behandelt. Die weiteren Kapitel gehen ein auf die Serien-Parallelschaltung, die Methode der Nebenschliessung, die Methode der Magnetumschaltung und endlich die elektrische Bremsung.

Das Buch ist sehr klar in der Anordnung und Behandlungsweise des Stoffes und stellt an die Vorkenntnisse des Lesers keine zu grosse Anforderung. Seine Ausstattung ist, wie die aller Werke aus dem Springer-Oldenbourg'schen Verlage, ausgezeichnet. Das Werk kann allen, deren Fachrichtung es betrifft, wärmstens empfohlen werden.

— **Das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899.** Von Dr. jur. R. Freund, Vorstand der Alters- und Invalidenversicherungsanstalt Berlin. Handausgabe mit Anmerkungen. Berlin 1899. Verlag von J. J. Heine. 165 S. (2 M.)

Die kleine Handausgabe ist ganz besonders für den praktischen Gebrauch der Behörden zu empfehlen. Bei gründlicher Benutzung der Gesetzmotive sind die kurzen Bemerkungen so abgefasst, dass sie auch dem Nichtjuristen die Bedeutung der Bestimmungen und ihrer Neuerungen verständlich machen. Ebenso gemeinverständlich ist die vorangeschickte Inhaltsangabe.

*) Das ausgezeichnete Buch ist ebenfalls in Springer-Oldenbourg'schem Verlag erschienen. (Stromvertheilung für elektrische Bahnen. Von Dr. Louis Bell. Autorisirte deutsche Uebersetzung von Dr. Gustav Rasch. Mit 136 in den Text gedruckten Figuren. Preis 8 M.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Russisch-ostpreussischer Ausnahmetarif 7 für Getreide.

In dem vom 15. Juli 1900 n. St. gültigen Nachtrage I zu oben bezeichnetem Tarife ist zu berichtigen:

1. mit Gültigkeit vom 25. Juli 1900 n. St., a) auf Seite 7 der Kopekenfrachtsatz für 100 kg Oelsamen von Dmitrijewka von 153,59 in 153,29, b) auf Seite 16 die Routenvorschriften für Station Isberdei von Koslow-Strogan-Kolodnja-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo und für Station Rodnitschek von Balaschow-Strogan-Kolodnja-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo für beide Stationen in „Orel-Brjansk-Bialystock-Grajewo", c) auf Seite 19 der Pfennigsatz für 100 kg Getreide von Semetschino von 324,68 in 324,65;
2. mit Gültigkeit vom 6. September 1900 n. St. der Kopekensatz für 100 kg Oelsamen von Sselesni und Saburowo von 154,24 in 154,64.

Direktion (H&V1817)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

2. Güterverkehr.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. August d. J. tritt zum Kilometerzeiger für den Binnen-Güter- etc. Verkehr der Nachtrag X in Kraft. Abzüge können durch unsere Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält neue Entfernungen für die Verkehrsstelle Niederdorf.

Dresden, am 25. Juli 1900. (1818)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Böhmisch-bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.

Die Anstossbeträge für die Stationen der Lokalbahnstrecken Dorfen-Velden, Eichstätt Stadt-Kinding, Goldmühl-Bischofsgrün, Mellrichstadt-Fladungen und Vilshofen-Aidenbach sind um je 6 M. für 10 000 kg zu kürzen.

München, den 23. Juli 1900. (1819)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Für die Zeit vom 25. Juli d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. September d. J., tritt für die Beförderung von todtem Federwild als Schnellzugsgut zwischen Lundenburg K. F. N. B. und Dresden-Altstadt ein Frachtsatz von 2264 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 24. Juli 1900. (1820)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit dem 1. August d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Bärenwalde (Bezirk Danzig) und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, sowie zwischen Station Cöpenick, Frankfurt a/O., Fürstenwalde, Potsdam und Spandau (Bezirk Berlin) und den Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Stettin, 27. Juli 1900. (1821)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1900 treten für die Beförderung von Porzellanerde (Kaolin, Chinaclay) in Wagenladungen zu 10 000 kg von den böhmischen Stationen Dobrzan, Kasniau, Nürschau, Ober-Bris, Pilsen, Podersam, Prestitz, Rudig, Staab, Stankau, Tremoschna und Tuschkau-Kosolup nach der diesseitigen Station Basel ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Güterverwaltung Basel und das Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 24. Juli 1900. (1822)
Grossh. Generaldirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.
Am 1. September d. J. tritt zum Heft 2 des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 7 in Kraft.
Derselbe enthält:
I. Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen
a) an den Strecken: Soest-Altenbeken-Höxter/Menne und Paderborn-Büren, sowie für Station Brilon Stadt.
b) Neumünster, Harzburg, Ilsenburg, Marienborn (Prov. Sachs.), Sonneberg (Thür.), Berlin Anh.-Dresd. Bhf. und Striegau:
c) der westfälischen Landes-Eisenbahn;
d) der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.
II. Anderweite Entfernungen und Frachtsätze zwischen niederländischen und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Cassel.
III. Neue Frachtsätze für die Stationen Beek-Elsloo, Echt, Maastricht, Roermond und Sittard der niederländischen Staatsbahn und für die Stationen der ehemaligen Grossen Belgischen Centralbahn.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife etc., sowie Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Oktober d. J. ab gültig. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 24. Juli 1900. (1823)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Tarif vom 1. Oktober 1886.
Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangen die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen oder Bündeln, unverpackt, auch lose mit Papier umhüllt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief,
nur gültig in der Richtung aus Oesterreich zur Einführung.

Nach	Von Altkladno B. E. B. Mark für 100 kg
Frankfurt a. M. Hafen . .	1,66
Gustavsburg transit . . .	1,73
Kastel Hafen	1,74
Mainz Hafen	1,74
Ludwigshafen a. Rh. transit	1,79
Mannheim transit	1,79

München, den 19. Juli 1900. (1824)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.
Vom 1. August 1900 ab werden für Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, in Ladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Grosshesselohe und Peine, sowie zwischen Nürnberg-Doos und Hamburg H. die Frachtsätze des Spezialtarifs III als Ausnahmesätze angewendet.
Hannover, den 24. Juli 1900. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits vom 1. Mai 1900.
Vom 1. August d. J. ab wird die Station Cassel des Direktionsbezirks Cassel in den Ausnahmetarif 18 für Eisenbahnfahrzeuge aufgenommen. Auf Seite 285 des obenbezeichneten Tarifs sind in der Schnitttariftabelle, Abtheilung A, unter 1 die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

Von der Station	Direktionsbezirk	bis zum Schnittpunkte: A. Lokomotiven, Tender etc. (pro Tonne)	B. Personenwagen (pro Wagenachse)	C. Güterwagen I: Gepäckwagen etc.	C. II beladen a mit 1 (Obergestellen)	C. II beladen b mit 2 (Obergestellen)	C. III beladen a mit 1 (Eisenbahnfahrzeugen)	C. III beladen b mit 2 (Eisenbahnfahrzeugen)
		Frachtsätze in Centimes Gold						
Cassel, Ober- und Unterstadt . . . . Cassel, Rangirstation	Cassel	3 938	12 919	11 119	15 144	19 129	16 617	20 625

Breslau, den 24. Juli 1900. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.
Die für Hamburg bestehenden Frachtsätze kommen mit sofortiger Gültigkeit auch im Verkehre mit Wilhelmsburg zur Anwendung.
Hannover, den 24. Juli 1900. (1827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Wirkung wird die in Mannheim bestehende Einrichtung der Reexpedition von Holzsendungen unter den in den Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen, gültig vom 1. August 1899, enthaltenen Bedingungen auf die Station Mannheim-Industriehafen ausgedehnt.
Ueber die Höhe der daselbst auf reexpedirte Holzsendungen zur Rückvergütung kommenden Beträge ertheilt das Stationsamt Mannheim-Industriehafen und die Güterverwaltung Mannheim nähere Auskunft.
Karlsruhe, den 21. Juli 1900. (1828)
Gr. Generaldirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Station Gernrode a. Harz als Versandstation in den vorgenannten Ausnahmetarif einbezogen.
Die Station Gernrode a. Harz erhält vom obigen Tage ab Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb nach den Hochofen- und Bleihüttenstationen der königlichen Eisenbahndirektionen Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Hannover, Köln, Magdeburg und St. Johann-Saarbrücken, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, der Georgs-Marienhütten Bahn und der Halberstadt-Blankenburger Bahn.
Ueber die Höhe dieser Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Magdeburg, den 25. Juli 1900. (1829)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.
Mit dem 1. August d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen (bei letzteren mit Ausschluss von Pferden) in den nachbenannten Stationsverbindungen direkte Frachtsätze in Kraft:
Station Dürlettel (Dir. Posen) mit Riesa (sächs. Staatsb.),
Station Falkstädt (Dir. Posen) mit Chemnitz, Dresden und Zittau (sächs. Staatsb.),
Station Krotoschin (Dir. Posen) mit Leutersdorf, Riesa und Zittau (sächs. Staatsb.),
Station Zerkow (Dir. Posen) mit Chemnitz (sächs. Staatsb.).
Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.
Breslau, den 21. Juli 1900. (1830)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.
Am 1. August d. J. wird die Verkehrsstelle Niederdorf in Sachsen in den Verbandsgüterverkehr einbezogen. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen stellen sich um 7 km niedriger als die Entfernungen

für die Verkehrsstelle Jahnsdorf im Erzgebirge.

Dresden, am 24. Juli 1900. (1831)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-sächsischer und böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.

Das in den Tarifen vom 1. April 1896 und vom 1. Mai 1900 enthaltene Verzeichniss der Schleppbahngebühren wurde theilweise berichtigt. Die Stationen geben hierüber Auskunft.

Dresden, den 23. Juli 1900. (1832)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den Tarif vom 15. Mai 1900 sind die Stationen Ditzenbach und Heusenstamm neu einbezogen worden. Ferner ist der Packetverkehr der Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen auf weitere Stationen ausgedehnt worden. Das Nähere ist von den Gepäckabfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. Juli 1900. (1833)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der königl. preuss. und grossherzogl. hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Vom 1. August d. J. ab wird die zwischen den Stationen Wreschen und Schwarzenau an der Bahnstrecke Jarotschin-Gnesen des Bezirks Posen gelegene Güterladestelle Marzenin in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen. Dieselbe ist für den Personen-, Gepäck-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Die Abfertigung von Vieh, grösseren Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Hannover, den 20. Juli 1900. (1834)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. September d. J. tritt zum Heft 1 des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 6 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen:
 a) des Direktionsbezirks Cassel an den Strecken: Soest-Altenbeken-Höxter/Menne und Paderborn-Büren sowie für Station Brilon Stadt,
 b) Neumünster, Harzburg, Ilsenburg, Marienborn, Sonneberg (Thür.), Berlin Anhalt-Dresd. Bhf., Striegau der Direktionsbezirke Altona, Magdeburg, Erfurt, Berlin, Breslau,
 c) der westfälischen Landeseisenbahn,
 d) der Rintelen-Stadthagener Eisenbahn.

II. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Oktober d. J. ab gültig. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. Juli 1900. (1835)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 1. August d. J. ab wird die Station Neu-Kaliss der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Stationen als Empfangsstation im Verkehr mit der Station Peine des Direktionsbezirks Hannover einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 21. Juli 1900. (1836)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit dem 1. August 1900 tritt der XII. Nachtrag zum 5. Heft des Verbandsgütertarifs in Kraft, welcher besondere Bestimmungen und Frachtsätze für Wagenladungsgüter im Wasserumschlagsverkehr der Station Strassburg nach und von Konstanz, Schaffhausen (bad. B.), Singen und Waldshut, sowie der Station Kehl nach und von Basel enthält.

Strassburg, den 20. Juli 1900. (1837)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 10 ausgedehnt auf
Sand
im Verkehre zwischen

1. Miltenberg (Station der k. bayerischen Staatseisenbahnen) und sämmtlichen Stationen des Verwaltungsbezirkes der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken,
2. Plaidt (Station des Eisenbahndirektionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken) und sämmtlichen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme von Lindau Stadt.

Die Anwendungsbedingungen und Frachtsätze sind aus dem Tarife zu entnehmen.

München, am 20. Juli 1900. (1838)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

In dem bestehenden Gütertarif Waldshut-Mittel- und Westschweiz, vom 1. April 1893, ist eine Anzahl Taxänderungen und Ergänzungen noch nicht durchgeführt worden, welche durch die Eröffnung der Burgdorf-Thunbahn, der Oensingen-Balsthalbahn, der Huttwil-Wolhusenbahn, der Freiburg-Murtenbahn, der Pont-Brassusbahn und der Spiez-Erlenbachbahn, sowie durch Tax- und Entfernungsänderungen verschiedener anderer Linien inzwischen vorgekommen sind.

Soweit nun bis zur erfolgten Ausgabe eines neuen Tarifes Taxdifferenzen sich ergeben zwischen dem alten Tarif und den richtigen Sätzen der schweizerischen Strecke, sind die Empfänger bezw. Versender berechtigt, solche Differenzen gegen Vorlage der Frachtbriefe auf dem Rückerstattungswege zu reklamiren.

Karlsruhe, den 23. Juli 1900. (2838a)
Gr. Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte treten nach dem zwischen Hamburg und Wallwitzhafen (inkl.) gelegenen Verkehrsgebiet, ferner nach Harburg und Lübeck 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Smichow k. k. St. B.	60 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Smichow k. k. St. B.	55 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Smichow k. k. St. B.	96 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt. Im Verkehr mit Dresden-Elbkai ermässigt sich für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc. der vorstehende Frachtsatz um 14 ₰ für 100 kg.

Wien, den 23. Juli 1900. (1839)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz des Ausn.-Tarifes Nr. 5, A des Elbeumschlagtarifes für Oesterreich vom 1. November 1899 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Hlinsko u. H.	113 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Hlinsko u. H.	108 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Hlinsko u. H.	138 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, sonst 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 23. Juli 1900. (1840)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Kilometerzeiger für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Thieren,

Leichen und Fahrzeugen in unserm Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete gelangt mit Gültigkeit vom 1. August d. J. der 1. Nachtrag zur Einführung.

Amsterdam, den 21. Juli 1900. (1841)
Der Administrationsrath.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Oesterreichisch-süddeutscher Personenverkehr.

Zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1899 kommt auf 1. September d. J. ein Nachtrag I zur Ausgabe, welcher u. a. direkte Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze zwischen Friedrichshafen einerseits und den Stationen Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Innsbruck und Landeck andererseits enthält. Die Gültigkeitsdauer dieser direkten Fahrkarten beträgt für einfache Fahrt 2 Tage, für Rückfahrkarten 10 Tage.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 20. Juli 1900. (1842)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarisch-serbisch-bulgarisch-orientalisch-rumänischer Personen- und Gepäckverkehr.

Auf 1. August d. J. wird für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif ausgegeben, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1898 aufgehoben wird.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 17. Juli 1900. (1843)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken.

Mit dem 1. August d. J. gelangt für den Verkehr zwischen den Stationen unseres Verwaltungsbezirks, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königl. preussischen und grossherzogl. hessischen Staatsbahnen ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, Heft A, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen" zur Einführung. Mit dem gleichen Tage tritt der seitherige Tarif vom 1. Mai 1898 ausser Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften derselben unter I (3) genehmigt. (1844)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Juli 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

120 t Repsmaschinen- und Lampenöl, 700 t Mineralschmieröl, 300 t Gasöl, 750 t Erdöl, 240 t Putzöl, 20 t feines Terpentinöl, 70 t Leinöl, 14000 kg Talg, 1800 kg Kernseife, 20000 kg Schmierseife, 150 kg Anzündwachs und 50 kg gelbes Wachs.

Angebote sind schriftlich, verschlossen mit der Aufschrift „Verdingung 7. August 1900" portofrei spätestens am Dienstag, den 7. August d. J., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 14. Juli 1900. (1845)
Grossh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung folgender Materialien und Ausstattungsgegenstände ist zu vergeben:

1. Federflachstahl, Kessel- und Bordnieten,
2. Feilen und Bohrer,
3. Hacken, Hämmer, Beile, Brechstangen,
4. Schraubenschlüssel, Schrankschlösser, Steckschlüssel für Schraubennägel,
5. Spucknäpfe, eiserne Wassereimer und Spritzenkübel, Blechflaschen, eiserne und messingene Gewichte,
6. Oelkannen, Oelspritzer, Markenkästen, Giesskannen,
7. Putztücher, wollene Decken, wollenes Garn,
8. Atlasleinwand, Schätter, leinener Vorhangstoff, Spritzenschlauch, Bindfadengurt, Wergstricke,
9. Treibriemen und verschiedenes Leder,
10. Putzkalk, Schmirgel, Fackeln, Lederund Klauenkohle,
11. Tafelglas,
12. Lampencylinder, Lampenschirme, Laternenglocken, Seifennäpfchen, Wasserflaschen und Wassergläser,
13. trockene Farben,
14. Bimstein, Borax, Kolophonium, Kali oder Härtepulver, Kreide, krystallinische Soda,
15. Graphit, Korke, Leim, Schmierseife, Schwefel, Wagenkerzen,
16. hölzerne Rechen, eschene Hammerstiele, Rohrkeile, Borstbesenstiele, Schaufelstiele.

Angebotsvordrucke, in denen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Mengen und die besonderen Lieferungsvorschriften enthalten sind, sowie die allgemeinen Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ für je ein Stück Angebotsvordruck und 25 ₰ für je ein Stück Bedingungen von der königl Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. 1, bezogen werden. Der Lieferungsgegenstand ist genau zu bezeichnen. Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Empfängers Die Lieferungsangebote sind spätestens bis 14. August dieses Jahres an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen. Der Briefumschlag des Angebotes ist mit der Aufschrift: Angebot zu Bedarfsnachweisung Nr. . . ., sowie mit dem Namen des Anbieters zu versehen. Das Oeffnen der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im Generaldirektionsgebäude, Dresden-A., Wienerstr. 4 am 15. August, Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis 30. September dieses Jahres an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 24. Juli 1900. (1846)
Königl. Generaldirektion.

Verdingung

der Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetz-, Zimmer-, Staaker-, Dachdecker- und Klempner-, sowie der Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten, einschliesslich Lieferung der erforderlichen Materialien zur Herstellung von Hochbauten der Neubaustrecke Gandersheim-Bodenburg Düngen/Elze, und zwar:

a) 1 Empfangsgebäude nebst Güterschuppen und Wartehalle auf dem Bahnhofe Salzdetfurth,
b) 1 Empfangsgebäude, grösserer Form, nebst Güterschuppen und Postanbau auf dem Bahnhofe Bodenburg,
c) 3 Empfangsgebäude, mittlerer Form, nebst Güterschuppen auf den Haltestellen Alt-Gandersheim-Lamspringe und Sibbesse,
d) 6 Empfangsgebäude, kleinerer Form, nebst Güterschuppen auf den Haltestellen Gehrenrode, Harbarnsen, Almstedt-Segeste, Hönze, Eitzum und Barfelde,
e) 1 Nebengebäude zu a,
f) 1 desgleichen zu b,
g) 3 desgleichen zu c,
h) 6 desgleichen zu d,
i) 2 massive Wohngebäude für je 2 mittlere Beamte in Salzdetfurth und Bodenburg,
k) 9 massive Wohngebäude für je 2 Weichensteller nebst Stallanbauten in Alt-Gandersheim, Gehrenrode, Lamspringe, Harbarnsen, Bodenburg, Almstedt-Segeste, Sibbesse, Hönze und Barfelde,
l) 1 massives Wohngebäude für 1 Weichensteller nebst Stallanbau in Eitzum,
m) 2 Nebengebäude für die Dienstwohngebäude zu i.

Termin:
Donnerstag, den 9. August 1900, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr
bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung im Elze (Hannover), Fluthstrasse 18.

Lagepläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 10 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze nur von der letzteren bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 18. Juli 1900. (1847)

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verleihung von Güterwagen.

13 offene und 4 gedeckte Güterwagen preussische Normalien mit 12,5 bezw. 10 t Ladegewicht, fast neu, sofort ab Oberschlesien zu vermiethen. (1848)

Off. unter L. B. in der Exped. der Zeitung erbeten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 59. | 1. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Geschichte des Fahrtausweises bei den deutschen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 58.)

Wir müssen jetzt wieder etwas zurückgreifen.

Neben den Ausweisen für den Massenverkehr hatten sich im Laufe der Zeit auch andere Arten eingebürgert. Schon früher gab es in England Abonnements- und Monatsbillets (Season tickets). Ende der 60er Jahre fanden sie theilweise auch bei uns Eingang. Bei der Magdeburg-Leipziger Bahn wurden Monatsabonnementskarten mit dem eingeklebten photographischen Bildniss des Reisenden ausgegeben. In Leipzig hatte man damals schon direkte, auf schönem glatten Karton gedruckte Buchbillets nach Paris über Magdeburg-Köln-Erquelinnes. Andere Verwaltungen führten Zeitbillets und Rundreisebillets ein. Immerhin bildeten die Edmonson'schen Karten, wie heute noch, die grosse Mehrzahl. Die gebräuchlichsten sogen. einfachen Fahrkarten, die nach und nach meist doppelt, für Personen- und für Schnellzüge zu verschiedenen Preisen aufgelegt wurden, die Karten für Militär, für Hunde, die Rückfahrkarten waren nach diesem System hergestellt.

Bereits Edmonson hatte das Bedürfniss empfunden, die einzelnen Klassen durch Farben zu unterscheiden. Bei uns hatte man dies jedoch zunächst nicht für nöthig befunden; noch vor 30 Jahren hatten die Fahrkarten meist hellgraue Farbe mit schwarzem Aufdruck. Dagegen ergriff das so gern reglementirende Oesterreich die englische Einrichtung mit Begierde, und diese Thatsache ist deshalb für uns von besonderem Interesse, weil wir später die österreichischen Einrichtungen übernommen haben. Dort ging man sogar noch weiter und brachte auch den äusseren Anstrich der Wagenabtheilungen mit der Farbe der Fahrkarten in Uebereinstimmung. Im Jahre 1869 konnte man zwischen Wien (Staatsbahn) und Magdeburg über Dresden direkte Wagen der k. k. nördlichen Staatsbahn verkehren sehen, die in auffallender Weise an einer Seite orange, an der anderen grün gestrichen waren. Das Betriebsreglement der genannten Bahn vom Jahre 1854 schrieb ausdrücklich folgendes vor: „Es bestehen drei Wagenklassen, und zwar die I. Klasse mit gelber Farbe, die II. Klasse mit grüner Farbe, die III. Klasse mit brauner Farbe, und es werden mit den vorstehenden Wagenklassen in der Farbe und Klassenbezeichnung übereinstimmende Fahrkarten ausgegeben.“ Dieselben Bestimmungen herrschten auf der südöstlichen und südlichen Staatsbahn. Bei der Wien-Gloggnitzer, der Neustadt-Oedenburger und der Wien-Brucker Bahn hatte man, etwas abweichend, für die I. Klasse, soweit solche bestand, grüne Karten und grüne Wagen, für die II. Klasse gelbe Karten und gelbe Wagen, während man für die III. Klasse wie bei der Staatsbahn braun wählte. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte zu jener Zeit derartige Farbenunterschiede nicht.

Die Bestimmung der Reichsverfassung, dass die deutschen Eisenbahnen als ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen, gab wohl den Anstoss, die Farbenfrage zunächst in dem führenden Staate, in Preussen, zu regeln. Ein Erlass des preussischen Ressortministers vom 12. Mai 1874 ordnet für die Staatsbahnen an, dass die Abtheile der Personenwagen mit den betreffenden Fahrkarten bezüglich der Farbe in Uebereinstimmung zu bringen seien, „behufs leichterer Orientirung des reisenden Publikums“. Es werden festgelegt: für die I. Klasse gelb, für die II. Klasse dunkelgrün, für die III. Klasse braun und für die IV. Klasse grau, und wird damit bezüglich der drei ersten Klassen, wie besonders hervorgehoben ist, eine Uebereinstimmung mit den österreichischen Bahnen herbeigeführt. Ausserdem wird noch bestimmt, dass die Retourbillets und die Militärbillets ausser der Farbe der Fahrklasse noch mit weissen vertikalen oder horizontalen Strichen zu versehen seien. Noch in demselben Jahre kamen unter dem Vorsitz der Direktion der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn die in Berlin einmündenden Eisenbahnen dahin überein, gleiche Anordnungen wie die preussischen Staatsbahnen zu treffen. Die sogen. Retur- oder Doppelbillets sollten ferner, so wurde beschlossen, nicht nur durch einen weissen Längsstreifen, sondern auch dadurch von den einfachen Fahrkarten unterschieden werden, dass der Satz quer aufgedruckt

wurde. Später liess man den orangefarbenen Anstrich der I. Klasse fallen und begnügte sich mit einer orangefarbigen Umrahmung des grünen Anstrichs der II. Klasse, und so ist es noch heute.

Die preussischen Staatsbahnen hatten bereits vor 1870 Abonnements-, Rundreise- und Schülerkarten eingeführt. Mit dem 1. Oktober desselben Jahres gab man Abonnementskarten für 30 Hin- und 30 Rückfahrten, gültig für 3 Monate und für alle fahrplanmässigen Züge, aus. Sie waren am Rande mit 60 kleinen quadratförmigen Felderchen versehen. Später gab man diesen Abonnementskarten die Form hübscher Büchelchen und nannte sie unter erleichternder Abänderung der Bedingungen, wie sie im wesentlichen noch heute für die Monatskarten bestehen, Zeitkarten. Es dürfte nicht unwillkommen sein, den Text dieser Karten, welche auf der Vorderseite den preussischen Adler und die Bezeichnung des Direktionsbezirks, auf der Rückseite das gekrönte fliegende Rad und die Wagenklasse tragen, hier wiederzugeben.

Aus den Rundreisekarten war mittlerweile eine dem Reisebedürfniss angepasste besondere Einrichtung, das kombinirbare

Königliche Eisenbahn-Direktion ....

Zeit-Karte № ....

III. Wagenklasse.

Gültig nach Maßgabe der für die Preuß. Staatsbahnen bestehenden Bedingungen für die Ausgabe von allgemeinen Zeitkarten

zur Fahrt zwischen

.... und

....

über ....

....

....

.... vom .... bis einschl.

für

....

Kaution: Zehn Mark. Preis .... M. .... Pf.

Diese Karte ist auf Verlangen d. Fahrbeamten vorzuzeigen.

.........................., den ....

Königl. Eisenbahn-Betriebs-Amt.

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers:

Verlängerungs-Vermerk:

.................., den ....

Königl. Eisenbahn-Betriebs-Amt.

(Trocken-stempel.)

Rundreisebillet, das heutige zusammenstellbare Fahrscheinheft, hervorgegangen. Diese später zu gewaltigem Aufschwung gekommende Einrichtung fand allenthalben, namentlich in den mittleren Klassen des Volkes, warme Anhänger und wurde bereits im Jahre 1885 zu einer gemeinsamen und ständigen Einrichtung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erhoben. Ihre Eigenart besteht bekanntlich in der dem Fahrgaste überlassenen Anreihung verschiedener an einander anschliessender Fahrscheine für bestimmte Theilstrecken mit dem ursprünglichen Ausgangspunkt als Endziel, ist also im Grunde genommen nichts anderes als eine Rückfahrkarte, nur mit unendlich viel mehr Bewegungsfreiheit und längerer Gültigkeitsdauer, wobei freilich eine Gesammtentfernung von 600 km vorhanden sein muss. Der billige Preis und der Mangel einer Vergünstigung für Reisegepäck lassen die Einrichtung als für den sommerlichen Reiseverkehr zugeschnitten erscheinen. Thatsächlich war sie ursprünglich auch nur für den Sommerverkehr bestimmt und ist erst nachträglich dem Winterverkehr geöffnet, auch sind verschiedene Erleichterungen eingetreten. Besondere Büros sind ständig mit der Erledigung dieses Dienstzweiges beschäftigt, in dessen Gebiet nach und nach ganz Mitteleuropa einbezogen worden ist. Die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte gelten bekanntlich bei einer Entfernung bis 2000 km 45 Tage, bei grösseren Entfernungen 60 Tage. Unter dieses Kapitel fallen auch die ähnlich eingerichteten, 45 Tage gültigen Sommerkarten, eine Begünstigung für die Besucher der Nord- und Ostseebäder, denen hierauf Freigepäck wie bei den gewöhnlichen Fahrkarten gewährt wird. Noch 1879 bemühte sich die Handelskammer in Emden um Einführung dieser nach den Kammerverhandlungen demnächst wieder zu beseitigenden Fahrtausweise. Der Zeitströmung Rechnung tragend, führte man in Preussen Anfang der 80er Jahre auch Arbeiterbillets ein (Arbeiterrückfahrkarten, Arbeiterwochenkarten).

Der Lokaltarif vom 15. März 1886 der königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinisch) in Köln gibt ungefähr ein Bild der im inneren preussischen Verkehr aufliegenden Fahrkarten. Er führt folgende Arten auf:

1. für einfache Fahrten, Turbillete, und zwar a) solche mit der Bezeichnung: gültig für alle Züge, b) solche mit der Bezeichnung: Personenzug, 2. für Hin- und Rückfahrten, Returbillete, 3. Militärbillete, 4. Arbeiterretur- und Arbeiterwochenbillete, 5. Abonnementskarten für Erwachsene, 6. desgleichen für Schulkinder, 7. Rundreisebillete, 8. Hundebillete.

Im Juni 1892 wurden auf den belgischen Staatsbahnen abweichend von dem bisherigen ängstlichen System der Kilometerberechnung 15 tägige Abonnementskarten zu ganz erstaunlich billigen Preisen, für das ganze Staatsbahnnetz gültig, ausgegeben, da die Verwaltung jedenfalls damit rechnete, dass der Inhaber in dieser Zeit nur einen Theil der 3250 km des belgischen Netzes befahren würde. Es gab dieser Vorgang der württembergischen Staatsbahnverwaltung Veranlassung zur Einführung der Landeskarten, die auch 15 tägige Gültigkeit mit der Berechtigung zur Fahrt auf allen Staatsbahnstrecken erhielten (45, 30, 20 ℳ für die drei Klassen). Ausserdem trat Württemberg mit einer weiteren Neuerung hervor: es waren dies Fahrscheinbücher für 30 Fahrten innerhalb eines Jahres zwischen zwei bestimmten Stationen — die jetzt auch in Bayern eingeführt sind —, während Baden eine amerikanische Einrichtung einbürgerte, die Kilometerbillets (1000 km: I. Klasse 60, II. Klasse 40, III. Klasse 25 ℳ, gültig für ein Jahr, auch für Familienmitglieder, Geschäftspersonal und Gesinde).

So kann man eine recht nette Liste über die vorhandenen Fahrtausweise zusammenstellen. Die letzten Jahre haben uns noch eine ganze Reihe von Neuerungen gebracht. Der Schlafwagen kann nur gegen Lösung einer Bettkarte benutzt werden, der Bahnsteigsperre musste die Bahnsteigkarte folgen, den D-Zügen die Platzkarte, der Neuerung bezüglich der Fahrradbeförderung in Preussen die Fahrradkarte; die letzte Militär-Eisenbahnordnung rief eine neue Art von Fahrkarten für im Dienste reisende Militärs ins Leben. Von anderen noch nicht genannten Ausweisen seien erwähnt die verschiedenen Blankets, die Schnellzugsergänzungs-, auch Schnellzugszuschlagskarten (in Süddeutschland), die Umwegs-, auch Ergänzungskarten, Karten mit sogen. Allongen für verschiedene Wege, die Sonntagsrückfahrkarten, die Schiffsanschlusskarten, die Anschlusskarten für feste Rundreise- und Sommerkarten, die Nebenkarten für Monatskarten, die Zusatz- (Nachlöse-, Taxzuschlag-) Karten (§ 21 E.-V.-O.), ferner: Schülerbeförderungsscheine, Schülerkarten, Schülermonatskarten, Schülerkarten zu 30 Tagen, die Hunderückfahrkarten, die Doppelkarten IV. Klasse, die Militärrückfahrkarten u. a. m. Eine ganz neue Form ist die Sammelkarte.

Die letztgenannte Karte, welche unseres Wissens aus Belgien stammt, hat für die Verminderung des Fahrkartenbestandes besondere Bedeutung. Es ist hierunter die Vorder- und Rückseite einer nach dem belgischen System ausgefertigten einfachen Fahrkarte III. Klasse abgedruckt, welche in Pepinster gelöst und bis Verviers benutzt ist. Die Karte kann nach dem Aufdrucke je nach Bedarf nach 7 verschiedenen Stationen verausgabt werden, so dass man für drei Klassen statt 21 nur drei Sorten von Fahrkarten braucht. Aengstliche Kilometerreiterei ist dabei vermieden. Es beträgt die Entfernung von Pepinster nach Forges Thiry 2, nach Cornesse, Ensival, Juslenville je 3,

nach Goffontaine und Theux je 4, nach Verviers 5 km. Preis 20 Cts. Zur besseren Orientirung ist auch noch die eine Hälfte einer zweitheiligen Rückfahrkarte Herbesthal-Verviers beigegeben, die für zwei Stationen nutzbar gemacht wird. Die Zielstation ist durchlocht. Die beiden zweisprachigen Kärtchen geben einen überraschenden Beweis dafür, was man alles auf einen so kleinen Raum drucken kann.

Vorderseite. Rückseite.

1H 2533
de PEPINSTER
VERS L'UNE DES STATIONS
D'AUTRE PART
van PEPINSTER
NAAR EENE DER STATIEN
TER ANDERE ZIJDE.
3e CL. Fr 0·20
CLASSE·KLAS
DEMI PRIX HALVE PRIJS 0·10

CORNESSE
ENSIVAL
FORGES-THIRY
GOFFONTAINE
JUSLENVILLE
THEUX.
VERVIERS

DE L'UNE DES STATIONS
D'AUTRE PART VERS
HERBESTHAL
VAN EENE DER STATIEN
TER ANDERE ZIJDE NAAR
HERBESTHAL
3e CL. KL. Fr. 0·95

Im übrigen hat jede derartige Vereinfachung namentlich in grösseren Betrieben ihre schweren Bedenken. Jedenfalls gilt auch hier das Wort: Eines schickt sich nicht für Alle. Lediglich der Vollständigkeit wegen verzeichnen wir die nachstehende Einrichtung der Main-Neckarbahn.

Zwischen Heidelberg und Wieblingen werden statt Hin- und Rückfahrkarten verabfolgt: a) für die Hin- und Rückfahrt in I. Klasse eine einfache Fahrkarte I. Klasse zusammen mit einer einfachen Fahrkarte III. Klasse, b) für die Hin- und Rückfahrt in II. Klasse eine einfache Fahrkarte I. Klasse und c) für die Hin- und Rückfahrt in III. Klasse eine einfache Fahrkarte II. Klasse, und zwar sämmtlich durch den Stempel „Zurück“ als Rückfahrkarten gekennzeichnet.

Im Verkehr von den Haltepunkten der grossherzoglich hessischen Nebenbahnen Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth i. O., für welche die Fahrkartenausgabe im Zuge erfolgt, werden Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre sowie jüngere Kinder, falls für sie ein Platz beansprucht wird, zu ermässigten Sätzen in der Weise befördert, dass für ein Kind zur einfachen oder Hin- und Rückfahrt in II. Klasse eine einfache bezw. Rückfahrkarte III. Klasse und zur einfachen oder Hin- und Rückfahrt in III. Klasse eine bezw. zwei Militärfahrkarten verabfolgt werden. Bei Hin- und Rückfahrt in III. Klasse wird eine der beiden Militärfahrkarten mit dem Vermerk „Rückfahrt“ versehen und erst bei der Rückfahrt durchlocht und abgenommen. In denjenigen Verkehrsbeziehungen, in welchen der Fahrpreis einer Rückfahrkarte III. Klasse für einen Erwachsenen 15 oder 20 ₰ beträgt, wird für ein einzelnes Kind bei Hin- und Rückfahrt in III. Klasse an Stelle zweier Militärfahrkarten eine einfache Fahrkarte III. Klasse für einen Erwachsenen mit dem handschriftlichen Vermerk „Hin- und Rückfahrt“ verabfolgt.

Von der badischen Bahn stammt die nachfolgend abgebildete Fahrkarte Müllheim-Freiburg, die auch als Rückfahrkarte verwendet werden kann.

Unsere Aufzählung wäre nicht vollständig, wollten wir zum Schluss nicht auch der Freikarte und ihrer verschiedenen Nebenformen (Freifahrkarte, Freischein, Freifahrschein, Vorweis) wenigstens Erwähnung thun. Von den Bevorzugten abgesehen, welche sich im Interesse des Dienstes ständig oder zeitweilig der Wohlthat dieser Einrichtung erfreuen, bildet sie für die

Personenzug.
Müllheim
nach
FREIBURG, Haupt-Bahnhof
als Rückfahrkarte 10 Tage gültig und nicht übertragbar (siehe Tarif)
2. Kl. 1,60 ℳ.
Müllheim-Freiburg H.
9256

grosse Mehrzahl der Beamten namentlich eine gern gesehene Begleiterscheinung des Sommerurlaubes. Sie wäre deshalb eigentlich einer eingehenderen Beschreibung werth; verdient hat sie es gewiss.

Es hat natürlich nicht an den verschiedensten Versuchen gefehlt, welche auf Vereinfachung des Fahrkartenwesens, Erleichterung der Ausgabe usw. hinzielten. In den letzten Jahren ist ein sogen. amerikanischer Fahrkartendrucker aufgetaucht. Er vereinigt alle möglichen Eigenschaften in sich, er druckt die Fahrkarte, schneidet sie ab, markirt die Karte mit Nummer, Preis und Reiseziel, ausserdem kontrolirt er den Fahrkartenverkäufer. Die französische Nordbahn hat einen solchen Apparat, welcher von der Firma Lange & Bonnet, 6 rue de Castellane in Paris hergestellt ist, an einem ihrer für den Vorort- und Gürtelbahnverkehr bestimmten Schalter aufgestellt. Die von ihm verausgabten Karten sind für die I. Klasse auf rosa, für die II. Klasse auf weissem und für die III. Klasse auf blauem Karton gedruckt. Ein solcher Apparat hat immerhin nur eine beschränkte Verwendbarkeit, und er ist unseres Wissens auch in Deutschland noch nicht in Thätigkeit gesetzt. Nicht ohne Vortheil hat man sich bei uns der Verkaufsautomaten bedient, welche gegen einen bestimmten Einwurf Bahnsteigkarten oder Fahrkarten für den Nahverkehr verkaufen und in gewissen Fällen sogar auf einen grösseren Geldbetrag herausgeben.

Mit der Zunahme der Fahrkarten wuchs auch das Bedürfniss nach zweckmässiger Unterbringung in den Fahrkartenschränken. Im grossen und ganzen hat man an dem ursprünglichen System, welches bekannt genug ist, wenig geändert. Joh. Müller in Schaffhausen fertigt jedoch seit einer Reihe von Jahren Schränke an, deren Gefächer so eingebaut sind, dass die Fahrkarten nicht mehr aufeinander liegend, sondern stehend, mit der bedruckten Seite nach vorn, aufbewahrt werden; ausserdem haben die Schränke Rollladenverschluss. Auch der Stempelapparat hat sich wenig verändert. Für gewisse Fahrkartensorten ist noch ein Nadelapparat hinzugetreten.

16 · 4 · 00

Die Herstellung der Karten haben die Verwaltungen von jeher möglichst selbst in die Hand genommen oder doch die Herstellung streng überwacht. Sinnreich erdachte Maschinen liefern den Vorrath gleich im grossen, und eine sorgfältige Kontrole wacht darüber, dass alles mit rechten Dingen zugeht. Welche Unmengen von Fahrkarten verbraucht werden, kann man daraus entnehmen, dass die linksrheinische Verwaltung z. B. 1894 für ihr 2040 km umfassendes Netz die Lieferung von jährlich 39000000 Stück Fahrkarten sowie den Verkauf von 35000 kg Fahrkartenmakulatur ausschrieb.

Wie nichts der Sammelwuth entgeht, so auch nicht die Eisenbahnfahrkarte. Es ist dies freilich schon ein etwas schwieriger auszuübender „Sport“ als das Einsammeln von Postmarken oder Ansichtskarten, denn es kostet viel Geld. Wir haben auf Eisenbahnreisen aber schon mehr als einen Reiseonkel getroffen, der diese oder jene Karte als noch in seiner Sammlung fehlend bezeichnete und nach deren Besitz förmlich

zu lechzen schien. Nun, vielleicht bietet sich für unsere Eisenbahnmuseen einmal Gelegenheit, eine solche Sammlung käuflich zu erwerben. Im Nationalmuseum zu München fanden wir als besondere Merkwürdigkeit einen Stimmzettel für die französische Volksabstimmung zu Gunsten Napoleon's III. Warum sollte ein Album mit Eisenbahnkarten nicht ebenfalls des Aufhebens an öffentlicher Stelle werth sein? In Nürnberg hat man ja dazu auch den Anfang gemacht.

Wenn wir zum Schluss rückschauend die lange Reihe der verschiedenartigen Fahrtausweise überblicken, so werden wir den eingangs der gegenwärtigen Ausführungen ausgesprochenen Gedanken nicht unterdrücken können: eine Vereinfachung thut uns bitter noth. Man erinnere sich der dickleibigen Monatsrechnungen, der oft mit Tausenden von Nummern bedeckten Kassenrevisionsprotokolle! Aber das Rechte zu finden wird schwer sein! Reinhold Brand.

Länder, Völker und Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 58.)

Dies Erforderniss wird auch, um nach dieser Umschau unter den Eisenbahnen Europas und des angrenzenden Asiens nach Deutschland zurückzukehren, bei unseren Kolonialbahnen vor allem zu beachten sein, wenn wir sie einmal besitzen werden. Der Anfang der Usambarabahn ist nicht vielversprechend, offenbar ist dort in manchen Dingen, Stationsgebäuden u. dgl., überflüssiger Luxus getrieben; besser haben wir schon den Kolonialgeist bei der Bahn nach Windhoek bewährt, an der wir gewiss ebenso wie an der ostafrikanischen Centralbahn Freude erleben, wenn wir uns eben den Zuständen des Landes anbequemen.

M. H! So reizvoll der Weg ist, so kann ich ja mit Ihnen nicht die ganze Welt durchwandern; aber ich würde doch dem Eisenbahngenius unrecht thun, wenn ich nicht hier noch desjenigen Landes gedenken wollte, das seine Eisenbahnen vielleicht in der eigenartigsten und grossartigsten Weise entwickelt und dessen Jugendkraft ihm ihren Stempel aufgedrückt hat: Amerikas oder besser der Vereinigten Staaten. M. M. v. Weber schildert mit höchstem Interesse die dortigen Eisenbahnzustände, die uns allen aus Beschreibungen, nicht wenigen aus eigener Anschauung bekannt sein werden. Das durch und durch solide Eisenbahnwesen Englands wurde, sobald es hinüber kam, von den Yankees nach ihrer Weise umgeformt.

Hier war, wie Weber geistvoll ausführt, die Eisenbahn der erste Weg in die Wildniss, der fast alleinige Vorwärtsträger der Civilisation über Länderstrecken, grösser und physikalisch unendlich viel reicher als die alte Welt; sie war nicht nur ein Organ im Staatsmechanismus, sondern der mächtigste Staatenbildner selbst, der Schöpfer neuer Kulturmittelpunkte und Organismen, deren Aufschiessen aus der Wildniss ihrem eisernen Fusstritt folgte, wie das Aufkeimen der Ernte dem Schritte des Säemanns. In Amerika wurde sie zum freien Werkzeuge in jedermanns Hand, zum treuen und starken Gefährten in jedermanns Leben. So wuchs dies gewaltige Werkzeug unserer Zeit zu einer in Europa ungeahnten Macht und Grösse empor. Auch jetzt noch nehmen die Vereinigten Staaten in der räumlichen Ausdehnung ihres Netzes den ersten Rang ein. Nach der soeben im „Archiv für Eisenbahnw." veröffentlichten Statistik über die Eisenbahnen der Erde zählten sie am Schlusse des Jahres 1898 299 911 km, ihr Netz wird also jetzt 300 000 km überschritten haben; ganz Amerika besass 386 732 km, während Europa Ende 1898 269 743 km, Asien nur 55 605 km zählte. In Europa steht Deutschland mit rund 50 000 km voran, Oesterreich-Ungarn besitzt 35 113 km, Grossbritannien nur 34 668 km Eisenbahnen.

Neben dem Guten tritt bei den Vereinigten Staaten auch viel Hässliches hervor. Dem Yankee war und ist Schnelligkeit des Baues und Betriebes, Massenhaftigkeit und Billigkeit der Beförderung die Hauptsache; die Billigkeit nicht im Interesse des Publikums, sondern in dem der Geldleute, der Eisenbahnkönige, die sich sehr bald der Eisenbahnen bemächtigten. In keinem Lande hat die Selbstsucht, die rücksichtslose Ausbeutung, die Gewissenlosigkeit schlimmere Orgien auf diesem Felde gefeiert, als in den vereinigten Staaten, wo die Eisenbahnbankerotte noch jetzt an der Tagesordnung sind, und doch sind auch in keinem Lande durch die Energie, den praktischen Geist, die Freiheit von jeglicher Bevormundung und jedem Vorurtheil glänzendere Erfolge erzielt worden. Freilich liegen dort, wie in allem, so auch auf diesem Gebiet die schroffsten Gegensätze nebeneinander: Bahnen von unbedingt trefflicher Bauart und Solidität, dann wieder leichtsinnige Schöpfungen des Augenblicks und der Geldgier, denen man sein Leben ungern anvertraut. Züge mit einem bei uns noch immer unbekannten Luxus für die reiche Welt — daneben die Niggercars, gegen die unsere so menschenfreundlich immer wieder verbesserte IV. Klasse ein Pullmanuwagen ist. Einrichtungen, wie die jetzt zur zwangsweisen Durchführung gelangende Selbstkuppelung der Eisenbahnwagen, deren Durchführung in Europa Tausende von Menschenleben jährlich vor Tod und Verstümmelung bewahren würde, daneben vielfach eine Sorglosigkeit des Signalwesens und der Bahnbewachung, dass uns die Haare zu Berge stehen, wenn wir es lesen. Trotz dieser Gegensätze haben die amerikanischen Eisenbahnen bis heute einige allgemeine Züge bewahrt: den völligen Mangel der Streckenbewachung — das look out for the locomotive ist für jedermann genug —, ein echtes Zeichen einer Nation, der das help your self höchster Grundsatz ist; die mächtigen Kuhfänger vorn an der Lokomotive, auch da, wo diese keineswegs endlose Prärien zu durcheilen haben; die riesenhafte Grösse der Betriebsmittel, sowohl der Maschinen wie der Personen- und Güterwagen. Freilich im Maschinenbau hat sich Europa den Abmessungen der neuen Welt sehr genähert, aber die 50 t-Wagen werden wir den Amerikanern trotz der „Güterbahn"-Gedanken schwerlich nachmachen. Doch müssen wir in der alten Welt anerkennen, dass wir von den Amerikanern viel gelernt haben. Amerika war uns im Strassenbahnwesen durchaus vorbildlich. Die Newyorker Hochbahn war die erste von allen; in den verschiedenen Methoden des elektrischen Betriebes ist uns Amerika gleichfalls vorangegangen. Die kürzlich in der Vereinszeitung mitgetheilten Leistungen der Chicago-Schleifenbahn — 1 366 Züge an einem Tage — sind von uns noch nicht erreicht. Auch in der rücksichtslosen Geschwindigkeit der sogen. Rekorde, deren höchster m. W. ein solcher von 180 km in der Stunde auf der Newyork- und Hudsonriverbahn am 11. Mai 1893 mit der berühmten Lokomotive 999 der Baldwinwerke ist, haben uns die Amerikaner gezeigt, was geleistet werden k a n n.

In der Geschwindigkeit der Herstellung leisten sie gleichfalls unerreichtes. Es wurde vor einiger Zeit berichtet, dass man dort eine Lokomotive in zwei Tagen erbaut habe. Wie sie dann freilich geworden ist, haben wir nicht erfahren. Alles in allem bleibt das Gepräge amerikanischen Eisenbahnwesens Schnelligkeit, Grossartigkeit, Wagemuth, Kühnheit der Erfindung — daneben die Schattenseiten der Unsolidität, der Unsicherheit, der Habsucht —, des völligen Fehlens der Rücksichtnahme auf die Anforderungen des Gemeinwohls. Die schüchternen Versuche durch die Interstate commerce law verlaufen,

wie v. d. Leyen neulich in einem Aufsatze in der Vereinszeitung von neuem dargelegt hat, ziemlich kläglich. Das neueste Erzeugniss ganz amerikanischen Geistes ist die geplante Kontinentalbahn, deren Unglaublichkeiten dargelegt zu haben, das Verdienst unseres Kollegen Kemmann ist.

Nur wenige Worte noch über die Eisenbahnen der übrigen Welttheile, soweit wir sie nicht schon berührt haben. Von der russisch nationalen transsibirischen Bahn war schon die Rede, ebenso von unseren Eisenbahnplänen in Kleinasien. Die chinesischen Bahnen wie die türkischen, von allen europäischen Nationen umworben, sind eben erst in ihren Anfängen. Die Rücksicht auf die nationalen Eigenthümlichkeiten ist hier sehr bequem gemacht. Bei der Bedürfnisslosigkeit des Chinesen ist die einzige Bedingung des Reisens für ihn Billigkeit und Möglichkeit des Zusammenhockens mit Kind und Kegel. Zweifellos ist China für das Eisenbahnwesen das Land der Erorberungen. Das ungeheure, eng bevölkerte Reich wird trotz der Entwickelung der Wasserstrassen und der Billigkeit des Trägerlohns binnen weniger Jahrzehnte ein Eisenbahnnetz haben, das mit dem europäischen an Dichtigkeit wetteifert, und bei der Anstelligkeit, dem Fleiss und der Genügsamkeit der Chinesen werden sie gewiss, wenn auch zunächst noch unter europäischer Leitung, treffliches Material für Eisenbahnbedienstete abgeben, wie sie schon jetzt als Heizer und Werkstättenarbeiter sehr brauchbar sein sollen. Ein nationales Gepräge werden die Eisenbahnen durch die schon erwähnte Einrichtung der Personenwagen erhalten; auch dem unwiderstehlichen Hang der Chinesen zu Diebstahl und Betrügereien wird man Rechnung tragen müssen, wie es schon jetzt geschieht, indem man alle Gegenstände von irgend welchem Werth, wie Kupfer u. dergl., aus dem Bereich der Reisenden entfernt und das System der Fahrkartenlösung gleichfalls durch scharfe Kontrolmaassregeln vor den Hinterziehungen thunlichst schützt.

Grossartige Fortschritte hat das Eisenbahnwesen in den letzten Jahren bekanntlich in Japan gemacht, über die uns unser Vereinskollege Baltzer in Tokio stets in liebenswürdiger Weise auf dem Laufenden erhält. So eifrig der Japaner die abendländische Kultur sich anzueignen strebt und so befähigt er hierzu auch ist, so ist er doch, wie die neuesten dortigen Parlamentsverhandlungen gezeigt haben, für die Verstaatlichung seiner Bahnen noch nicht reif. Die Versuche hierzu sind kläglich an der Habsucht der Parteien gescheitert. Auch sonst zeigt das dortige Eisenbahnwesen, ebenso wie das japanische Volk, kindliche Züge: die Schmalspur beherrscht das ganze Netz, man fahrt äusserst langsam, selbst die Schnellzüge erreichen nur 40 km Stundengeschwindigkeit; fast alle Bahnen sind eingleisig, der ganze Sicherheitsdienst der Züge beruht auf dem bekannten Zugstabsystem; die Signaleinrichtungen sind höchst einfach, nirgends Läutewerke. Ebenso sind die Wagen einfach in allen Einrichtungen, fast ausschliesslich zweiachsig, ihr Gang ist sehr unruhig, die Kuppelung mangelhaft, so dass das Fahren auf längeren Strecken zur Qual wird. Es gibt weder Rauch- noch Frauenabtheile. Alles sitzt durcheinander und raucht, Männlein und Fräulein. Das Sitzen besteht im „Hocken“ mit untergeschlagenen Beinen. Dies ist auch die regelmässige Haltung der Japaner auf den Bahnsteigen. Die Beleuchtung ist mässig, die Heizung erfolgt durch die glücklich bei uns überwundenen Wärmflaschen. Alles dies wird ein Japaner kaum empfinden, denn er hat nach Baltzer noch keine „Nerven“, kann in jeder Stellung und zu jeder Zeit schlafen, ist überhaupt von der grössten Anspruchslosigkeit. Sehr erheiternd ist, was Baltzer in dieser Beziehung von den japanischen Bahnhofsbedürfnissanstalten sagt. Doch liest sich das besser (S. 1460 des vor. Jahrg. d. Z. d. V. D. E.-V.) als es sich vorträgt.

Hochentwickelt ist das Eisenbahnwesen in Australien. Natürlich weist der Gang der Dinge hier mit Amerika und England vielfache Verwandtschaft auf, doch hat merkwürdigerweise die Staatsgewalt einen viel kräftigeren Einfluss geübt, so dass in der ältesten und fortgeschrittensten der Kolonien, in Neu-Südwales, sogar das Staatsbahnsystem herrscht. Infolgedessen ist dort das Eisenbahnwesen von den Auswüchsen der wilden Spekulation, der Pools und von den Bankerotten frei geblieben. Im übrigen finden sich auch hier viele Züge des nur auf das Praktische gerichteten englischen Wesens. Die Bauten sind schmucklos, die Güterwagen sehr gross, sie ruhen sämmtlich auf Drehgestellen und sind mit der automatischen Westinghousebremse ausgerüstet. Die Dichtigkeit des Verkehres ist unendlich verschieden; in der Nähe von Sidney sind sämmtliche Bahnen viergleisig, ein Tunnel dort sogar sechsgleisig, während an den Grenzen der Kolonie sogen. Pionierbahnen bestehen, auf denen nur wöchentlich ein- oder zweimal Züge verkehren. Die Anlagekosten dieser normalspurigen Kleinbahnen betragen rund 20 000 *M*, sie dürfen nur langsam befahren werden, während auf den Hauptbahnen die glänzend ausgestatteten Expresszüge, welche u. a. in einem Anhängewagen stets einen besonderen Raum mit Vorrichtungen zur Aufstellung von Zweirädern führen, sich in ihrer Geschwindigkeit mit der übrigen Welt messen können. Die Sicherheit auf diesen australischen Staatsbahnen soll grösser sein, als in England; fast die Hälfte aller Linien hat Streckenblockung, die andere Hälfte ist mit einer Verbindung des Block- und des elektrischen Stabsystems versehen; die Expresszüge haben automatische Auswechsler, welche es den Führern gestatten, bei der Durchfahrt durch die Bahnhöfe, ohne Verminderung der Geschwindigkeit, die Stäbe selbstthätig auszutauschen.

M. H.! Ich müsste, um meine Aufgabe zu erschöpfen, noch weitere Länder in den Kreis der Betrachtung ziehen: Indien, Aegypten, die afrikanischen Kolonien gäben hierzu reichen Stoff. Aber ich glaube, dass meine Ausführungen genügen, um den Beweis zu liefern, dass die Weber'schen Grundgedanken über die engen Wechselbeziehungen, die zwischen Ländern, Völkern und Eisenbahnen bestehen, sich auch in den letzten 30 Jahren durchaus als richtig bewährt haben. Freilich hat seitdem auch der internationale Verkehr weitere ungeheure Fortschritte gemacht und seine ausgleichende Wirkung auf die Verkehrseinrichtungen nicht verfehlt. Der amerikanische Pullmannwagen hat die Meere überschritten und der eben von Konstantinopel zurückgekehrte Luxuszug wird seinen Vorbildern jenseits des Ozeans schwerlich etwas nachgeben. Das amerikanische Selbstkuppelungssystem wird hoffentlich in nicht zu ferner Zeit seinen Siegeszug über den Kontinent der alten Welt antreten. Unsere deutschen Eisenbahneinrichtungen sind für Mitteleuropa vielfach vorbildlich gewesen und werden sich, seit wir national und wirthschaftlich geeinigt und erstarkt sind, über die ganze alte Welt ausbreiten. Einen unserer besten Pioniere haben wir eben in Siam verloren. Unsere Wohlfahrtseinrichtungen, unsere Unfallversicherungsgesetze, unsere Staatsbahnverwaltung finden überall um uns herum Nachahmung. So ist eine wohlthätige Wechselwirkung vorhanden. Aber es bleiben Dinge genug, die auch den Eisenbahnen ihr nationales Antlitz wahren. Wir Deutsche lassen es wahrlich nicht daran fehlen, aufs eifrigste zu forschen, wo und wie wir von unseren Nachbarn, von der ganzen Welt lernen können. Niemand reist so viel als wir, um uns Fremdes anzueignen, um gespannt aufzupassen, wie und worin wir uns noch zu bessern haben. M. M. von Weber ist selbst ein leuchtendes Beispiel für diesen Fleiss der Reise, für die unparteiische Anerkennung, die wir dem Fremden zollen mehr als irgend eine andere Nation. Viele sind seither seine Wege gewandelt, kaum Einen unter uns wird es geben, der nicht einmal jenseits unserer Landesgrenzen Umschau gehalten und Vergleiche angestellt hätte zwischen draussen und drinnen.

Nun, wenn wir zurückblicken auf das Vierteljahrhundert, das seit Weber's Betrachtungen verflossen ist, so können wir uns wohl das Zeugniss ausstellen, dass wir nicht müssig gewesen

sind, dass wir nach der Zeit unserer Kriege am Friedenswerk mächtig geschafft haben, dass wir den Vorsprung, den damals noch in den Verkehrseinrichtungen manche Nationen vor uns hatten, entweder schon eingeholt haben oder doch auf dem besten Wege sind, ihn einzuholen. Alles in allem, m. H., und damit möchte ich meinen Vortrag schliessen: wir haben wohl auch bei diesem Rückblick allen Grund zu dem, was der unvergessliche Heinrich von Treitschke als das höchste Gut bezeichnete, zu der Freude am Vaterlande.

Ein Mangel der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands.

Zu der Erwiderung in Nr. 53 S. 815 darf ich mir zu bemerken gestatten, dass die Untereintheilung der Betriebsordnung nicht versehentlich, sondern absichtlich unbeachtet blieb, weil sie, soweit die Sicherung der Weichen betroffen wird, weder natürlich, nothwendig, scharf genug, noch zweckmässig ist. Man vergleiche nur § 3 Abs. 2 und § 51 Abs. 1. Ersterer handelt von ein- oder durchfahrenden Personenzügen, letzterer von fahrenden Zügen überhaupt. Weshalb das erstere unter „Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn", das letztere unter „Handhabung des Betriebes" stehen muss, ist nicht ohne weiteres klar, und nur ein sehr scharfer Schluss kann vielleicht eine einigermaassen zutreffende Begründung für die unterschiedliche Behandlung geben. Die Folge ist aber die in Nr. 49 d. Ztg. geschilderte, nämlich die, dass kaum ein Beamter des äusseren Dienstes die Vorschriften genau kennt. Der Herr Einsender frage nur irgend einen Stationsbeamten auf einem Berliner Bahnhofe, was über die Sicherung der Weichen vorgeschrieben ist; er wird sich überzeugen, dass der Unterschied zwischen § 3, 2 und § 51, 1 nicht geläufig ist und dass dies an der Unzweckmässigkeit der Eintheilung liegt. Für eine systematische Abhandlung mag diese ja ganz richtig sein. Das Denken des die Vorschriften handhabenden Personals ist aber zu einfach und unentwickelt, um den nicht ohne weiteres offen an der Oberfläche liegenden Unterschied erfassen zu können. Die Dienstvorschriften sollen und müssen vor allen Dingen einfach und zweckmässig sein und das Zusammengehörige in übersichtlicher Anordnung zusammenbringen. Dass dies für den vorliegenden Gegenstand nicht der Fall ist, habe ich zuerst an mir selbst erfahren, als mir noch die unmittelbare Berührung mit dem Betriebe fehlte und ich wiederholt genöthigt war, dem Gedächtnisse durch Einsichtnahme der zerstreuten Vorschriften zu Hilfe zu kommen. Seitdem habe ich mich durch mehrere hundert Prüfungen überzeugt, dass die Zerstreuung des Stoffes ein allgemeiner und nicht unbedenklicher Nachtheil ist. Mein Vorschlag ist deshalb unmittelbar aus der Praxis geschöpft, und es möchte sich empfehlen, ihm gelegentlich zu entsprechen. Dass in vielen anderen Dienstvorschriften auf die Betriebsordnung Bezug genommen wird, darf wohl kein Grund sein, das als unzweckmässig und vielleicht nicht unbedenklich erkannte zu beseitigen, weil zur Durchführung der Bestimmungen vor allen Dingen leichte Verständlichkeit gehört. Voraussichtlich wird für die meisten Dienstvorschriften Berücksichtigung etwaiger Aenderungen bei einer Neuauflage genügen, weil am Inhalt und Wesen der Bestimmungen nichts geändert wird.

Kz., 16. Juli 1900. Ss.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vorsorge für den Herbstverkehr.** Die königlich preussischen Eisenbahndirektionen haben, dem „Berl. Akt." zufolge, im Interesse einer möglichst glatten Abwickelung der Herbsttransporte die folgende Aufforderung an das verfrachtende Publikum erlassen: Durch die alljährlich in den Herbstmonaten stattfindenden Massentransporte von Feldfrüchten, Kohlen und anderen Rohprodukten wird erfahrungsmässig der Wagenpark der Eisenbahnverwaltung in aussergewöhnlicher Weise in Anspruch genommen. Wenn auch von dieser alles aufgeboten wird, um durch äusserste Anspannung aller Kräfte und Einrichtung zweckentsprechender Maassregeln eine Beschleunigung des Wagenumlaufs und damit eine rechtzeitige Gestellung der verlangten Wagen herbeizuführen, so bleiben doch alle getroffenen Anordnungen ohne durchschlagenden Erfolg, wenn die Eisenbahnverwaltung nicht bei den Empfängern und Versendern von Wagenladungsgutern diejenige Unterstützung findet, die im Verein mit den Maassnahmen der Verwaltung geeignet erscheint, eine ungenügende Wagengestellung nach Möglichkeit zu verhindern. Diese Unterstützung besteht im wesentlichen aus einer thunlichsten Beschleunigung der Ent- und Beladung von Wagen und einem frühzeitigen Bezuge der Wintervorräthe. Es werden daher alle Betheiligten, die während des Herbstes und Winters einen grossen Bedarf an Kohlen und Koks haben, hierdurch dringend ersucht, Sendungen von diesen Gütern, sofern die Beförderung auf der Eisenbahn in Betracht kommt, möglichst frühzeitig zu beziehen, um im allgemeinen Interesse an der Herbeiführung einer gleichmässigen Vertheilung des Güterverkehrs nach Kräften mitzuwirken.

— **Betriebseröffnungen.** Nachfolgende Eisenbahnstrecken sind bezw. werden demnächst dem öffentlichen Verkehr übergeben, und zwar:

1. Am 8. Juli d. J. die 26 km lange Theilstrecke Krotoschin-Dobrschytza der den Kreisen Krotoschin und Pleschen gehörigen Kleinbahn Krotoschin-Pleschen mit den Stationen: Krotoschin, Neuvorwerk, Brschosa, Heinrichsfeld, Dschielitz, Rosdraschewo, Tschemeschno, Neudorf, Wykow, Deutsch-Koschmin, Isbitschno und Dobrschytza für den Gesammtverkehr. Die mit 0,75 cm Spurweite erbaute Kleinbahn schliesst in Krotoschin an die preussische Staatsbahn (Direktionsbezirk Posen) an, woselbst sämmtliche auf die Staatsbahn übergebenen Güter umgeladen werden müssen. Die Betriebsleitung erfolgt durch die Betriebsverwaltung in Dobrschytza;

2. am 28. Juli d. J. die 24,88 km lange vollspurige Lokalbahn Kronach-Nordhalben für den Gesammtverkehr mit der 0,51 km langen, nur von Rangirzügen befahrenen Flügelbahn zum Lager- und Ladeplatz am Hasslachfluss. Die Betriebsleitung der in Kronach an die Strecke Bamberg-Probstzella anschliessenden Lokalbahn befindet sich in der Endstation Nordhalben und ist dem Oberbahnamt in Bamberg unterstellt. An der Lokalbahn liegen die folgenden Stationen: Höfles, Rodach i. O.-F., Zeyern, Wallenfels, Steinwiesen, Mauthaus, Dürrenwaid und Nordhalben, ferner

3. am 6. August d. J. die 16,95 km lange vollspurige, dem Gesammtverkehr dienende Lokalbahn Rottershausen-Stadtlauringen mit den Stationen Poppenlauer, Massbach, Rothhausen und Stadtlauringen. Die Bahn schliesst in Rottershausen an die Strecke Schweinfurt-Meiningen an. Ihre dem Oberbahnamt Bamberg unterstellte Betriebsleitung befindet sich in der Endstation Stadtlauringen.

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft.** Die Verwaltung der Gesellschaft glaubte, wie sie im Geschäftsbericht für 1899/1900 ausführt, von neuen Unternehmungen, welche einen grösseren Geldaufwand erforderten, absehen und sich besonders der Pflege und dem weiteren Ausbau der im ersten Betriebsjahre schon eingeleiteten Unternehmungen widmen zu sollen. Insgesammt ergeben die Eigenthumsbahnen einen Betriebsüberschuss von 113 427 ℳ. Nach Abzug der Zinsen für das Provinzialdarlehen wegen Voldagsen-Duingen und nach Aufbesserung aller Fonds verbleibt davon die Summe von 76 698 ℳ, durch welche das Anlagekapital der Bahnen von 1 822 540 ℳ mit etwa 4,2 % verzinst wird. Die Einnahmen aus dem Betriebe der gepachteten Bahnen: Anhaltische Harzbahn, Dessau-Wörlitz, Müllheim-Badenweiler, Ensdorf-Saarlouis-Wallerfangen, Spremberger Stadtbahn, Gr.-Peterwitz-Katscher haben im Berichts-

jahre gegenüber dem Vorjahre ein Mehr von rund 10 600 ℳ ergeben. Ebenso sind die Einnahmen aus dem Betriebe der gepachteten Bahnen Saarlouis-Fraulautern und Wächterbach-Birstein gegen das Vorjahr gestiegen. Es wird eine Dividende von 5 % gezahlt.

— **Eisenbahn Piesberg-Rheine.** Für den Bau dieser Bahn ist dem „Berl. Akt." zufolge nunmehr mit einem Grundkapital von 1 700 000 ℳ eine Gesellschaft gegründet worden. Es werden Aktien zu 1 000 ℳ ausgegeben, von denen der Staat 400 Stück übernimmt. Der Bau der Bahn soll alsbald begonnen werden.

— **Beamtenbeförderungen im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen.** Nachdem die beantragten Stellenmehrungen durch den Landtag Genehmigung gefunden haben, wurden die entsprechenden Beförderungen bei den pragmatisch angestellten Verwaltungs-, Betriebs- und technischen Beamten des höheren Dienstes mit Wirkung vom 1. August d. J. in nachstehender Weise zur Durchführung gebracht. Befördert wurden: 1. In die Kategorie AIIa, und zwar zu Oberinspektoren: die Assessoren Strehl und Ströll sowie die Inspektoren Ludwig Maier und Thumbach bei der Generaldirektion, die Inspektoren von Gässler, Eduard Miller, Seidl und Wolf, dann die Bezirkskassirer Kunz und Hess bei den Oberbahnämtern Kempten, München, Ingolstadt, Bamberg und Nürnberg; zu Oberingeniören die Bezirksingeniöre Förderreuther und Ebert bei der Generaldirektion (letzterer für den Brückenbau), Körper, Schrenk und Schmid bei den Oberbahnämtern Bamberg, Nürnberg und Rosenheim; zu Obermaschineningeniören die Bezirksmaschineningeniöre Gulden und Haas bei den Oberbahnämtern Regensburg und Rosenheim, Maurer bei der Generaldirektion. 2. In die Kategorie AIIb, und zwar zu Assessoren die Sekretäre Orff, Völcker, Rost, Ruckdeschel und Serrat; zu Inspektoren die Sekretäre Deppisch, Vogler, Tenscherz, Albrecht, Friedrich Hebberling, Springirskle, Lindemann, Stiegelschmitt und Hahn sowie die Rechnungskommissare Furtmayr und Steinhäuser, sämmtlich bei der Generaldirektion, und die Sekretäre Weiss, Babinger, Oberhäusser, Friedrich Müller, Dr. Hertel und Schneeberger bei den Oberbahnämtern München, Würzburg, Bamberg, Weiden und Kempten sowie der Bezirkskassenkontrolör Honig beim Oberbahnamt Weiden; zum Bezirkskassirer der Bezirkskassenkontrolör Heilmann beim Oberbahnamt Bamberg; zu Bezirksingeniören die Betriebsingeniöre Friedrich Kössler, Eyermann und Wicklein bei der Generaldirektion, dann Adolf Stumpf, Karl Maistre, Ludwig Freiherr von Neubeck, August Kieffer, Elegius Marggraff, Karl Westhoven, August Zangl, Gustav Markert, Georg Kuffer, Adolf Weingarth, Karl Seefried, Julius Grossmann bei den Oberbahnämtern und Matthäus Steinhauser bei dem Kanalamte, ferner Heinrich Liederer von Liederscron, Friedrich Kieffer, Johann Hafner, Georg Fleidl, Georg Ehrne von Melchthal, Wilhelm Weiss, August Reif, Johann Landgraf, Philipp Kessler und Friedrich Englmann als Vorstände von Eisenbahnbausektionen sowie Bonifaz Schmitt und Joseph Bleibinhaus als Vorstände von Imprägniranstalten; zu Bezirksmaschineningeniören die Betriebsmaschineningeniöre Friedrich Schmidt und Ludwig Voltz bei den Oberbahnämtern Würzburg und Augsburg, Friedrich Eisenbeiss und Joseph Schmitt bei den Centralwerkstätten München und Regensburg. 3. In die Kategorie AIII, und zwar zu Sekretären bei Oberbahnämtern die Offiziale Adam Vollmuth, Eugen Fischinger, Johann Burkhardt und Emil Mahla; zu Betriebsingeniören die Abtheilungsmaschineningeniöre Arthur Wünscher und Adolf Kohlborn bei der Generaldirektion (letzterer für Elektrotechnik), dann Karl Hager, Anton Woehrl, Simon Baumgärtner, Karl Göckel, Ferdinand Käppel, Joseph Schimpfle, Georg Schmid, Gustav Lang, Franz Eisert und Theodor Vogt bei den Oberbahnämtern; zu Betriebsmaschineningeniören die Abtheilungsmaschineningeniöre Julius Barth beim Oberbahnamt Nürnberg, Adolf Kummer bei der Centralwerkstätte Weiden, Christoph Opel, Ferdinand Karl und Meinrod Neumüller als Vorstände von Betriebswerkstätten.

Gleichzeitig wurden auch die Stationsvorstände Habel in Pasing, Ludwig in Erlangen, Huber in Marktredwitz sowie die Verwalter Seeberger bei der Centralwerkstätte Nürnberg und Flury bei jener in Regensburg zu Inspektoren befördert.

Ausser den vorstehend namentlich aufgeführten 100 Beamten des höheren Dienstes der bayerischen Staatseisenbahnen wurde auch noch eine grössere Anzahl Beamte des mittleren Dienstes ab 1. August d. J. befördert, und zwar: a) im mittleren Betriebs- und Verwaltungsdienste 38 Oberrevisoren und Oberexpeditoren zu Eisenbahnverwaltern, 166 Revisoren und Expeditoren zu Oberrevisoren bezw. Oberexpeditoren und ungefähr 100 Adjunkten zu Revisoren und Expeditoren; b) im mittleren bau- und maschinentechnischen Dienste 5 Werkmeister zu Werkstätten- bezw. Telegraphenverwaltern, 36 Bauführer zu Oberbauführern, 1 Geometer zum Eisenbahngeometer, 12 Oberwerkführer zu Werkmeistern und 7 Telegraphenoberwerkführer zu Telegraphenwerkmeistern, zusammen 365 Beamte des mittleren Dienstes.

— **Errichtung von Eisenbahnbausektionen in Bayern.** Da mit Gesetz vom 30. Juni d. J. die Herstellung von 34 Bahnen lokaler Bedeutung mit einem Kostenaufwand von 46 500 000 ℳ beschlossen worden ist, wurden zur Bauausführung derselben neben den bereits bestehenden sechs noch weitere fünf Eisenbahnbausektionen in den Städten Ansbach, Nabburg, Nördlingen, Passau und Schweinfurt vom 1. August d. J. ab errichtet.

— **Sammelfahrkarten im Nahverkehr der bayerischen Staatsbahnen.** Um die grosse Zahl der aufliegenden Fahrkarten zu vermeiden, hat die bayerische Staatsbahn für den Nahverkehr, bei welchem für die verschiedenen Stationen der gleiche Fahrpreis besteht, die Fahrkarten in gleicher Weise wie dies im Nahverkehr der grösseren Stationen der preussischen Staatsbahnen, insbesondere im Berliner Vorortverkehr, seit einer längeren Reihe von Jahren der Fall ist, vereinigt. Diese Karten enthalten z. B. für Nürnberg Centralbahnhof zum Preise von 20 ₰ zehn Bestimmungsstationen, ohne dass hierdurch die Deutlichkeit der Namen beeinträchtigt wird. Natürlich berechtigt diese Sammelfahrkarte nur zu einer einmaligen einfachen Fahrt von der Aufgabestation bis zu einer der Fahrkarte aufgedruckten Zielstation.

— **Lokomotivlieferungen für die bayerischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums vor kurzem an zwei bayerische Fabriken die Anfertigung und Lieferung von 115 verschiedenartigen Lokomotiven vergeben, und zwar von: a) 30 Stück $^3/_5$ gekuppelten Viercylinderverbund-Schnellzuglokomotiven der Klasse CV mit vierachsigen Tendern von je 21 cbm Wasserraum, abzuliefern innerhalb der Zeit vom 1. März bis 15. August 1901; b) 25 Stück $^3/_3$ gekuppelten Tenderlokomotiven der Klasse DII, Zwillingssystem, abzuliefern zwischen 15. Oktober 1900 und 1. März 1901; c) 14 Stück Tenderlokomotiven der Klasse BBII, System Mallot, für Lokalbahnen, lieferbar zwischen 16. August und 31. Oktober 1901; d) 12 Stück $^4/_5$ gekuppelten Güterzuglokomotiven der Klasse EI, Zwillingssystem, mit vierachsigen Tendern von je 21 cbm Wasserraum, ablieferbar in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Oktober 1901; e) 16 Stück $^4/_5$ gekuppelten Güterzuglokomotiven der Klasse EI, Zwillingssystem, mit vierachsigen Tendern von je 18 cbm Wasserraum, abzuliefern zwischen 15. Oktober 1900 und 15. Februar 1901, endlich f) 18 Stück $^2/_5$ gekuppelten Personenzugtenderlokomotiven der Klasse DXII, Zwillingssystem, Lieferungstermin vom 15. Februar bis 30. Juni 1901. Der Gesammtkostenaufwand für die voraufgezählten, in Lieferung vergebenen 115 Lokomotiven beläuft sich auf die Summe von 7 616 860 ℳ.

— **Der neue Nürnberger Rangirbahnhof,** von dessen möglichst rascher Fertigstellung der Umbau des Nürnberger Centralbahnhofes und die Verlegung der Güterzüge abhängig gemacht wird, soll in 1½ Jahren seiner Vollendung entgegensehen. Die Entfernung desselben vom Centralbahnhofe beträgt ungefähr 10 km, der Luftlinie nach nur 5 km.

In der Grösse wird er dem Münchener Rangirbahnhofe (in Laim) nicht nachstehen. Die Hochbauten wurden bereits in Angriff genommen. Es werden im ganzen zehn Gebäude im Rangirbahnhofe hergestellt werden, hierunter ein Betriebshauptgebäude, eine Lokomotivremise, eine Betriebswerkstätte, ein Restaurationsgebäude, mehrere Dienstwohngebäude u. a. m. Die Bedienung der Betriebssignale und Weichen soll centralisirt und auf elektrischem Wege bethätigt werden.

Ferner hat der Bahnhof eigene Ein- und Ausfahrtsgleise, er kann sowohl von Nürnberg als auch von Fürth erreicht werden; auch von den übrigen in Nürnberg einmündenden Strecken werden eigene Gleise in den neuen Rangirbahnhof eingeführt werden und sind zum grössten Theil schon fertiggestellt; ebenso sind Ablauf-, Richtungs- und Sortirgleise in ausreichendem Maasse vorgesehen. Zum Auffangen der Wagen werden Bremsschuhe nach dem bewährtesten System angeschafft.

Verschiedene grosse Fabriken — darunter die Maschinenbau-Aktiengesellschaft — haben sich in der Nähe des Rangirbahnhofes angesiedelt und sind durch eigene Gleise bereits mit diesem verbunden.

— **Die elektrische Strassenbahn Nürnberg-Fürth** hat ab 1. Mai d. J. den 10 ₰-Einheitstarif für das Nürnberger Stadtgebiet (welches bis nahe an Fürth heranreicht) eingeführt, und nun soll ab 1. d. Mts. derselbe auch zum grössten Theil auf Fürth

ausgedehnt werden; für nur wenige weitere Strecken sind noch 15 ₰ zu bezahlen; die bisherigen 20 ₰-Karten werden nicht mehr ausgegeben.

Im Jahre 1899 wurden mit Ausnahme der Abonnenten 13 232 607 Personen befördert und hierfür 1 411 263 M. vereinnahmt. Dies ergibt für die Person einen Durchschnittsbetrag von 10,6 ₰. Diese Summe wird aber unstreitig durch eine umfangreichere Benutzung reichlich wieder eingebracht werden und ist durch die Mehreinnahme in diesem Jahre schon überholt.

Für die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) wird die Verbilligung des Strassenbahntarifes eine Verminderung ihrer Einnahmen voraussichtlich zur Folge haben, denn weniger als 20 ₰ für die Hin- und Rückfahrt von Nürnberg nach Fürth kann dieselbe doch wohl nicht verlangen. Es können übrigens beide Bahnen — trotz der Staatsbahn — durch die stete Zunahme des Personenverkehres recht gut nebeneinander bestehen.

— **Maassnahmen gegen die Kohlennoth.** Die Dresdener Handelskammer hat am 27. Juli d. J. über Maassnahmen gegen die Kohlennoth berathen und beschlossen in der Erwägung, dass dem weiteren Steigen der Kohlenpreise nur entgegengewirkt werden könne, wenn den böhmischen Kohlen durch Heranziehung anderer, insbesondere englischer Kohlen ein verstärkter Wettbewerb geschaffen werde, erstens ein Gesuch an die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, darauf hinzuwirken, dass die Sätze des Rohstofftarifs für die Kohlenbeförderung von deutschen Seehäfen nach dem deutschen Binnenlande baldigst angewendet werden, und ein Gesuch an das Ministerium des Innern, zu Bohrversuchen Privater aus Staatsmitteln Beihilfen zu gewähren.

— **Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft in Strassburg im Elsass.** Im Geschäftsjahr 1899/1900 hat die Gesellschaft folgende Einnahmeüberschüsse erzielt: auf den Strassenbahnlinien in Strassburg und Umgebung 259 885 M. (i. V. 204 040 M.), auf der Linie Strassburg-Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau 36 197 (38 766) M., auf der Linie Strassburg-Truchtersheim 11 113 (12 512) M., auf der Linie Kehl-Bühl 30 627 (40 708) M., auf der Linie Kehl-Ottenheim mit Abzweigung von Altenburg nach Offenburg 43 413 (42 504) M. Mit Ausnahme der letzten Linie weisen daher die Nebenbahnen Rückgänge gegen das Vorjahr in den Einnahmen auf, während die Hauptlinien eine Mehreinnahme von etwa 56 000 M. zu verzeichnen haben. Nach Abzug der Anleihezinsen und Abschreibungen ergibt sich ein Reingewinn von 144 417 M., der hinter dem vorjährigen um etwa 7 000 M. zurückbleibt. Das Ergebniss wird als zufriedenstellend bezeichnet, indem darauf hingewiesen wird, dass der volle Erfolg der bisher durchgeführten Erweiterungen und Verbesserungen sich erst nach einer Reihe von Jahren bemerkbar mache und dass die Betriebsausgaben durch das Anwachsen der Anleihezinsen und durch Aufbesserung des Einkommens des Personals eine wesentliche Steigerung erfahren haben. Seit dem 1. Juli 1899 nimmt das neue Aktienkapital von 2 000 000 M. mit den alten Aktien von 1 000 000 M. an dem Geschäftsgewinn theil. Bis dahin haben die neuen Aktien nur 4 % Bauzinsen bezogen. Der Abschluss ergibt zuzüglich des Vortrages aus dem Vorjahr im Betrage von 5 382 M. und zuzüglich eines Betrages aus der Dividendenrücklage von 15 000 M. einen Ueberschuss von 164 799 M., wovon 7 221 M. der Rücklage überwiesen und 150 000 M. als Dividende von 6 % (i. V. 8 %) auf die alten Aktien im Betrage von 1 000 000 M. auf 12 Monate und auf die neuen Aktien im Betrage von 2 000 000 M. für 9 Monate vertheilt werden. Der Rest von 7 578 M. dient zum Vortrag auf neue Rechnung.

— **Haftpflicht der Strassenbahnen für Schäden an Sachen.** Eine Petition an den Reichstag wegen Erlass eines Reichsgesetzes, betreffend die Haftpflicht der Strassenbahnen für Schäden an Sachen, will den „B. N. N." zufolge der Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer zur Absendung gelangen lassen. In der Begründung der Petition wird u. a. darauf hingewiesen, dass zur Zeit in Bezug auf die Haftpflicht der Strassenbahnen bei Verletzung bezw. Tödtung von Personen einerseits und Beschädigung von Sachen andererseits völlig verschiedene Rechtsanschauungen bestehen, die in der Natur der Sache nicht begründet erscheinen. Für Schäden, welche Personen zugefügt werden, müssen nämlich die Betriebsunternehmer einstehen, unabhängig davon, ob ihre Verwaltung oder ihre Angestellten ein Verschulden trifft. Wenn also in dieser Beziehung der Rechtszustand als ein durchaus befriedigender und sachlich gerechter bezeichnet werden kann, so ist dies in Bezug auf die Haftpflicht bei Sachschäden seitens der Strassenbahn keineswegs der Fall. Denn weist unter den jetzigen Verhältnissen der Strassenbahnunternehmer nach, dass sein Unternehmen als Kleinbahn auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 landespolizeilich genehmigt ist, sowie ferner, dass er bei der Auswahl seiner Leute mit der erforderlichen Sorgfalt verfahren ist, so ist er unter allen Umständen von jedem Ersatzanspruche befreit. Nach den im Titel 6 Theil I Allgemeinen Landrechts aufgestellten Grundsätzen über den Schadenersatz müsste, um einen Ersatzanspruch zu begründen, ein Verschulden des Unternehmers seitens des Beschädigten nachgewiesen werden. Wie schwer, ja fast unmöglich ein solcher Nachweis zu erbringen ist, ergebe sich aus täglichen Gerichtsverhandlungen. Die Petenten bitten deshalb den Reichstag, den Bundesrath veranlassen zu wollen, dass der Erlass eines Reichsgesetzes, durch welches die Betriebsunternehmer von Strassenbahnen für alle zufälligen Sachschäden für haftbar erklärt werden, baldigst in die Wege geleitet wird.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen wurden versetzt die Bezirksingeniöre Roscher von Schwandorf, Beutel von Kronach und Abtheilungsingeniör Münz von Regensburg zur Generaldirektion; von dieser Bezirksingeniör Zenns und Betriebsingeniör Riegel zum Oberbahnamte München und Betriebsingeniör Dasch als Vorstand der Eisenbahnbausektion nach Passau, endlich die Betriebsingeniöre Riedenauer von Aschaffenburg zum Oberbahnamte Würzburg und Happ von Kempten nach Aschaffenburg. (Wegen der Beamtenbeförderungen siehe die entsprechende Mittheilung auf S. 909.)

Oesterreich-Ungarn.

— **Wagenbeistellungskonferenz.** Am 22. v. Mts. fand in Teplitz die diesjährige Konferenz, betreffend die Feststellung der Verhältnisszahlen für die zur Kohlenverladung in den Bergrevierbezirken Teplitz, Brüx und Komotau den einzelnen Werken beizustellenden Wagen statt. An dieser Konferenz nahmen die Vertreter der genannten Revierbergämter, der Aussig-Teplitzer Bahn und der Staatsbahnen, des Vereins für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen und der übrigen betheiligten Kohlenproduzenten theil. Hierbei wurde seitens der betheiligten Bahnen geltend gemacht, dass die bisher bei Vertheilung der Wagen an die einzelnen Werke durchschnittlich mit 11,3 t berechnete Tragkraft der Kohlenwagen infolge der fortgesetzten Anschaffungen von fünfzehntonnigen Kohlenwagen nicht mehr als zutreffend angenommen werden könne und auf Grund der diesbezüglich vorgenommenen Berechnungen eine durchschnittliche Ladegewichtsziffer von 12 t dem derzeitigen Wagenbestande entspräche. Die Vertreter der Kohlenwerke sprachen sich gegen diese Berechnungsgrundlage aus, während von anderen Interessenten diese Berechnung als zutreffend anerkannt wurde. Die betheiligten Bahnen erklärten, auf der neu vorgeschlagenen Berechnungsgrundlage, die den wirklichen Verhältnissen entspreche, verharren zu müssen, jedoch bereit zu sein, bei den Veröffentlichungen über die Bestellung und Beistellung der Wagen auch die Verhältnissziffern auf der alten Grundlage von 11 t mit auszuweisen, um einen Vergleich mit dem Vorjahre zu ermöglichen. Dementsprechend wurden die Verhältnisszahlen für jedes Werk nach beiden Grundlagen festgesetzt. Bei diesem Anlasse kam es zur eingehenden Erörterung des alljährlich in den Herbstmonaten im Braunkohlenreviere eintretenden Wagenmangels und dessen Ursachen. Der Vertreter der Aussig-Teplitzer Bahn wies diesbezüglich zunächst darauf hin, dass die Aussig-Teplitzer Bahn, welche im Vorjahre grössere Anschaffungen und Anmiethungen von offenen Wagen durchführte, durch ein Uebereinkommen mit den bayerischen Staatsbahnen eine neuerliche Vermehrung ihres Kohlenwagenparkes um etwa 500 Wagen erzielt habe, im übrigen der Wagenpark der Aussig-Teplitzer Bahn zu den reichstbemessenen im ganzen Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gehöre und dass besonders in den letzten zehn Jahren bei einer Steigerung des Kohlenverkehrs um 30 % die Anzahl der offenen Güterwagen um 50 % vermehrt worden und der dadurch gewonnene Laderaum sogar um 60 % gestiegen sei, während die Wagenanschaffungen der Anschlussbahnen unter der Verkehrszunahme geblieben sind. So weise die Statistik vom Jahre 1898 aus, dass die Aussig-Teplitzer Bahn, bei einem Besitze von 6 783 Güterwagen, für 1 km ihres alten Netzes 67,2 Wagen und unter Einbeziehung der neuen Linie immer noch 33,4 Wagen besitze, während beispielsweise die preussischen Staatsbahnen 9,5 Wagen, die österreichischen Staatsbahnen 4,1 Wagen, ferner die grösseren österreichischen Privatbahnen 5,8 bis 15,9 Wagen für 1 Betriebskm aufweisen und auch im Vergleich zu den beförderten Gütermengen die Aussig-Teplitzer Bahn für 1 000 000 tkm 35,3 Wagen, hingegen die Anschlussbahnen nur 10 bis 15 Wagen besitzen. Leider ermögliche das dermalige Vereinswagen-Uebereinkommen den fremden Bahnen eine sehr weitgehende Ausnutzung des reichen Wagenbestandes der Aussig-Teplitzer Bahn. Ferner führte der Vertreter dieser Bahn diesbezügliche statistische Daten an, aus

welchen ersichtlich ist, dass die Wagen vier- bis fünfmal so lang, als die zulässige Benutzungsfrist beträgt, auf den fremden Bahnen zurückgehalten und dort insbesondere zu Rübentransporten zu einer Zeit verwendet werden, wo sie im Kohlenreviere dringend benöthigt werden. Diese Erfahrungen haben der Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn die Ueberzeugung aufgedrängt, dass weitere Wagenanschaffungen für die Aussig-Teplitzer Bahn insolange zwecklos seien, als diese weitgehende Wagenausnutzung auf fremden Bahnen nicht eine Einschränkung erfährt. Der Vertreter der österreichischen Staatsbahnen wies auf die in neuester Zeit erfolgten grösseren Nachschaffungen von Wagen hin, welche erhoffen lassen, dass der Wagenmangel voraussichtlich im kommenden Herbst sich nicht mehr so fühlbar machen dürfte wie in früheren Jahren.

— **Herabminderung der Betriebskosten der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha.** Die Regierung hat, wie gemeldet wird, an die österreichische Nordwestbahn einen Erlass gerichtet, der sich auf die Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha bezieht, deren Betrieb von der Nordwestbahn gegen Vergütung der Selbstkosten geführt wird. In diesem Erlasse wird auf die ungünstige finanzielle Lage der Lokalbahn Gross-Priesen hingewiesen und die Nordwestbahn aufgefordert, Erhebungen zu pflegen, ob nicht durch entsprechende Maassnahmen, insbesondere durch eine Vereinfachung des Betriebes, eine Besserung zu erzielen wäre. Die Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha wurde auf Grund einer Frachtengarantie der betheiligten Städte gebaut. Die letzteren mussten mit Rücksicht auf die ungünstigen Betriebsergebnisse erhebliche Nachzahlungen leisten, und übernahm schliesslich das Land Böhmen die Frachtengarantie der Städte mit einem dreissigprozentigen Abzug. Ein Hinderniss für die Verkehrsentwickelung der Lokalbahn bildete der Ausbau der Teplitz (Settenz)-Reichenberger Strecke der Aussig-Teplitzer Bahn. Diese Strecke der Aussig-Teplitzer Bahn schliesst nämlich in Auscha an die Gross-Priesener Lokalbahn an. Die letztere verlor hierdurch einen Theil ihres Verkehres, namentlich in Kohlentransporten. Anlässlich der Konzessionirung der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurde allerdings ein Abkommen getroffen, wonach sich die Aussig-Teplitzer Bahn verpflichtete, den der Lokalbahn Gross-Priesen erwachsenen Schaden nach Möglichkeit einzuschränken. Allein es ist nicht anzunehmen, dass angesichts der etwas allgemein gehaltenen Vereinbarungen mit der Aussig-Teplitzer Bahn auf diesem Wege eine Besserung der finanziellen Lage der Gross-Priesener Lokalbahn herbeigeführt werden könne. Es wird daher das Hauptgewicht voraussichtlich auf eine Herabminderung der Betriebskosten im Zusammenhange mit einer Vereinfachung des Betriebes gelegt. Demnächst sollen Verhandlungen zwischen der Regierung und der Nordwestbahn in dieser Richtung geführt werden. Es wird auch die Absicht in Erwägung gezogen, unter Vermittelung der Regierung eine neue Vereinbarung mit der Aussig-Teplitzer Bahn über eine Verkehrstheilung zwischen dieser und der Lokalbahn Gross-Priesen zu treffen. Die Lokalbahn Gross-Priesen hat ein Aktienkapital von 1 300 000 fl., wovon 800 000 fl. auf Prioritätsaktien, 500 000 fl. auf Stammaktien entfallen.

— **Vintschgaubahn.** Vor kurzem hat, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" erfährt, eine Konferenz von Vertretern des Eisenbahn-, Finanz- und Ackerbauministeriums sowie des tiroler Landesausschusses in Angelegenheit der Etschregulirung oberhalb der Töll stattgefunden. In derselben wurde der untrennbare sachliche Zusammenhang des Regulirungswerkes mit dem Bahnunternehmen allseitig anerkannt. Die Beschlussfassung über die Bedeckung der Kosten des Regulirungswerkes dürfte bei Feststellung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1901 erfolgen.

— **Neue Strafbestimmungen gegenüber Reisenden ohne gültige Fahrkarten auf der Wiener Stadtbahn.** Reisende, welche ohne oder ohne gültige Fahrkarte sowie Reisende, welche mit Fahrkarten III. Klasse in der II. Klasse betroffen werden oder mit der ordnungsmässig markirten Fahrkarte die Zonengrenze überfahren, haben nach den neuen Strafbestimmungen ausser der Nachzahlung des einfachen Fahrpreises oder des Fahrpreisunterschiedes einen Zuschlag von 2 Kr. zu entrichten. Letzterer Zuschlag ist auch von Reisenden zu zahlen, welche mit nicht markirter Fahrkarte im Zuge betroffen werden oder solche Karte beim Verlassen der Bahn abgeben. Zugleich wurde angeordnet, dass die Vorzeigung der Fahrkarten zur Markirung und zur Kontrole während der Fahrt sowie die Abgabe der Karten bei Beendigung der Fahrt auch dann von jeder einzelnen Person für sich zu erfolgen hat, wenn mehrere Personen gemeinsam fahren. Ausnahmen werden nur bei Kindern zugelassen, welche sich in Begleitung von Erwachsenen befinden.

— **Gebührenfreie Beförderung von Getreidesäcken.** Vor kurzem wurde eine Bewegung zu dem Zwecke eingeleitet, um die Eisenbahnen zu bestimmen, die gebührenfreie Beförderung leer rückkehrender Getreidesäcke zuzusichern. Zur Begründung dieser Forderung wird darauf hingewiesen, dass die Beförderung derselben unverhältnissmässige Kosten verursache, den ohnehin geringfügigen Verdienst des Getreidezwischenhandels mindere, die Eisenbahnen auch andere Lademittel unentgeltlich befördern und ausländische Bahnverwaltungen dem Handel diesbezüglich ebenfalls entgegenkommen.

Im „Pester Lloyd" wird diesem Ansinnen der Verfrachter mit dem Hinweise darauf entgegengetreten, dass Säcke keine Lade-, sondern Verpackungsmittel seien. Dagegen wird den Bahnen nahegelegt, für Getreidesäcke anstatt des Spezialtarifs 1 den Spezialtarif 3, zumindest aber — so wie auf den Strecken der Südbahn — die Sätze der Klasse C zu gewähren.

— **Die Ingeniöre und rechtskundigen Beamten der ungarischen Staatsbahnen** klagen schon seit langem, dass die Hochschulbildung, an welche die Besetzung zahlreicher Stellen bei den Staatsbahnen gebunden ist, nicht die entsprechende materielle Würdigung finde. Die am Polytechnikum oder an der Universität verbrachten Studienjahre werden bei Beförderungen nicht berücksichtigt. Es komme oftmals vor, dass junge Leute, welche nach Vollendung der Studien einer Mittelschule in den Dienst der Eisenbahn getreten sind, es weiter bringen, als jene, welche eine höhere Vorbildung erworben haben. Die bei den Staatsbahnen angestellten Organe mit Hochschuldiplomen haben nun eine Bewegung eingeleitet, um ihre Wünsche wegen Bevorzugung gegenüber den Beamten mit Mittelschulbildung zur Geltung zu bringen. Sie entsendeten eine Abordnung an den Handelsminister. Der Sprecher der Abordnung überreichte dem Minister eine Denkschrift, in welcher darauf hingewiesen wird, dass bei den ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1884 ein Gehaltsregulativ ins Leben getreten sei, welches den Angestellten mit Hochschulbildung eine verhältnissmässig rasche Beförderung sicherte. Dieses Statut bestimmte, dass die Beförderung bis zum Gehalte von 900 fl. jährlich, über 900 bis 2 000 fl. alle zwei Jahre zu erfolgen habe. Ohne Hochschulbildung erfolge die Beförderung bis 900 fl. alle zwei Jahre, über 900 bis 1 400 fl. alle drei Jahre. Dieses Gehaltsregulativ wurde schon im Jahre 1887 zurückgezogen. Die Denkschrift stellt Vergleiche mit den Verhältnissen bei den österreichischen Staatsbahnen an, wo die Ingeniöre schon nach 10 Jahren den Rang von Oberingeniören mit 1 800 fl. Gehalt erreichen, ferner mit der Südbahn, wo der Oberingeniörsrang nach $11^1/_2$- bis 12jähriger Dienstzeit erzielt wird, während dies bei den ungarischen Staatsbahnen erst nach 19- bis 20jähriger Dienstzeit, und dann auch nur mit 1 600 fl. Gehalt, der Fall ist. Die Denkschrift schliesst mit der Bitte, dass das Gehaltsregulativ vom Jahre 1884 wieder eingeführt werde. Der Minister erwiderte auf die Ansprache des Führers der Abordnung, er lege hohes Gewicht darauf, dass die Hochschulbildung der entsprechenden Anerkenung theilhaftig werde. Wenn die Denkschrift, welche er gern entgegennehme, durchführbare Wünsche enthalte, dann werde er sie verwirklichen, denn es sei sein Grundsatz, dass Beamte mit höherer Vorbildung gebührend berücksichtigt werden.

Vereinsausland.

— **Der neue Orléansbahnhof in Paris.** Die Orléansbahngesellschaft ist mitten in die französische Hauptstadt hineingerückt und hat am Quai d'Orsay, nahe beim Palais Bourbon und unmittelbar beim Ausstellungsplatze, einen neuen Bahnhof errichtet. Die neue, etwa 4 km lange Strecke liegt theils im Tunnel, theils im Einschnitte. Um der Rauchbelästigung zu entgehen und auch aus Gründen der Betriebssicherheit soll hier der Versuch gemacht werden, alle Züge, sowohl Personen- wie Güterzüge, und zwar dieselben, welche dann im Fernverkehr wieder von Dampflokomotiven bewegt werden, durch elektrische Lokomotiven ziehen zu lassen. Der Betrieb wird nach und nach eröffnet, zunächst gehen bis zum neuen Bahnhof nur gewisse Personenzüge mit Gepäck. Ohne den Bahnhof zu verlassen, kann man direkt in das Bahnhofhotel des Quai d'Orsay gehen.

— **Pariser Stadtbahn.** Auf der neu eröffneten Pariser elektrischen Untergrundbahn hat sich der Verkehr bisher ziemlich glatt vollzogen. Am 25. Juli ereignete sich ein kleiner Unfall. Der elektrische Strom, der die Wagen bewegt und beleuchtet, versagte plötzlich. Die „Wattmen" befolgten buchstäblich die von der Gesellschaft für den Fall der Stromunterbrechung gegebenen Anweisungen und liessen die Wagen, dank der erlangten Kraft, ihren Weg verfolgen und auf den Stationen anhalten. Ein einziger Zug blieb auf der Strecke zwischen Lyoner Bahnhof und Bastille stecken und dessen Fahrgäste

mussten zu Fuss nach dem Bastillenbahnhof gehen. Der Polizeipräsident Lépine war auch gleich zur Stelle. Die Untersuchung ergab, dass ein Eisenstück sich von einem Wagen abgelöst hatte, auf die Schienen gefallen war und einen Kurzschluss veranlasst hatte, wodurch die hölzernen Querschwellen in Brand geriethen. Der Strom blieb aus dieser Ursache 40 Minuten lang unterbrochen. Vollständige Dunkelheit herrschte auf der ganzen Strecke bis 11 Uhr Morgens. Dann konnte der Dienst wieder aufgenommen werden. Personen wurden nicht verletzt.

— **Der Personenverkehr auf den schweizerischen Hauptbahnen** hat nach der vorliegenden Statistik in den letzten Jahren stark zugenommen. Im Jahre 1897 wurden insgesammt 40 052 122 Personen befördert und damit eine Einnahme von 40 856 000 Fr. erzielt; 1898 waren es 42 311 754 Personen und 43 406 000 Fr., 1899 bereits 44 748 197 Personen und 45 645 000 Fr. Die Mehreinnahmen betrugen also rund 2 500 000 bezw. 2 250 000 Fr. Die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen schreiben die Zunahme des Personenverkehres verschiedenen Ursachen zu; so dem Aufschwung der allgemeinen Geschäftslage, der Zunahme des Fremdenverkehres, der Einführung von neuen Vergnügungszügen, dem Zugestehen von Preisermässigungen und der Ausgabe von Generalabonnements. Alle Hauptbahnen werden im Verhältniss zu der Gesammtzahl der Reisenden immer weniger von Reisenden mit einfachen und Rückfahrkarten befahren. Dieser Abnahme entspricht eine beständige Vermehrung der mit Zeitkarten aller Art zu ermässigten Preisen sowie mit Lust- und Rundfahrkarten reisenden Personen. Infolge der Einführung der Generalabonnements nahm die Zahl der zusammenstellbaren Rundreisekarten nicht unerheblich ab. Bemerkenswerth ist, dass für das Jahr 1899 auf den schweizerischen Bahnen eine verhältnissmässige Zunahme in der Benutzung der I. und besonders der II. Wagenklasse beobachtet wurde.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Für die mit dem Jahre 1903, vielleicht durch gütliche Vereinbarung auch früher erfolgende Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen werden die Leitungen und Vertretungskörperschaften schon jetzt aufgestellt. Bis Ende Juli sollten alle kantonalen Vertreter in den Kreiseisenbahnräthen und bis Ende August auch die kantonalen Vertreter im Verwaltungsrath gewählt sein. Die Kreiseisenbahnräthe müssen im Monat August zusammentreten und je ein Mitglied in den Verwaltungsrath entsenden. Der Bundesrath wird die ihm zustehenden 25 Wahlen in den Verwaltungsrath im Laufe des September vornehmen, so dass der Verwaltungsrath am 1. Oktober d. J. in Thätigkeit treten kann. Die Wahl der aus fünf Mitgliedern bestehenden Generaldirektion wird vom Bundesrath auf den unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrathes spätestens im kommenden Dezember vollzogen werden. Die Generaldirektoren, die ein Gehalt von 10 000 bis 15 000 Fr. beziehen, haben ihr Amt am 1. Juli 1901 anzutreten.

— **Simplontunnel.** Der Besuch des Tunnels ist dem Publikum Dienstag und Freitag Nachmittag gestattet.

— **Ingeniör Gottlieb Koller,** welcher in der schweizerischen Eisenbahngeschichte eine bedeutende Rolle gespielt hat, ist gestorben. Anfangs in französischen Eisenbahndiensten stehend, wurde ihm 1850 die Leitung des schweizerischen Eisenbahnbüros übertragen; er hatte die Linienfeststellung der Hauptbahnlinien vorzunehmen und trat schon 1852 mit aller Entschiedenheit für den Bau der Gotthardbahn ein. Nachdem sich die Bundesversammlung 1852 für Ueberlassung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen an die Kantone bezw. an die Privatunternehmung entschieden hatte, wurde das Eisenbahnbüro in Bern aufgelöst und Koller trat in den Dienst der schweizerischen Centralbahn. Das im Jahre 1860 gebildete Komitee für Anstrebung einer Gotthardbahn nahm Koller sofort in Anspruch, und für deren Verwirklichung hat er auf das eifrigste gearbeitet und sich grosse Verdienste erworben.

— **Ein Ausstand der Bediensteten der englischen Ostbahn in Sicht.** Man schreibt den „B. N. N." aus London unter dem 23. Juli: Die Ostbahn, nach der Nordwestbahn die bedeutendste Eisenbahngesellschaft in England, steht augenblicklich, in einer Zeit, wo der Verkehr auf sämmtlichen Linien nicht nur stärker ist, als zu jeder anderen Jahreszeit, sondern auch viel grösser als zur selben Zeit in früheren Jahren, vor einem Ausstand ihrer Angestellten. Die Klagen der Beamten sind die üblichen, und sie haben die öffentliche Meinung bis zu einem gewissen Grade auf ihrer Seite. Die Verwaltung der Gesellschaft verhält sich allen Vorschlägen der Angestellten gegenüber durchaus ablehnend und weigert sich, was besondere Erbitterung hervorruft, eine Abordnung der Arbeiter zu empfangen und mit ihnen persönlich die streitigen Punkte zu prüfen. Es scheint, dass die Verwaltung der Ansicht ist, dass andere Gesellschaften im Falle eines Ausstandes aus ihrem Personal die nöthigen Ersatzmannschaften stellen werden, und sie machte auch eine diesbezügliche Mittheilung an die Presse; es zeigt sich indessen, dass auch die anderen Gesellschaften, die augenblicklich bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angestrengt sind, sicherlich nicht in der Lage sein werden, auch nur einen Mann abzugeben.

Sehr bemerkenswerth ist übrigens, dass die Angestellten nicht, wie es früher zu geschehen pflegte, einfach an einem passenden Tage die Arbeit niederlegen, sondern dass sie ordnungsgemäss mit der in England allgemein üblichen wöchentlichen Frist kündigen, allerdings alle auf einmal. Die Methode, nach der diese Massenkündigungen abgegeben werden, ist folgende: Mitte der vorigen Woche fand eine Versammlung der dienstfreien Angestellten statt, in der über die eventuelle Einstellung der Arbeit Beschlüsse gefasst wurden. Im Anschluss daran erhielt dann jeder Angestellte, von denen die wenigsten in London wohnen, ein gedrucktes Kündigungsformular, das er mit seiner Unterschrift versehen an den Sekretär der Vereinigung zurückzusenden hatte, wenn er sich der Bewegung anschliessen wollte. Der Sekretär füllt dann, sowie der Tag der Arbeitseinstellung festgesetzt ist, die Kündigungen aus und stellt sie rechtzeitig der Gesellschaft zu. Von 5 279 Angestellten erklärten sich bis jetzt nur 53 gegen den Ausstand, alle anderen übersandten dem Sekretär ihre Kündigung. Kommt der Ausstand wirklich zustande, so werden die Verluste auf beiden Seiten sehr gross sein, und von unbetheiligter Seite werden deshalb jetzt Vermittelungsversuche versucht, durch die die Einigung vielleicht hergestellt werden wird.

Wie weiter verlautet, hat der Ausschuss der Beamten der Ostbahn sich am 25. Juli an den Präsidenten des Board of Trade des englischen Handelsamtes gewandt und ihn gebeten, zwischen den Angestellten und der Verwaltung der Gesellschaft zu vermitteln. In Presse und Publikum mehren sich die Stimmen, die für eine Einigung eintreten, und thatsächlich würde unter einem Ausstand zu dieser Zeit auch das Publikum schwer leiden. Demnächst ist Bankfeiertag, der grosse Ausflugtag für ganz London, und die Ostbahn ist die einzige Verbindungslinie zwischen London und den meistbesuchten Erholungsorten. Tausende von Ausflüglern und solche, die an ihnen während der Feiertage gut zu verdienen pflegten, werden also diesmal enttäuscht werden. Ein grosser Theil des Publikums ist aus diesem Grunde ungehalten über den Entschluss der Angestellten. Andererseits aber wird das Vorgehen der Verwaltung, die sich aus prinzipiellen Gründen nicht mit den Abgeordneten ihrer Beamten in Verhandlungen einlassen will, scharf beurtheilt. Der Grund zu der Weigerung ist, dass die Vereinigung der Eisenbahnangestellten die Organisation der Beamten der Ostbahn leitete und dass ein grosser Theil der von den Arbeitern gewählten Abordnung Mitglieder dieser Vereinigung sind, deren Sekretär überhaupt die Geschäfte führt. Die Direktion der Gesellschaft erklärt, dass sie der „Vereinigung" nicht die Kontrole über ihre Linien ausliefern könne. Die Vereinigung verfügt über Streikfonds in Höhe von über 5 000 000 ℳ. Der Vorstand erklärt ausserdem, dass eine Inanspruchnahme dieses Fonds voraussichtlich gar nicht nöthig werden wird, da die Mitglieder der Vereinigung durch ihren wöchentlichen Beitrag von 1 ℳ. den Streikenden die nöthige Unterstützung zu theil werden lassen. Die Vereinigung verfügt über fast 70 000 Mitglieder, am Ausstande werden sich gegen 6 000 betheiligen. Die Vereinigung beschloss ferner, auch denjenigen Beamten die Streikunterstützung zu gewähren, die nicht Mitglieder der Vereinigung sind.

— **Ein weiteres Tunnelprojekt unter der Themse.** Der Londoner Grafschaftsrath hat beschlossen, einen weiteren Tunnel unter der Themse zu bauen. Gegenwärtig steht die Entscheidung bei einem besonderen Ausschuss des Unterhauses. Der Tunnel soll zwischen den Stadttheilen Rotherhithe und Ratcliffe den Strom unterqueren, und zwar auf eine Länge von 1 662 Fuss, während die Gesammtlänge mit den Zufahrtstrassen auf Fünfviertel englische Meile veranschlagt ist. Der Tunnel würde hauptsächlich dem Verkehre von den grossen Docks nach dem jenseitigen Stromufer dienen. Es wäre der vierte Tunnel unter der Themse, nachdem erst im Jahre 1897 der Blackwalltunnel als dritter eröffnet wurde. Der Durchmesser des neuen Tunnels soll noch etwas grösser als der des letztgenannten werden, nämlich 10 statt 9 m.

— **Kansas-Midland-Eisenbahn.** Newyorker Nachrichten zufolge ist in dem am 26. Juli d. J. stattgehabten Versteigerungstermin die Kansas Midland-Eisenbahn für Rechnung der Besitzer der First Mortgage Bonds angekauft worden, wobei der rechnungsmässige Kaufpreis auf 500 000 D. festgestellt wurde. Sobald die Bestätigung des Gerichts für diesen Ankauf erfolgt sein wird, sollen die früher bekannt gegebenen Vereinbarungen mit der St. Louis & San Francisco-Eisenbahngesellschaft der Genehmigung der Bondsbesitzer in einer zu diesem Zwecke zu berufenden Generalversammlung unterbreitet werden.

Allgemeines.

— **Reinigung der Personenwagen mittelst Druckluft.** In einer Mittheilung über die hygienischen Verhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen (Nr. 56 S. 864 d. Ztg.) wurde vom Professor Kocher zu Bern in einer Sitzung der schweizerischen Aerztekommission mitgetheilt, dass im Betriebe der schweizerischen Eisenbahnen noch gröbere hygienische Uebelstände betreffs der Personenwagen bestehen, und es wurde unter anderem erwähnt, dass sich noch vielfach der gründlichen Reinigung sehr schwer zugängliche Nischen und Spalten vorfinden. Auf diese Mittheilung hin möchte ich auf ein Verfahren zur leichten Reinigung derartiger schwer zugänglicher Stellen in den Personenwagen aufmerksam machen, welches mit Erfolg im Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. seit einiger Zeit zur Verwendung gelangt. Es ist dies das Ausblasen der Wagen mit Druckluft. Entweder direkt an eine mit Luftdruckbremse versehene Lokomotive oder an eine zu diesem Zwecke auf der Station verlegte Luftleitung wird ein Schlauch angebracht, welcher vorn mit einem schaufelförmigen Mundstück mit Hahn versehen ist. Von einem Arbeiter, der mit Respirator versehen sein muss, werden die einzelnen Wagenabtheile bei geöffneten Fenstern gründlich auch in den äussersten Ecken ausgeblasen. Bei Wagen mit Einzelabtheilen sind die Thüren an beiden Seiten zu öffnen und ist mit der Windrichtung das Ausblasen vorzunehmen. Nach Beendigung des Ausblasens werden sämmtliche Theile des Wageninnern noch durch Abwischen mit feuchter Putzwolle vom Staube befreit. — Dasselbe Verfahren ist übrigens auch mit Erfolg zum Reinigen der Lokomotivsiederohre angewandt worden. Kl.

— **Amerikanische Riesen-Eisenbahnwagen aus Stahl.** Auf der Pariser Ausstellung erregen u. a. die aus gepresstem Stahl hergestellten grossen Wagen der amerikanischen Pressed steel Car Company Aufmerksamkeit. Sie verfolgen den Grundsatz, mit möglichst geringem todten Gewicht die möglichst grossen Lasten zu bewegen. Es ist dieser Pressstahlgesellschaft gelungen, Wagen mit einer Tragfähigkeit von durchschnittlich 43 t herzustellen, bei welchen das Verhältniss des todten Gewichts zum Gesammtgewicht nur 25 % ausmachen soll. Es wird somit eine Ersparniss an den Transportkosten erzielt, auch sollen die Wagen einfacher, widerstandsfähiger und leichter zu unterhalten sein. Auf amerikanischen Bahnen sind jetzt schon über 20000 solcher Wagen im Gebrauch, die ein Durchschnittsgewicht von 15000 kg haben. Die Pressed steel Car Company, die vor drei Jahren erst 500000 D. umsetzte, soll in dem kurzen Zeitraum für 30000000 D. verkauft haben. Die Zahl der von ihr beschäftigten Arbeiter ist von 500 auf 10000 gewachsen.

— **Ueber die Zukunft der drahtlosen Telegraphie** wird in Nr. 13 der „Centralzeitung für Optik und Mechanik" eine interessante Mittheilung veröffentlicht, die nachstehend hier wiedergegeben sei: „Marconi scheint im Begriff zu sein, die an und für sich schon grosse Bedeutung seiner Erfindung der Wellentelegraphie für die Praxis zu einer ungeahnten Erweiterung zu bringen, indem er durch Benutzung einer Erfindung seines Landsmanns Guarini die Anwendbarkeit der drahtlosen Telegraphie für grösste Entfernungen, also zur Verbindung der Kontinente der Erde unter einander, erstrebt, die bisher nur durch kostspielige Ueberlandlinien und noch kostspieligere Unterseekabel möglich war. Die Guarini'sche Erfindung, die, wie dieser italienische Ingeniör in einem kürzlich in seiner Heimathstadt Bari gehaltenen Vortrag erklärte, schon seit längerer Zeit von Marconi geprüft ist, betrifft einen selbstthätigen Wiederholer für Marconiempfänger. Der Kohärer, der die elektrischen Wellenzeichnungen aufnimmt, veranlasst also nicht die Bewegung des Morseschreibers, sondern schliesst den Strom für einen zweiten Marconisender und so fort von Station zu Station. Die Stationen werden so weit von einander entfernt errichtet, wie es angeht, also auf dem Lande höchstens 200 km, auf dem Wasser höchstens 400 km. Der Apparat scheint bereits so sicher zu arbeiten, dass Marconi nach London gereist ist, um die Vorbereitungen für eine Verbindung zwischen Newyork und London durch Wellentelegraphie zu treffen. Er beabsichtigt, die Linie der Stationen an der kanadischen und grönländischen Küste des atlantischen Ozeans entlang zu führen, wo Meeresarme von mehr als 400 km Breite nicht in Frage kommen, so dass die Wiederholerstationen überall auf festem Boden aufgestellt werden können.

Zum 50 jährigen Bestehen des Reichskursbuches.

Mit der diesjährigen (5.) Juli-Ausgabe hat das Reichskursbuch das erste halbe Jahrhundert seines Bestehens vollendet. Die am heutigen Tage erfolgte Ausgabe für August-September ist also eine Jubiläumsausgabe und wurde daher mit entsprechender Ausschmückung versehen. Ein Rückblick auf die Entwickelung des Buches an der Hand eines in der „Deutsch. Verkehrs-Ztg." erschienenen Aufsatzes dürfte bei der Beliebtheit des Werkes und der Fülle des von ihm gebotenen Stoffes wohl auch für die Leser unserer Zeitung von Interesse sein.

In schlichtem grauem Gewande, 12 : 16,5 cm gross und kaum 0,5 cm stark, erschien vor 50 Jahren — für August-September 1850 — im Verlage von Carl David in Berlin das erste amtliche Fahrplanbuch der Postverwaltung unter dem mit dem preussischen Wappen geschmückten Titel: „Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuch", zusammengestellt von dem Kursbüro des königlichen Generalpostamts. Das Buch enthielt im amtlichen Theil auf 42 Seiten die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland, Oesterreich, Italien, den Niederlanden, der Schweiz, Belgien, Frankreich und Grossbritannien, ferner auf 54 Seiten Postkurse, auf 8 Seiten Dampfschifffahrpläne, endlich den Tarif für Kurire und Extraposten, eine Uebersicht der Reiseturen zwischen Berlin mit mehreren Hauptstädten Europas nebst Fahrpreisen sowie eine Münzvergleichungs- und eine Wegemaasstabelle. Den Schluss bildete der nichtamtliche Theil, der allgemeine Bestimmungen über Personenbeförderung auf Eisenbahnen, eine Uebersicht der zu Ausnahmesätzen beförderten Frachtgüter und vier Seiten Anzeigen enthielt. Im ganzen umfasste das Büchlein 128 Seiten.

Wenn auch zu jener Zeit von einem Eisenbahnnetze noch nicht die Rede sein konnte, so waren doch schon Strecken von grösserer Längenausdehnung im Betriebe. Berlin stand in ununterbrochener Schienenverbindung mit Hamburg, mit Posen über Stettin, mit Warschau, Krakau und Wien über Breslau, mit München über Hof-Nürnberg-Augsburg (abgesehen von der Strecke Reichenbach-Plauen), mit Giessen und Kassel über Erfurt-Bebra und mit Deutz über Hannover. Von der Linie Berlin-Dresden-Wien fehlte nur die Theilstrecke Schandau-Lobositz. Köln war mit Paris durch Schienen verbunden. Zwischen Frankfurt a/M. und Basel fehlte nur die 2 Meilen lange Schlussstrecke südlich von Efringen. Württemberg besass als wichtigere Linie die von Heilbronn über Stuttgart-Ulm nach Friedrichshafen usw. Die Posten auf Landwegen nehmen noch, wie erklärlich, einen breiten Raum ein. Von bedeutenderen Kursen finden wir aufgeführt: Schnellposten von Berlin über Königsberg-Tauroggen nach St. Petersburg mit einer Fahrtdauer von sechs Tagen, ferner Posten von Stettin nach Danzig, 46½ Meilen; von Posen nach Warschau, 9¼ Meilen und 218 Werst; von Frankfurt a/M. nach Bamberg, 26¼ Meilen; von Frankfurt a/M. nach Köln, 24¼ Meilen; von München nach Wien, 58½ Meilen; von Innsbruck nach Wien, 65 Meilen; von Basel nach Paris, 509 km, u. a. m.

1853 war infolge der Vermehrung der Bahnlinien und der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Umfang des Büchleins bereits derart angewachsen, dass man eine Theilung in Eisenbahnanzeiger und Postkursbuch für nothwendig hielt, sie aber schon im folgenden Jahre wieder fallen liess. Von 1855 ab erschien das Werk in zwei jährlichen Haupt-(Sommer- und Winter-) Ausgaben; revidirte Ausgaben wurden ausserdem nach Bedarf veranstaltet. Gleichzeitig gewann dasselbe dadurch an Bedeutung, dass es fortan der preussischen Oberrechnungskammer als Unterlage bei Prüfung der Reisekostenrechnungen diente. Vom April 1870 ab wurde neben dem achtmal jährlich erscheinenden Kursbuch monatlich ein besonderer „Eisenbahnanzeiger" in grauem Umschlage herausgegeben, der die Fahrpläne der Eisenbahnen in den Staaten des norddeutschen Bundes, in Süddeutschland und Oesterreich enthielt. Dieser Anzeiger kam jedoch Anfang 1873 wieder in Wegfall; fortan erschien das Kursbuch unter dem Titel „Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung" in zwei Abtheilungen. Die erste Abtheilung brachte in monatlichen Ausgaben die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn sowie eine Uebersicht der bestehenden Rundreiseturen; die zweite, achtmal jährlich erscheinende Abtheilung enthielt die Fahrpläne der bedeutenderen Eisenbahnen in den übrigen Ländern Europas, Postverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern, Dampfschiffkurse, Reise- und Badeturen usw. Eine wesentlich veränderte Gestalt erhielt das Werk vom Februar 1875 ab. Es wurden vier Hefte in Grossquartformat (25 : 34 cm) herausgegeben, von denen je eins die Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen des nordöstlichen, nordwestlichen, südwestlichen und südöstlichen Deutschland brachte. Die übrigen Länder wurden nach ihrer geographischen Lage den einzelnen Heften zugetheilt. Letztere

waren mit verschiedenfarbigen Umschlägen versehen und mit Kartenskizzen und Plänen über die Lage der Bahnhöfe grösserer Städte ausgestattet. Sämmtliche vier Hefte sollten jährlich 10 Mal erscheinen. Das grosse Format und die Theilung fanden indess so wenig Anklang beim Publikum, dass man noch in demselben Jahre zu der früheren Einrichtung zurückkehrte und sämmtliche Fahrpläne wieder in einem Bande von halber Grösse (17 : 25 cm) vereinigte. Das Buch erhielt einen gelben Umschlag und damit sein jetziges, fast in der ganzen Welt bekanntes Kleid. In der Zwischenzeit hatte das Werk zahlreiche Verbesserungen erfahren. Die Angaben über durchgehende Kurse und Anschlüsse in beiden Richtungen wurden vervollständigt und in die Eisenbahnfahrpläne des Inlandes sämmtliche Stationen usw. aufgenommen, während es bis dahin nur solche mit Poststationen enthielt; auch wurden die Stationsnamen in den Fahrplänen für beide Richtungen nur einmal aufgeführt, so dass links von denselben die Hinfahrts-, rechts die Rückfahrtszeiten der Züge erschienen. Sodann wurden die Tages- von den Nachtzeiten durch Unterstreichung der Minutenzahlen bei den letzteren gekennzeichnet. In Italien ist man bereits, wie beiläufig bemerkt sei, wieder einen Schritt vorgeschritten, indem man in den Fahrplänen die Zeit nicht mehr in 12 Tages- und 12 Nachtstunden theilt, sondern die Stunden von 1—24 durchrechnet. Ferner sind die Schnellzüge durch fetteren Druck hervorgehoben und die verschiedenen, von den Zügen geführten Wagenklassen durch verschiedenartige Linien markirt; auch sind nähere Angaben über die in den Zügen laufenden Durchgangs-, Schlaf- und Speisewagen gemacht. Von Anfang 1877 erschien das Buch jährlich nur noch achtmal.

Eine vollständige Umgestaltung, die noch jetzt bestehende Gruppirung der Fahrpläne usw. in fünf Abtheilungen, wurde 1878 vorgenommen. Je eine Abtheilung umfasste das östliche, das mittlere und nordwestliche, das südliche Deutschland, Oesterreich-Ungarn sowie fremde Länder. Die einzelnen Theile wurden aus verschiedenfarbigem Papier hergestellt und zum Herausnehmen eingerichtet. Ende 1879 wurde das Buch durch eine Zusammenstellung der schnellsten Reiseverbindungen zwischen Berlin und einer grösseren Anzahl wichtigerer Orte des In- und Auslandes mit Angabe der Fahrpreise vervollständigt.

1877 hatte das Deutsche Reich die Decker'sche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei, in deren Verlage seit 1855 das Kursbuch erschien, 1879 auch die königlich preussische Staatsdruckerei käuflich erworben und beide unter dem Namen „Reichsdruckerei" vereinigt; seitdem besorgt letztere den Druck usw. des Buches. Den Kommissionsverlag übernahm 1871 die Firma Marquardt & Schenck bis 1. August 1880, mit welchem Tage die Buchhandlung von Julius Springer den Vertrieb des Kursbuches für eigene Rechnung übertragen erhielt. 1881 erhielt das Werk den jetzigen Titel „Reichs-Kursbuch". Die Ausgabetermine desselben sind seit 1895 wie folgt festgesetzt: 1. Januar, 1. März, 1. Mai, 1. Juni, 1. Juli, 1. August, 1. Oktober und 1. November.

Unaufhaltsam wächst bei der stetig zunehmenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der Vermehrung des Stoffes, trotz eifrigen Bemühens, den Raum aufs äusserste auszunutzen, der Inhalt und damit der Umfang des Buches: Während die erste Ausgabe, wie bereits erwähnt, 128 Seiten enthielt, war der Inhalt 1860 auf 270, 1870 auf 500, 1880 (bei doppelt grossem Format) auf 370, 1890 auf 670 Seiten angewachsen. Auch die Jubiläumsausgabe hat wieder an Umfang zugenommen; sie enthält 834 Seiten Fahrpläne usw. und 148 Seiten Reiseanzeigen, so dass die Seitenanzahl beinahe 1000 erreicht hat.

Welcher Beliebtheit sich das Buch wegen seiner zweckmässigen Einrichtung und Zuverlässigkeit im In- und Auslande erfreut, zeigen die sich stetig steigernden Auflagen: dieselben betrugen für das Jahr 1880 im ganzen 36 000, nach weiteren 10 Jahren 60 000 Exemplare, und heute betragen die im Laufe des Jahres erscheinenden Ausgaben zusammen mehr als 100 000 Exemplare.

Möge das Werk auch in Zukunft sich allgemeiner Gunst zu erfreuen haben und in stetem Fortschritt ein treuer Freund und zuverlässiger Rathgeber für die Reisenden bleiben!

Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Dr. jur. G. Eger, Regierungsrath. XVI. Band. Heft 4. Breslau 1900. J. U. Kern's Verlag.

Mit diesem Schlusshefte erreicht die Entscheidungssammlung des XVI. Bandes die Gesammtzahl von 228. Von den im vorliegenden Hefte abgedruckten verdienen einige wenige wegen ihrer allgemeinen Bedeutung hier Erwähnung:

1. Entscheidung des Oberlandesgerichts in Darmstadt vom 2. Juli 1898: Für die in der Verkehrsordnung § 53 als Frachtzuschlag bezeichnete Konventionalstrafe im Falle unrichtiger Deklaration ist der Absender haftbar, und zwar selbst dann, wenn ihn ein Verschulden daran nicht trifft.

2. Entscheidung des Obersten Landesgerichts in München vom 28. Dezember 1898: Es besteht keine allgemeine Verpflichtung des Eigenthümers, Räumlichkeiten, welche zum Verkehr für Personen nicht bestimmt sind, so zu verwahren, dass Leute, welche unberufener Weise in das Innere dringen, nicht durch unvorsichtige Berührung von Maschinen oder in sonstiger Weise beschädigt werden.

3. Entscheidung des Oberlandesgerichts in Lemberg vom 5. August 1899: Das unachtsame Schliessen der Thüre eines Wagens durch den Schaffner während des Aufenthalts des Zuges auf dem Bahnhof, wobei einem Reisenden der Daumen im Thürrahmen eingeklemmt wird, stellt sich als ein Ereigniss im Verkehr dar, und es liegt hierbei die rechtliche Vermuthung vor, dass die Körperverletzung durch Verschulden der Bahnorgane verursacht wurde.

Der zweite Theil beginnt mit einer Abhandlung Dr. W. Höltzel's in Hamburg über die dem Uebergange der Wagen von Bahn zu Bahn zu Grunde liegenden Vertragsrechtssätze. Verfasser scheidet zwei Hauptgesichtspunkte aus: 1. die durch die Anschlusspflicht der Bahnen begründeten Rechte des Wagenüberganges und 2. die Benutzungsentschädigung. Die hier in Frage kommenden Rechtssätze gehören zum Theil dem Privatrecht, zum Theil dem Staatsrecht, zum Theil dem Völkerrecht an, je nachdem ob Privat- oder Staatsbahnen, inländische oder ausländische Bahnen als Vertrag schliessende auftreten. Bezüglich des Wagenüberganges haben sich fast überall gleichmässige Grundsätze herausgebildet, während die Wagenmiethe bald als Zeit-, bald als Laufmiethe erscheint, neben der häufig noch eine Verzögerungsgebühr fällig wird. Mit der geschichtlichen Entwickelung der Wagenmiethe, deren Kenntniss zum Verständniss der geltenden Vorschriften unentbehrlich ist, schliesst der aufgenommene Theil der Studie.

Die wiederholt besprochene Abhandlung des Finanzraths Dr. Oesterlen in Stuttgart über die Eisenbahnhaftpflicht bei Funkenflug und Ueberfahren von Fuhrwerken kommt nunmehr zum Schlusse. Aus Art. 109 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch wird mit Recht gefolgert, dass das Schutzrecht gegen Funkenflug lediglich nach Landesrecht zu beurtheilen sei. Bei Erörterung der Frage, ob der geschädigte Nachbar die schädliche Einwirkung untersagen bezw. die Untersagung beantragen könne, dürfte aber — wo besondere Vorschriften nicht bestehen — ein derartiges Recht aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu verneinen sein, wie solches ja auch das Reichsgericht gethan hat. Die Verneinung ergibt sich aus dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Betriebsgenehmigung. Die Allgemeinheit dieser Auffassung schliesst Oesterlen treffend aus dem Mangel einer bezüglichen Bestimmung im preussischen Ausführungsgesetze zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Das elsass-lothringische Ausführungsgesetz kennt ebenfalls keine bezügliche Vorschrift, während im code civil die allgemeinen Bestimmungen des Art. 1370 über Nachbarrecht auch hier die gesetzliche Handhabe abgeben mussten. Vergl. dazu Coermann, Nachbarrecht an Eisenbahnen nach französischem Recht S. 50 f. Um jeden Zweifel zu beseitigen, hat der nachträglich eingeschobene Art. 125 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch der Landesgesetzgebung die Ausdehnung des Schutzes des § 26 der Gewerbeordnung eingeräumt, eine Befugniss, von der mehrere Ausführungsgesetze, insbesondere das bayerische und württembergische, Gebrauch gemacht haben. Dass damit nicht eine befriedigende Lösung gefunden ist, weist Oesterlen in ebenso scharfsinniger wie zutreffender Weise nach. Er schliesst mit dem Wunsche einer neuen allgemeinen Regelung der Haftpflicht der Eisenbahnen, wie sie für die wichtigsten Gebiete, bei Personen- und Transportgüterverletzung, bereits erfolgt ist.

Seite 359—367 geben die Fortsetzung einer Darstellung des Lagergeschäfts von Privatdozent Dr. Burchard in Berlin nach den Rechtsgrundlagen des Bürgerlichen und des Handelsgesetzbuches, und zwar betreffen die Abschnitte VI—VIII den Lagerschein, die Lagerkosten und das gesetzliche Pfandrecht. Ein allgemeineres Interesse beanspruchen die Ausführungen des Amtsrichters Dr. F. Gorden in Hamburg zur Ergänzung des § 316 Str.-G.-B. Die Frage der Einführung der Geldstrafe bei besonders leichten Fällen der Eisenbahntransportgefährdung hat einen heissen Kampf entfacht. Jedem Praktiker muss indess die Neuerung des Gesetzes vom 27. Dezember 1899 als wesentliche Verbesserung erscheinen, und nicht nur aus dem Strassenbahn-, sondern auch aus den Hauptbahnbetrieben lassen sich leicht täglich Fälle sammeln, welche die bisherigen Vorschriften als ungerechtfertigte Härten erscheinen lassen.

An die Litteratur- und Gesetzgebungsübersicht schliessen sich Sach- und Quellenregister. W. C.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 24,88 km lange Strecke Kronach-Nordhalben der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 28. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner wird die derselben Verwaltung gehörige, 16,95 km lange Strecke Rottershausen-Stadtlauringen, welche am 6. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Pápa-Csornaer Lokalbahn zwischen den Stationen Egyed-Csanak (20 km) und Szany-Szt. András (5,2 km) gelegene Verladestelle Egyed, welche bisher dem öffentlichen Verkehre nicht gedient hat, ist für den allgemeinen Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Juli d. J. ist an der Strecke Treibach-Althofen Klein-Glödnitz der im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Gurkthalbahn zwischen den Stationen Treibach-Althofen und Strassburg (Kärnten) in Kilometer 5,75 die Haltestelle Hacklwirth für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Ferner wird am 1. August d. J. an der Strecke Amstetten-Pontafel zwischen den Stationen Scheifling und St. Lambrecht die Haltestelle Schrattenberg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ueber mehrere Anträge auf Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommes hat der Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung in seiner letzten Sitzung Beschluss gefasst.

Diese Auslegungsbeschlüsse sind mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Nr. 2180 vom 19. Juli d. J. zur Abstimmung gestellt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2136 vom 17. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anmeldung und Ausgleichung von Beträgen in der Frankenwährung, in österreichischer Währung Gold und in der Rubelwährung (abgesandt am 25. Juli d. J.).

Nr. 2168 vom 19. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen des Vereins (abgesandt am 25. Juli d. J.).

Nr. 2180 vom 19. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge verschiedener Vereinsverwaltungen auf Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 25. Juli d. J.).

Nr. 2246 vom 21. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige ordentliche Vereinsversammlung (abgesandt am 25. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Bismarck-Horst-Carnap.

Am 20. August wird die Neubaustrecke Bismarck-Horst-Carnap unseres Bezirks mit den für den Wagenladungsgüterverkehr der angeschlossenen Werke — mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen — eingerichteten Stationen Horst i/Westf. und Hugo dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Mit demselben Tage treten die in verschiedenen Güter- und Kohlentarifen mit Stationen unseres Bezirks für Horst in Westf. und Hugo vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Essen, den 26. Juli 1900. (1849)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 20. Juli 1900 treten für die Beförderung von Spiritus von Raitz nach Basel bad. B. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Dieselben betragen für 5 t 570 Cts.
" 10 " 488 "
für 100 kg.

Karlsruhe, den 25. Juli 1900. (1850)
Generaldirektion.

Badisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II vom 1. Juni 1891.

Mit sofortiger Wirksamkeit treten im Verkehr zwischen der badischen Station Wertheim und einigen bayerischen Stationen gekürzte Tarifentfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die am vorbenannten Verkehr betheiligten Güterabfertigungen.

München, den 24. Juli 1900. (1850a)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Stationen Lintorf und Schwelm-Loh in den Ausnahmetarif 9 für Eisen des Spezialtarifs II, die letztgenannte Station ausserdem in den Schiffsbaueisentarif 9 S aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 26. Juli 1900. (1851)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Nachtrag 9 zum Gütertarif der Gruppe I auf Seite 2 vorgesehenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt.

Die in demselben Nachtrag auf Seite 60 Ziffer 5 aufgeführten Entfernungsberichtigungen treten erst, insoweit sie Er-

höhungen in sich schliessen, am 15. September d. J. in Kraft.
Bromberg, den 26. Juli 1900. (1852)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Die durch Nachtrag X zum Gütertarif Baden-Pfalz, Heft 8, mit Gültigkeit vom 1. März 1900 eingeführte Ergänzung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 40 — Aufnahme der Artikel Buchweizen, Hirse und Mais — wird mit Gültigkeit vom 1. August 1900 wieder aufgehoben. Auf den gleichen Zeitpunkt werden für die Beförderung der genannten Artikel von Ludwigshafen a. Rh. und Speyer nach Basel (bad. Bahn) transit im Transittarif für Güter, die von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen a. Rh. und von da nach badischen Stationen weiter befördert werden, ermässigte Frachtsätze eingeführt.
Karlsruhe, den 25. Juli 1900. (1853)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Verband.
Mit dem 15. September 1900 treten die auf Seite 214 des Verbandstarifes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 41 e für die Beförderung roher Wolle in Wagenladungen zu 10 t von Alt-Münsterol und Genf nach Gera (Reuss) S. St. B. und Pr. St. B., Leipzig I (bayer. Bf.), Leipzig II (Dresdn. Bf.), Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bf.), Wilkau, Zwickau in Sachsen und Zwötzen (S. Stb.) mit Herkunft von Cette-Ville und St. Louis-du-Rhône ausser Kraft.
Vom genannten Zeitpunkte an würden etwa vorkommende Sendungen gedachter Art auf Grund des Ausnahmetarifes 31 b oder der regelrechten Tarife abzufertigen sein. Hierdurch treten theilweise Frachterhöhungen ein, über deren Höhe die betheiligten Verwaltungen auf Verlangen Auskunft ertheilen.
Dresden, am 27. Juli 1900. (1854)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-sächsischer Verbandsthiertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. tritt Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen neue Frachtsätze für die Station Czarnikau des Direktionsbezirks Bromberg, Trebanz-Treben und Klingenberg-Colmnitz der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie einige Tarifermässigungen und geringfügige Erhöhungen. Letztere treten erst mit 1. Oktober d. J. in Kraft.
Druckstücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehen.
Bromberg, den 26. Juli 1900. (1855)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.
Vom 1. August d. J. ab wird die Station Lintorf des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in den Eisenausnahmetarif 9 und den Seehafeneisenausnahmetarif D und die Station Schwelm-Loh des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in die Eisenausnahmetarife 9 und 9 S (Schiffsbaueisen), sowie die Seehafeneisenausnahmetarife D und D I (Schiffsbaueisen) aufgenommen.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 26. Juli 1900. (1856)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1900 tritt ein neuer „Verbandsgütertarif, Theil II, Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr" in Kraft, wodurch der seitherige Theil II vom 1. Juli 1895 nebst Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt wird.
Die in dem neuen Theil II enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) dieser Ordnung genehmigt worden.
Der neue Theil II wird zum Preise von 10 ₰ pro Exemplar käuflich abgegeben.
Stuttgart, den 27. Juli 1900. (1857)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. württ. Staatseisenbahnen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.
Zum Tarife für die Beförderung von Gütern usw. auf der schmalspurigen Eisenbahn Zittau-Markersdorf, sowie zum Anhang zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf den schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf und Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf ist je ein Nachtrag I erschienen.
Diese Nachträge enthalten Entfernungen und Frachtsätze für Hermsdorf in Böhmen, gelten aber erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Verkehrsstelle an. Diese Betriebseröffnung wird besonders bekannt gemacht werden.
Abdrücke der Nachträge können durch die sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden.
Dresden, am 28. Juli 1900. (1858)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abtheilung.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Heft 1 kommt am 1. August d. J. der X. Nachtrag mit Frachtsätzen für Gandringen, Hagendingen und Algringen zur Einführung. Am gleichen Tage wird zum Heft 2 des obigen Tarifs der IV. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält Aenderungen der Vorbemerkungen und Frachtsätze für die Station Kalk Süd. Die Nachträge kosten 7 ₰ pro Stück.
Strassburg, den 23. Juli 1900. (1859)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Beförderung von Wollstoffen von Reims und Sedan nach Basel über Alt-Münsterol und Delle ist mit dem 20. Juli 1900 ein besonderer Tarif (Nr. 420) in Kraft getreten, welcher über Alt-Münsterol auch für Sendungen nach den an der Linie Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel belegenen Stationen gilt. Derselbe wird kostenfrei abgegeben.
Strassburg, den 26. Juli 1900. (1860)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.
Der neue schlesisch-süddeutsche Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 2 ist erschienen und zum Preise von 0,90 ℳ das Stück beim Materialdepot der Generaldirektion zu beziehen.
München, den 26. Juli 1900. (1861)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.
Auf Seite 17 des Tariftheiles II ist bei Würzburg bayer. St. B. in Klasse C 2 der Ausnahmesatz 4,25⁴ zu streichen, dagegen in Klasse B nachzutragen.
Auf Seite 32 ist bei Giesing der Satz des A.-T. Nr. 15 von 2,91 auf 2,87 abzuändern.
Auf Seite 34 ist bei Kulmbach der Satz des A.-T. 14 b von 4,44 auf 3,97 zu berichtigen.
München, den 26. Juli 1900. (1862)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rechtsrheinisch-hessischer Verkehr. Gruppen VI/VII.
Die am 15. d. Mts. im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbande in Kraft getretenen Eil- und Frachtstückgutsätze für den Verkehr zwischen Laer und Mannheim sowie die Sätze für Eisenbahnschienen, Schienen-Befestigungsgegenstände etc. für Lintorf-Darmstadt Hauptbhf. und Lintorf-Mannheim haben von dem nämlichen Tage ab auch Gültigkeit für die Stationen Darmstadt Hptbhf., Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt des Direktionsbezirks Mainz.
Essen, den 22. Juli 1900. (1863)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.
Am 1. August d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 der Nachtrag II, welcher u. a. Frachtsätze für Einzelsendungen nach den Stationen Altenhof i. Meckl., Dambeck i. Meckl., Domsühl, Finken, Friedrichsruh i. Meckl., Röbel, Ruthenbeck und Stuer der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und den Stationen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn, sowie von den rheinisch-westfälischen Stationen Bedburg, Horst i. Westf., Hugo, Ruhrort Rhein, Unna-Königsborn, Vogelheim, Weisweiler und Wickede-Asseln enthält; die Frachtsätze von Horst i. Westf. und Hugo gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr. — Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 ₰ zu haben.
Essen, den 24. Juli 1900. (1864)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Zum Ausnahmetarife vom 1. September 1898 tritt am 1. August d. J. der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend die bereits am 1. Mai d. J. eingeführten Aenderungen der Anwendungsbedingungen der Tarifklasse 8 und Sätze der Tarifklasse 1 für Station Bünde sowie ferner Aufnahme der Artikel Kassia, Pfeffer und Piment in die Tarifklasse 2, der Station Lintorf in die Tarifklassen 7^1b und 7^2, der Station Linn in die Tarifklasse 8, der Station Kalk Süd in die Tarifklassen

1—10, 15 und 19, Aenderung des Artikelverzeichnisses der Tarifklasse 15 und endlich, mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab, Aufhebung der Sätze der Tarifklassen 6—8 für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Cassel. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 24. Juli 1900. (1865)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit sind

1. die Tarifentfernungen zwischen Darmstadt Hauptbahnhof einerseits und den Stationen der Strecke Niederlahnstein-Kalk Nord/Köln Deutz des Bezirks Köln im Heft 1 der Abtheilung D sowie sämmtlichen Stationen des Bezirks Elberfeld im Heft 2 derselben Abtheilung andererseits auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr anwendbar; die Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger des letztgenannten Tarifheftes fällt aus;
2. die auf den Seiten 40 und 41 des Nachtrags 11 zum Heft 2 des westdeutschen Privatbahnverkehrs für die Station Mannheim des Direktionsbezirks Mainz im Verkehr mit Stationen der Brölthaler Eisenbahn vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1 und 2 auch für die Station Mannheim der badischen Staatsbahn im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbande anzuwenden.

Köln, den 27. Juli 1900. (1866)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. August d. J. wird die Station Herrenhausen der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in den Ausnahmetarif Nr. 8 (Holz usw.) des Tarifs Theil II, Heft 1 unter den daselbst vorgesehenen Anwendungsbedingungen und mit den um 2 ₰ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Hannover (Nordbhf.) aufgenommen.

Breslau, den 23. Juli 1900. (1867)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 9. Juli d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die mit Gültigkeit vom 15. August d. J. zur Einführung gelangenden Ausnahmefrachtsätze für Nutzholz in Mengen von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen usw. zum gleichen Zeitpunkte eine Ermässigung bis zu etwa 7 Cts. für 100 kg erfahren und dass gleichzeitig auch Frachtsätze von der rumänischen Station Därmanesci in Kraft treten.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Breslau, den 20. Juli 1900. (1868)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August d. J tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 8 in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Klaken und Westerhausen des Direktionsbezirks Münster und Oldenbrock der oldenburgischen Staatsbahn, geänderte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehr nach Huchtingen, sowie sonstige bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. Juli 1900. (1869)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird ein Nachtrag IV zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr herausgegeben, der enthält: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einiger Stationen, Aenderungen von Stationsnamen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Ederbringhausen, Herzhausen, Itter, Schmittlotheim, Schreufa, Viermünden, Brilon Stadt des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel und die neu aufgenommene Station Kranichstein des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, sowie abgeänderte Entfernungen für die Stationen der Strecke Corbach-Warburg-Paderborn, Hoppecke-Vorwohle und benachbarter Strecken des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel, Aenderungen und Entfernungen der Ausnahmetarife.

Frankfurt a/M., den 24. Juli 1900. (1870)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900 wird die Station Dt. Eylau als Versandstation in den Ausnahmetarif 5b für gebrannte Steine unseres Binnengütertarifs einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben unsere Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Danzig, den 26. Juli 1900. (1871)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Zu den Heften des belgisch-südwestdeutschen Gütertarifs für den Verkehr mit diesseitigen Stationen treten am 1. August d. J. folgende Nachträge in Geltung:

Nachtrag VIII zum Heft 3a vom 1. Januar 1895 (Verkehr mit den belgischen Häfen),

Nachtrag IV zum Heft 3b vom 1. Januar 1895 (Verkehr mit den inneren belgischen Stationen),

Nachtrag II zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen usw. und von Erzen vom 1. November 1898.

Durch diese Nachträge werden direkte Sätze für den Verkehr mit den an die Station Deutsch-Oth angeschlossenen Ladestellen eingeführt. Die Waarenverzeichnisse zum Ausnahmetarif 5 (Düngemittel) und 13 (Mineralöle) des Heftes 3a und zum Ausnahmetarif 5 (Holz) des Heftes 3b werden geändert und ergänzt und der Ausnahmetarif 12 (Superphosphat) des Heftes 3b durch Aufnahme der Stationen Auvelais, Charleroy (Quest), Leuze-Longchamps und Moustier (Mornimont) erweitert. Durch den Nachtrag II zum Erzausnahmetarif wird auch die Station Amanweiler in den direkten Verkehr aufgenommen. Im übrigen enthalten die Nachträge die zwischenzeitlich auf dem Verfügungswege bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen.

Strassburg, den 23. Juli 1900. (1872)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Hefte Nr. 1 bis 5.

Am 1. August d. J. treten
zum Tarifheft Nr. 1 der Nachtrag II,
„ „ „ 2 die Nachträge XIV und XV,
„ „ „ 3 die Nachträge VI und VII,
„ „ „ 4a der Nachtrag I,
„ „ „ 4b „ „ XII u.
„ „ „ 5 „ „ XI
in Kraft. Dieselben enthalten in der Hauptsache:

a) Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif und des Tarifs für Ueberfuhrgebühren,
b) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen,
c) neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Südharzbahn (Walkenried-Tanne) einerseits und den Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie der am mitteldeutschen Privatbahnverbande betheiligten mittel-, ost- und westdeutschen Privatbahnen andererseits,
d) neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Staatsbahnstationen Elmen-Salze, Oegeln und Sitzendorf mit den Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen,
e) neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Hämelerwald und Hildesheim der Hildesheim-Peiner Kreisbahn einerseits und den Stationen der Staatsbahngruppen I—III und V, sowie der betheiligten ost- und mitteldeutschen Privatbahnen andererseits, ferner anderweite Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr der übrigen Stationen der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn mit dem vorgenannten Verkehrsgebiete,
f) Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife.

Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelangen dieselben erst mit dem 16. September d. J. zur Einführung.

Die Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Das Gleiche gilt von den unterm 28. Juni d. J. veröffentlichten, durch Nachtrag I zum Tarifheft 1 mit Geltung vom 1. Juli d. J. eingeführten zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Erfurt, den 28. Juli 1900. (1873)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. August 1900 gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen Gottgau und Löbejün der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn einerseits und den Stationen der preussischen Staatsbahnen, der mitteldeutschen Privatbahnen und einiger östlichen und westlichen Privatbahnen

(Hefte 2, 3, 4 a, 4 b und 5 des mitteldeutschen Privatbahntarifs) andererseits für eine beschränkte Anzahl von Artikeln neue Frachtsätze zur Einführung.

Die direkte Abfertigung bleibt beschränkt für Station Gottgau auf Rohzucker, Melasse, Melasse zu Futterzwecken, Rüben, Rübenschnitze und Kalksteine, für Station Löbejün auf Steine des Spezialtarifs III und Wegebaumaterialien.

Dagegen bleiben die in den Nachträgen XI zum Tarifheft 2, III zum Tarifheft 3, sowie im neuen Tarifheft 4 a für die gleichen Artikel enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn noch bis auf weiteres ohne Wirksamkeit.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen vom 1. August d. J. ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 26. Juli 1900. (1874)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Bruchmetall der Pos. B 30 des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Floridsdorf K. F. N. B.	
„ Floridsdorf-Jedlesee Oe. N.W.B.	
„ Korneuburg Oe. N. W. B.	
„ Nussdorf k. k. St. B.	
„ Stadlau St. E. G.	
„ Wien K. F. N. B. / Oe. N. W. B. / St. E. G.	153 ₰
„ Wien II (K. F. J. B.) k. k. St. B.	
„ Wien-Lagerhaus k. k. St. B.	
„ Wien-Praterkai k. k St. B.	
„ Wien I k.k.St.B.	166 „
„ Wien-Donauuferbahnhof K. F. N. B.	155 „
„ Wien-Donaukaibahnhof k. k. St. B.	
„ Wien-Matz. trs. S. B.	160 „

Für den Verkehr ab Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg. Für den Verkehr ab Dresden-Elbkai sind dieselben um 36 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. Juli 1900. (1875)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Südharz-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August gelangen im Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen der kgl. preuss Staatseisenbahnen und der mitteldeutschen Privatbahnen einerseits und Stationen der Südharz-Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, die Bahnverwaltung in Braunlage, sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Berlin, den 25. Juli 1900. (1876)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, gültig vom 1. Juni 1898, tritt am 15. August d. J. für den Direktionsbezirk Posen ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Aenderungen und Ergänzungen ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Posen, den 27. Juli 1900. (1877)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. August d. J. tritt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, in Kraft, enthaltend:

„Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel
sowie
für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen."

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1898 aufgehoben.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde erfahren.

Cassel, den 25. Juli 1900. (1878)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von 8 850 t Braunkohlenbrikets für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg und Danzig.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. August 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer Nr. 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. September 1900.

Berlin, den 25. Juli 1900. (1879)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Kupfer, zu liefern bis 1. Juli 1901 für die Werkstätten der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W., und zwar:

38 700 kg Kupferblech, 108 900 kg Kupferplatten für Lokomotivfeuerbuchsen, 71 300 kg Stangenkupfer, 1 935 kg Kupferdraht, 18 860 kg Kupferröhren.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 10 August 1900, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 18. August 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen 60 ₰ (von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden) vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 11, abgegeben.

Hannover, den 26. Juli 1900. (1880)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Lieferung

1. einer hydraulischen Räderpresse,
2. einer Holzfräsmaschine,
3. drei Satz Wagenhebezeuge,
4. ein Normalgewindeschneidezeug mit Kluppen

soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Bedingungen können auf der Kanzlei des Unterzeichneten eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken bezogen werden.

Die Angebote, den Preis und die kürzeste Lieferzeit enthaltend, sind mit der entsprechenden Aufschrift verschlossen und frei längstens bis 10. August 1900, Vormittags 10½ Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Wahl unter den Anbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im Juli 1900. (1881)

Der Maschineningenieur.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Niederländische Staatseisenbahnen. Verkauf von ausrangirten Wagen und Radsätzen.

In den Werkstätten zu Zwolle, Tilburg und Utrecht sollen 6 Personenwagen III. Klasse, 4 Personenwagen I. und II. Klasse, 1 Personenwagen I., II. und III. Klasse, 10 Gepäckwagen, 7 bedeckte und 8 offene Güterwagen, 1 offener Viehwagen, 89 Radsätze für Wagen und 1 für Tender durch öffentliche Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage an die Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen (Maschinen- und Wagendienst) in Utrecht unentgeltlich zu erhalten.

Die Submissionszettel müssen bis zum 15. August 1900, Vormittags 12 Uhr, an die Adresse der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, Centraler Dienst I e Abtheilung eingereicht sein. (1882)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 60 | 4. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Beförderung von Fahrrädern auf der Eisenbahn.

Von Eisenbahn-Kassenkontrolör Scriver.

Bekanntlich hatte die Beförderung von Fahrrädern bis vor einigen Jahren auf den Eisenbahnen einen derartigen Umfang angenommen, dass auf verkehrsreichen Strecken und besonders in der Nähe der Grossstädte die Auflieferung derselben als Gepäck mit Freigewicht eine grosse Aufwendung an Personal und Arbeit erforderlich machte und zu vielen unliebsamen Zugverspätungen und sonstigen Störungen führte. Die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung entschloss sich daher, die freie Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder aufzuheben und deren Annahme von Lösung einer Fahrradkarte zum Preise von 50 ₰ abhängig zu machen. Ausserdem wurde dem Inhaber des Rades die Verpflichtung auferlegt, sein Rad selbst zum Packwagen zu bringen und direkt beim Packmeister die Abfertigung zu veranlassen, auch auf der Bestimmungsstation dasselbe dort wieder in Empfang zu nehmen, sowie auf Uebergangsstationen beim Wechsel der Packwagen für die Ueberführung und Weiterabfertigung selbst zu sorgen.

Diese Maassnahme der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung erregte zuerst in allen Kreisen der Radfahrer grossen Widerstand, zumal da ausser der besonders im Nahverkehr nicht unerheblichen Vertheuerung auch alle Schnellzüge für die Fahrradbeförderung ausgeschlossen waren. Ueberall wurden Petitionen wegen Aufhebung dieser Beförderungsweise eingereicht und namentlich in der Presse wurde viel gegen die Neuerung agitirt. Nachdem einige Erfahrungen in der Sache gesammelt waren, entschloss sich die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung, nach und nach die meisten Schnellzüge für die Beförderung der Fahrräder wieder freizugeben, im übrigen aber von Erhebung der Gebühr und der Auflieferung der Räder am Packwagen usw. nicht abzugehen.

Naturgemäss trat infolge der Gebührenerhebung von 50 ₰, also für Hin- und Rückfahrt 1 ℳ, eine erhebliche Abnahme in der Beförderung der Fahrräder ein. Aber im Laufe der Zeit ist das Radfahren in immer grössere Bevölkerungskreise gedrungen, und steht die Eisenbahnverwaltung jetzt wieder auf dem Standpunkt, dass eine Verbesserung und Vereinfachung der Beförderungsweise ausserordentlich wünschenswerth wäre.

Nachstehend soll ein Vorschlag zur Lösung der Frage gemacht werden:

Bekanntlich ist eine der Hauptunannehmlichkeiten für den Radfahrer das Hinbringen der Fahrräder an den Packwagen, die Ueberhändigung der Räder an den Packmeister und Empfangnahme der Marke durch denselben. Sind ein oder zwei Räder durch den Packmeister abzufertigen, so geht dies noch an und der Reisende läuft nach Empfang der Fahrradmarke schleunigst fort und sucht sich seinen Platz im Zuge. Stehen aber 10 oder 20 oder gar 50 und mehr Radler beim Packwagen und wollen ihre Räder abfertigen lassen, so kann das Verfahren auch den geduldigsten Menschen aufregen. Denn jedes Rad muss der Packmeister in Empfang nehmen, bekleben und dem Besitzer die zugehörige Marke aushändigen. Auch fragt der Packmeister thunlichst nach der Empfangsstation — die Marke hat nämlich nur eine Nummer — wegen der Unterbringung im Packwagen. Bevor alle Räder abgefertigt sind, ist die Aufenthaltszeit des Zuges längst überschritten, denn der Packmeister kann sich beim besten Willen nicht noch mehr beeilen. Die Radfahrer oder Radfahrerinnen warten in Aengsten, weil sie befürchten müssen, dass der Zug ohne sie abfährt; der diensthabende Stationsbeamte drängt auf die Abfahrt; das Ergebniss ist meistens eine grössere Zugverspätung, und was Verspätungen im Zugverkehr für Unannehmlichkeiten mit sich bringen, weiss jedermann; für den Eisenbahndienst sind sie an Sonn- und Festtagen und besonders auf lebhaften Strecken stets eine Gefahr!

Noch umständlicher ist es, wenn der Packwagen zur Aufnahme der Fahrräder nicht ausreicht und ein besonderer Güterwagen hierfür eingesetzt werden muss. Am diesjährigen Himmelfahrtstage beobachtete Verfasser, wie bei einem Schnellzuge durch Abfertigung von 60 bis 70 Fahrrädern und durch Einstellen eines besonderen Wagens die planmässige Aufenthaltszeit von 5 Minuten um 8 Minuten überschritten wurde. Auf

einer Zwischenstation, wo die meisten Räder wieder einzeln nach Nummern abgefordert wurden, wiederholte sich der lange Aufenthalt, so dass der Schnellzug durch einen anderen Schnellzug überholt bezw. diesem der Vorrang in der Abfahrt gestattet werden musste. Derartige Zustände fordern aber dringend eine Abhilfe, woran nicht nur der Radfahrer, sondern in erster Linie die Eisenbahnverwaltung selbst im höchsten Maasse interessirt ist. Hätte in dem oben erwähnten Falle die Abfertigung der Räder nicht durch den Packmeister, sondern durch die Gepäckabfertigungsstelle stattgefunden — dass ein besonderer Wagen erforderlich werden würde, war bei der Menge der rechtzeitig mit ihren Rädern erschienenen Reisenden sofort klar —, so hätte die Einladung der für die Hauptempfangsstation bestimmten Räder vor Ankunft des Zuges geschehen können. Es wäre dann der Wagen nur in den Schnellzug einzustellen und auf der Empfangsstation wieder auszusetzen gewesen. Hierdurch wären auf beiden Stationen Zugverspätungen wahrscheinlich überhaupt nicht entstanden!

Nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen konnte aber nur der Packmeister die Räder abfertigen und dieser kam ja erst mit dem Zuge selbst an, ein Vorarbeiten war demnach nicht möglich.

Das Haupthinderniss in der Abfertigung der Fahrräder besteht in der langsamen Behandlung derselben während des Zugaufenthaltes — durchweg 1 Minute auf mittleren und kleinen Stationen — am Packwagen. Den jetzigen Vorschriften entsprechend hat der Reisende das Rad an den Packwagen zu bringen. Diese Bestimmung bedeutet genau genommen, dass, da der Reisende das Rad nicht in den Packwagen zu heben braucht, der Packmeister bei jedem Rade aus dem Packwagen herausklettern, das Rad in den Packwagen heben, dann selbst wieder hineinklettern und die eigentliche Abfertigung vornehmen muss. Zu welchen Verzögerungen würde die wirkliche Abwickelung dieses Verfahrens führen! Der Radfahrer greift auch fast ohne Ausnahme zur Selbsthilfe und hebt das Rad in den Packwagen, weil er eben weiss, dass sonst die Sache überhaupt nicht gehen würde. Also zuerst ergänze man die Vorschrift, das Rad an den Packwagen zu bringen, mit Rücksicht auf die im Laufe der Zeit als selbstverständlich eingeführte Uebung dahin, dass das Rad sowohl an den Packwagen gebracht, als auch in den Packwagen gehoben werden muss.

Nach dem bestehenden Verfahren hat der Packmeister, nachdem er das Rad erhalten hat, dem Radfahrer eine Marke (Nummer) auszuhändigen und das Rad selbst mit der gleichen Nummer, die von der Marke abgerissen wird, zu bekleben; die dazu erforderlichen Formulare werden eisenbahnseitig dem Packmeister in Blocks geliefert. Wie schon vorhin angeführt, kann der Packmeister neben seinen anderen Geschäften — Empfangnahme und Auslieferung des abgefertigten Gepäcks für die betr. Station — bei ein oder zwei aufgelieferten Fahrrädern die Abfertigung unter Umständen rechtzeitig vornehmen. Sofern aber mehr Räder behandelt werden müssen, sind durchweg Aufenthaltsüberschreitungen die Folge. Der Packmeister kann bei 10 oder 20 und mehr Rädern sich die Empfangsstationen nicht merken, wie er es bei weniger Rädern durch Befragen der Einlieferer thut, denn Zeit zum Notiren dieser Stationen hat er nicht.

Darum als weiterer Vorschlag: Man hebe die Abfertigung, d. h. die Ausgabe der Fahrradmarken und die Bezettelung der Räder, am Packwagen durch den Packmeister auf und übertrage die Anfertigung der Fahrradmarken nebst Bezettelung der Räder dem Reisenden selbst!

Zur Erläuterung dieses Verfahrens diene nachstehendes: Fahrradmarke und Fahrradmerkzeichen (Etikett) sind aus hellem Karton hergestellt und werden am Fahrkartenschalter dem Reisenden zugleich mit der Fahrradkarte ausgehändigt. Marke und Merkzeichen sind numerirt und lauten: Von (Hamburg) nach (Kiel) über (Neumünster). Die Abgangsstation ist aufgedruckt, Bestimmungsstation und Leitweg hat der Reisende auszufüllen (s. Muster).

Muster der Fahrradmarke und des Merkzeichens.

Vorderseite.		Rückseite.
No. ● 56. Von **Hamburg** nach **Kiel** über Neumünster.	Fahrradmerkzeichen. (Etikett.)	● Das Fahrradmerkzeichen ist vom Reisenden am Rade zu befestigen; er hat die Bestimmungsstation nebst Leitweg vor Ablieferung an den Packmeister auszufüllen.
Zum ≻ Abtrennen.		Zum ≻ Abtrennen.
Fahrradmarke No. 56. Von **Hamburg** nach **Kiel** über Neumünster.	Fahrradmarke.	In der Fahrradmarke hat der Reisende die Bestimmungsstation nebst Leitweg auszufüllen. Die Marke ist dem Packmeister mit dem Fahrrad auszuhändigen. Der Packmeister gibt selbige dem Reisenden gelocht zurück; die Marke dient alsdann als Legitimation. Unverpackt. §§ 34 u. 58 der Verkehrsordnung.

Der Reisende befestigt das Fahrradmerkzeichen, welches von der Eisenbahnverwaltung mit einem festgeknoteten Bindfaden ausgegeben wird, am Rade, führt das Rad an den Packwagen, übergibt es dem Packmeister und händigt diesem die Fahrradmarke aus. Letztere wird zum Zeichen der Anerkennung durch die Eisenbahnverwaltung vom Packmeister mit der Datumlochzange gelocht dem Reisenden zurückgegeben. Dies Verfahren ist ungleich schneller als das jetzige; der Packmeister hat nur die Marke zu lochen und währenddessen die Uebereinstimmung der Nummer und Empfangsstation mit dem Merkzeichen am Rade zu vergleichen. Dann weiss er aber auch, wohin das Rad soll und kann eine Sortirung für die Empfangsstationen vornehmen.

Die Uebertragung der Befestigung des Merkzeichens und der Ausfüllung der Empfangsstation und des Leitweges — mit Blei — auf der Fahrradmarke und dem Merkzeichen auf die Reisenden dürfte keinem Bedenken unterliegen und würde von diesen mit dem grössten Vergnügen übernommen werden, wenn sie dadurch eine schnellere Behandlung am Packwagen erreichen. Fahrradmarke und Merkzeichen müssen aus leichtem, hellem Kartenpapier hergestellt sein, weil letzteres durch eine Oese mit Bindfaden am Rade zu befestigen ist; der jetzige Nummerzettel aus dünnem Papier ist unzweckmässig, denn er ist am Rade schlecht anzubringen und fällt oft ab. Die Marke muss des Lochens wegen gleichfalls aus Kartenpapier hergestellt sein. Beide Theile werden in einem Stück geliefert und müssen zum Abtrennen eingerichtet sein.

Jetzt steht noch die Ueberführung der Fahrräder auf Uebergangsstationen beim Wechsel des Packwagens in Frage. Zur Zeit muss der Reisende sein Rad gegen Aushändigung der Marke vom Packmeister in Empfang nehmen, an den neuen Packwagen bringen und das ganze Abfertigungsverfahren wie auf der Abgangsstation von neuem durchmachen. Nach dem in Vorschlag gebrachten neuen Verfahren ist auf den Merkzeichen

an den Fahrrädern die Bestimmungsstation angeführt. Es liegt daher ziemlich nahe, dass die Eisenbahnverwaltung nunmehr auf Uebergangsstationen beim Wechsel des Packwagens auch die Ueberführung der abgefertigten Räder von einem zum anderen Zuge bewirkt. Dies wäre allerdings eine Mehrleistung der Eisenbahnverwaltung gegen den jetzigen Brauch! Es wird aber einerseits dem Radfahrer die Belästigung der Ueberführung und nochmaligen Abfertigung abgenommen, andererseits wieder dem Packmeister des neuen Zuges die Neuabnahme der Räder erspart, welch' letzteres besonders beim starken Verkehr an Sonn- und Festtagen nicht hoch genug zu schätzen ist. Der Packmeister würde also nur die von den Gepäckträgern überführten Räder in Empfang zu nehmen haben.

Glaubt jedoch die Eisenbahnverwaltung auf die Ueberführung der Fahrräder auf Uebergangsstationen durch die Besitzer selbst nicht verzichten zu können, so empfiehlt sich nachstehendes Verfahren:

Bei Ankunft des Zuges erhalten die Reisenden gegen Rückgabe der Fahrradmarke an den Packmeister ihre Räder ausgehändigt und überführen sie nach dem neuen Zuge. Dorthin hat inzwischen die Gepäckabfertigungsstelle die abgenommenen Fahrradmarken gebracht und dem Packmeister ausgehändigt. Dieser gibt den Reisenden die zugehörigen Marken gegen Einlieferung der betreffenden Fahrräder zurück. Voraussetzung hierbei ist allerdings, dass die vom Packmeister des ersten Zuges abgenommenen Fahrradmarken sofort an den anderen Zug gebracht werden, damit daselbst durch den Packmeister des abzweigenden Zuges die Wiederaushändigung bei Abgabe der Räder erfolgen kann.

Bei Massenandrang von Reisenden mit Fahrrädern, wenn also die Einsetzung eines oder mehrerer besonderer Güterwagen erforderlich ist, hat die Abfertigung der Räder nicht erst nach Ankunft des Zuges, sondern vor Ankunft desselben durch die Gepäckabfertigungsstelle stattzufinden. Zugverspätungen, wie die bereits angeführte, können dann nicht mehr eintreten. Nach dem neuen Verfahren sind alle Stationen zu der Vorabfertigung in der Lage, weil die Fahrradmarken nebst Merkzeichen bei allen Fahrkartenausgabestellen aufliegen. Die Durchlochung der Fahrradmarken hat bei der Vorabfertigung mit der Zange der Bahnsteigschaffner oder einer Reservezange zu erfolgen; auf Strecken ohne Bahnsteigsperre sind die Fahrradmarken mit dem Stationsdatumstempel abzustempeln.

Im allgemeinen sind die Fahrradmarken nebst Merkzeichen nur beim Verkauf der Fahrradkarten von den Fahrkartenausgabestellen auszugeben. Da jedoch Fahrradkarten auch im Vorverkauf gelöst werden können, welche auf allen preussischen Staatsbahnstationen zur Aufgabe von Fahrrädern gelten, so würden die Fahrkartenausgabestellen gegen Vorzeigung der anderswo gekauften Fahrradkarten auch Fahrradmarken nebst Merkzeichen auszugeben haben.

Holt ein Reisender auf einer Unterwegsstation des Zuges sein Rad aus Vergesslichkeit oder aus einem sonstigen Grunde vom Packwagen nicht ab, so ist eine Verschleppung desselben nach einer weiter gelegenen Station ziemlich ausgeschlossen, da der Packmeister das Rad dann auf Grund des Merkzeichens, welches die Bestimmungsstation anführt, ausladen lassen wird. Die Gepäckabfertigungsstelle hat in solchen Fällen das Rad in Empfang zu nehmen, aufzubewahren und hierfür die Gepäckträgergebühr sowie eine Aufbewahrungsgebühr wie beim Handgepäck zu berechnen.

Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, dass die unverpackt aufgelieferten Fahrräder nicht selten im Packwagen infolge Umfallens oder durch Verwickelung mit anderen Rädern mehr oder weniger beschädigt werden, da besondere Einrichtungen zum Unterbringen derselben nicht vorhanden sind. Es wäre zu erwägen, ob in den Packwagen nicht zum Hineinstellen der Räder Gestelle der Art untergebracht werden können, wie man sie vielfach in den Gasthäusern in der Umgegend der Grossstädte findet. Derartige Gestelle — etwa für 6—10 Räder — könnten lose im Packwagen stehen und wären dann auch transportabel, also je nach Bedarf zu verwenden. Der Raum im Packwagen würde hierdurch allerdings beschränkt, aber die Räder ständen dann an einem bestimmten, sicheren Platz und hinderten nicht mehr wie jetzt die Bewegungsfreiheit der Packmeister.*)

---

*) Anm. der Schriftl. Wir übergeben vorstehende sehr beachtenswerthe Vorschläge zur Lösung einer schwierigen, zwar schon vielfach erwogenen, aber noch immer einer weiteren Erörterung bedürfenden Frage unserem sachverständigen Leserkreise, ohne uns überall mit den Vorschlägen des Herrn Verfassers einverstanden erklären zu wollen. Die ganze Frage ist ja im Fluss, eine das Für und Wider der verschiedenen Möglichkeiten erwägende Behandlung in der Fachpresse wird einer glücklichen Lösung nur förderlich sein.

Verkehr und Verkehrsmittel in Berlin während der Jahre 1865—1895.

In der „Zeitschrift des königlich preussischen Statistischen Büros“, herausgegeben von dessen Direktor, Geheimem Regierungsrath E. Blenck, ist in dem den Jahrgang 1899 abschliessenden Vierteljahrsheft eine Abhandlung aus der Feder des Statistikers Dr. M. von Wüstenhoff erschienen, die in eingehender Darlegung die Entwickelung des Verkehres und der Verkehrsmittel in der Stadt Berlin während der Jahre 1865—1895 schildert. Die genannte amtliche Zeitschrift für preussische Statistik hat im Laufe der letzten Jahre dem Verkehre in allen seinen Formen sorgfältigste Beachtung geschenkt. Die jetzt vorliegende Arbeit betrifft aber ein Gebiet, welches mehr als jedes andere die Aufmerksamkeit sowohl des Statistikers als des Verkehrspolitikers in Anspruch nimmt, weil sich auf ihm gerade gegenwärtig eine wirthschaftlich wichtige und zugleich äusserst schwierige Frage abspielt.

Das rasche Anwachsen der Grossstädte im Laufe des vorigen Jahrhunderts hat in allen Kulturländern die Nothwendigkeit erzeugt, dem Verkehre in ihrem Innern durch geeignete Fahrgelegenheiten zu Hilfe zu kommen, und je mehr sich dadurch in ihren Mittelpunkten die Geschäftsthätigkeit häufte und steigerte, um so grösser wurde der Zudrang der an den Stadtgrenzen und in den Aussenorten angesiedelten Bewohner. Dadurch ergab sich die Nothwendigkeit, nicht blos die Verbindung zwischen den einzelnen Stadttheilen zu erleichtern, sondern auch dieselbe möglichst billig zu gestalten. Jede Verbilligung der Fahrgelegenheit wirkte dann aber wieder fördernd und mehrend auf den Verkehr zurück, und so haben sich bereits in verschiedenen Hauptstädten — namentlich in London und Berlin — Zustände herausgebildet, welche die Behauptung laut werden liessen, dass einzelne der gebotenen Beförderungsgelegenheiten an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien. Es ist hier nicht der Ort, zu prüfen und zu untersuchen, in wie weit diese Klage den heute bestehenden Zuständen gegenüber berechtigt sein mag, jedenfalls gewinnen wir aus der Darstellung, die uns der Verfasser von der Entwickelung der Berliner Verkehrsanstalten im letzten Drittel des abgelaufenen Jahrhunderts gibt, die erfreuliche Gewissheit, dass die Unternehmungslust des werbenden Kapitals und die Thatkraft der städtischen und staatlichen Behörden in anerkennenswerthem Wetteifer bestrebt gewesen sind, dem steigenden Verkehre immer neue,

immer wirksamere und immer billigere Mittel zur Verfügung zu stellen. Die auf diesem Gebiete zu lösende Aufgabe war aber um so schwieriger, als sich Berlin in jenem Zeitraum von 1865 bis 1895 aus der Hauptstadt des preussischen Königsreichs zur Hauptstadt des Deutschen Reiches umgestaltete und sich somit der Rahmen, auf welchem sich sein Verkehr entfaltete, um das doppelte, ja fast um das dreifache erweiterte.

Nach einer kurzen Einleitung, in welcher der Verfasser zutreffend den Verkehr als den „Gradmesser der Kultur" bezeichnet, geht er auf eine Schilderung der Berlin zu Gebote stehenden Verkehrsmittel ein; er beschränkt sich nicht auf das 6 300 Hektar umfassende Flächengebiet Berlins mit den darauf zusammengedrängten 1 800 000 Bewohnern, sondern dehnt seine Betrachtungen auch auf die Vorstädte und Vororte, mit einem Worte auf Gross-Berlin, aus. Er gibt zunächst eine tabellarische Uebersicht über die Personenbeförderung der Berliner Verkehrsanstalten in den Jahren 1873—1897, der wir nur die Thatsache entnehmen, dass sich in dieser Zeit die Zahl der beförderten Personen bei den Omnibussen von rund 14 auf 49 Millionen, bei den Strassenbahnen von 4 auf 194 Millionen gehoben hat, zu welchen Summen dann noch 87 Millionen hinzutreten, die mit der Stadt- und Ringbahn befördert sind.

Bei der Darstellung der einzelnen Verkehrsmittel widmet der Verfasser sein Augenmerk zuerst den Strassenbahnen, dann den Droschken und schliesslich dem Omnibusverkehr. Hätte er sich der geschichtlichen Entwickelung anschliessen wollen, so hätte er zuerst die Droschken, sodann die Omnibusse und zuletzt die Strassenbahnen besprechen müssen; doch nehmen die letzteren im heutigen städtischen Personenverkehr so sehr den Vorrang vor ihren Nebenbuhlern ein, dass nur ein geringer Bruchtheil der beförderten Gesammtzahl auf diese übrig bleibt — die Droschkenfahrt ist zu theuer und der Omnibus ist auf rauhem Strassenpflaster zu wenig leistungsfähig. Betreffs der Strassenbahnen bemerkt der Verfasser dagegen, dass ihnen schon um deswillen der erste Platz unter den städtischen Verkehrsmitteln der Neuzeit gebühre, weil ihre Entwickelung in unmittelbarem Zusammenhang stehe mit der Entwickelung der Grossstädte selbst, deren Bevölkerungszunahme, wie wir dies am klarsten in den Vereinigten Staaten von Amerika ausgebildet sehen, gleichen Schritt mit der Verkehrszunahme gehalten habe und vielfach sogar durch die letztere hervorgerufen worden sei. „Die Volkswirthschaft, wie sie sich vornehmlich in den Grossstädten ausgebildet hat, lässt sich zeitlich und räumlich nicht mehr von den heutigen Pferde- (Strassen-) Bahnen trennen. Durch Gewährung möglichst billiger und vielfacher Beförderungsmittel tragen sie dazu bei, die besonders in den Grossstädten herrschende Wohnungsnoth der arbeitenden Klassen wenigstens einigermaassen zu lindern, indem sie durch Hinauslegen ihrer Linien bis in die Grenzstrassen des Weichbildes und weiter bis in die Vororte selbst dem in dem Mittelpunkte der Stadt Beschäftigten das Wohnen in wohlfeileren und gesunderen Wohnungen ermöglichen, und durch billige Preise im Nahverkehr setzen diese Verkehrsanstalten das Publikum in den Stand, leicht und für wenig Geld sich die nöthige Erholung in der reineren, frischeren Luft der Umgebung zu suchen, ein Vortheil, welcher, da er vornehmlich wieder den Minderbegüterten, den in engen Wohnungsverhältnissen Lebenden zu Gute kommt, insofern nicht unerheblich zur gesundheitlichen und sittlichen Hebung der ärmeren städtischen Bevölkerungsklassen beiträgt. Die Strassenbahnen sind vermöge ihrer geregelten, in bestimmten Zeitabschnitten festgesetzten Beförderungen und der Fähigkeit, eine grössere Anzahl von Personen auf einmal fortzuschaffen, in der Lage, diesen bei Ueberwindung weiterer Entfernungen behilflich zu sein; sie verbinden entferntere Theile der Bevölkerungsgemeinschaft mit einander und überbrücken den Zwischenraum zwischen Wohnort und Arbeitsstätte."*)

Die unmittelbare Wechselwirkung zwischen Verkehr und Volkswirthschaft, wie sie nach der Ansicht unserer Verkehrspolitiker — namentlich Sax' — die treibende Kraft in unserer aufsteigenden Entwickelung bildet, hat sich in der deutschen Reichshauptstadt, die an Gewerbefleiss und geschäftlicher Thätigkeit keiner der anderen Städte des europäischen Festlandes nachsteht und die sowohl den Grossbetrieben als auch den Mittel- und Kleinbetrieben volle Beschäftigung bietet, auf das Glänzendste bewährt. Was Berlins Verkehrsverhältnisse anbelangt, so befinden sie sich jedoch gegenwärtig unstreitig am Vorabende einer durchgreifenden Umgestaltung. Dank dem ungeahnten materiellen Aufschwung sowie der ungemeinen Steigerung der Vorortsbevölkerung ist die Reichshauptstadt schon jetzt zu einem wirthschaftlichen Knotenpunkt an- und ausgewachsen, dessen innere Verkehrsentwickelung die ernsteste Sorgfalt aller betheiligten Kreise und Behörden fordert und wo schon jetzt durch thatkräftiges und umsichtiges Eingreifen wird vorgearbeitet werden müssen, wenn nicht arge Stauungen und Stockungen eintreten und schwere Unzuträglichkeiten dadurch heraufbeschworen werden sollen. Als ersten Schritt auf diesem Wege dürfen wir die jetzt im Bau begriffene Hoch- und Unterpflasterbahn begrüssen, die den bestehenden Fahrgelegenheiten ein neueres und schnelleres Verkehrsmittel hinzufügt, ohne erstere irgendwie in ihrer Wirksamkeit zu beeinträchtigen und zu hemmen. Eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit der bereits bestehenden Linien wird durch den allgemeinen Uebergang vom Pferdebetrieb zum elektrischen Betrieb erfolgen, welche auch durch die Möglichkeit der Beförderung von Anhängewagen sowie durch schnellere Fortbewegung in den Aussenbezirken günstig einwirken muss.

In seiner Abhandlung gibt uns der Verfasser zunächst eine Uebersicht über die Entwickelung des Strassenbahnverkehres in verschiedenen ausserdeutschen Ländern, wobei namentlich die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Grossbritannien, Frankreich, Oesterreich und Holland Berücksichtigung gefunden haben. Sodann auf Deutschland und auf Berlin übergehend, schildert er die Anfänge der Berliner Strassenbahnen durch die im Jahre 1865 erfolgte Gründung der Berlin-Charlottenburger Pferdebahn, welcher im Jahre 1871 die Errichtung der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft folgte. Diese ist seitdem die wichtigste Trägerin des inneren Berliner Verkehres geblieben und beherrschte am Schlusse des Jahres 1898 ein Schienennetz von 297 km Länge, auf welchem ein Wagenpark von 1 461 Wagen — darunter 173 elektrische Motorwagen und 202 Akkumulatorenwagen — in Umlauf war. Für den Pferdebetrieb wurden 5 471 Pferde gehalten, welche täglich im ganzen 4 Stunden im Dienst sind und während dieser Zeit durchschnittlich eine Weglänge von 25 km zurücklegen. Die Zahl der Betriebsbeamten, welche Ende 1874 sich auf 269 stellte, hatte sich Ende 1898 auf 5 014 erhöht. Einen wichtigen Punkt in der Geschichte dieses Unternehmens bildete die Ueberschreitung der Strasse „Unter den Linden", zu welcher ihr erst im Jahre 1894, also nach 23jährigem Bestehen, die Genehmigung ertheilt wurde. Bis zu diesem Zeitpunkte war es ihr unmöglich, ihre über den ganzen Flächenraum der Weltstadt ausgebreiteten Linien als einheitliches Netz zu verwalten; gerade an der verkehrsreichsten Stelle schob sich wie eine nicht zu überschreitende Barre der dem Bahnverkehr gesperrte Raum der bevorzugten Promenadenstrasse ein, und erst nachdem die Fahrt über den Opernplatz nach dem Kastanienwäldchen durch die königliche Genehmigung vom 24. April 1894 freigegeben wurde, ist Einheit und System in den verwickelten Betrieb des vielmaschigen Netzes gekommen.

*) Wer dies liest, weiss sofort, dass diese Erwägungen in erheblich grösserem Maasse zutreffen für ein Netz grossstädtischer Eisenbahnen mit besonderem Bahnkörper, als für die Strassenbahn, die man als ein Schnellverkehrsmittel, wenn überhaupt, nur in den weniger bebauten vorstädtischen Bezirken ansehen kann. Man vergleiche nur die Berliner Strassenbahnen mit den Londoner Stadt- und Vorortbahnen. Was diese Bahnen leisten, ist ein Strassenbahnnetz für „entferntere Theile der Bevölkerungsgemeinschaft" auch nicht entfernt zu leisten befähigt.

Die Schriftleitung.

Zu diesen älteren Betriebsgesellschaften ist noch 1875 die „Neue Berliner Pferdebahngesellschaft" — zunächst mit der Linie Alexanderplatz-Weissensee — hinzugetreten, welche im Jahre 1896 ein Betriebsnetz von 49 km Gleislänge umfasste, die sich aber neuerdings mit der „Grossen Berliner" vereinigt hat.

In seinen weiteren Ausführungen erörtert der Verfasser dann in eingehender Weise die neuerdings in vielen Städten auf der Tagesordnung stehende Frage einer Uebernahme der Strassenbahnen auf den städtischen Haushalt und die Herabsetzung der Fahrpreise auf einen Einheitssatz. In letzterer Beziehung weist er darauf hin, wie die landläufige Annahme, dass stets die Herabsetzung der Tarife auch eine Steigerung der Einnahmen hervorzurufen geeignet sei, durch das Beispiel der hessischen Ludwigsbahn eine scharfe Widerlegung gefunden hat, wo durch die Einführung der IV. Wagenklasse sich eine erhebliche Mindereinnahme einstellte, indem 80 % der Reisenden aus der III. auf die IV. Klasse und ein erheblicher Theil der Reisenden II. Klasse infolge dessen auf die III. Klasse überging. Sodann gelangt er zu folgender Schlussbetrachtung, deren Richtigkeit bereitwilligst anzuerkennen ist: „Bei der Frage, ob Privat-, ob Gemeinwirthschaft, heben wir wiederholt hervor und betonen es nochmals: Jedes Verkehrsunternehmen, sei es vom Staate, von der Gemeinde oder von Privaten geleitet und geführt, ist ein wirthschaftliches Unternehmen, welches nach kaufmännischen Gesichtspunkten verwaltet werden muss, d. h. es soll Gewinn erzielen. Wie im Leben eines einzelnen das von ihm Erreichte, sein Erfolg sehr oft die Triebfeder zu weiterem Streben bildet, ein Misserfolg dagegen seine Arbeits- und Schaffensfreudigkeit herabmindert, wie viel mehr in einem Unternehmen, in welchem Tausende beschäftigt und an dessen Gedeihen Abertausende lebhaft betheiligt sind! Niemand wird wenigstens in Berlin das Interesse seiner Bewohner an den öffentlichen Verkehrsunternehmungen in Abrede stellen wollen. Durch die ausgebildeten Verkehrsverhältnisse, welche durch ein ausgedehntes, bis in die engsten Winkel der Stadt laufendes Pferdebahnnetz unterstützt werden, ist die Handels- und Geschäftsthätigkeit gehoben mit einer Erhöhung der Boden- und Miethspreise im Gefolge. Dass letzteres auch wirthschaftliche Schäden mit sich bringt, wer möchte es bestreiten? Unstreitig aber hat das Gemeinwesen als solches gewonnen, und nicht zuletzt hat mit der grösseren Besteuerungsfähigkeit der Einwohner die städtische Wohlhabenheit beträchtlich zugenommen. Eine erzwungene weitere Preisherabsetzung unter 10 ₰, wie z. B. das Verlangen, auch für unterbrochene Fahrten den Einheitssatz von 10 ₰ einzuführen, würde n. E. den wirthschaftlichen Nutzen des Unternehmens gefährden, wenn nicht überhaupt ihm den Lebensfaden abschneiden und dadurch mittelbar dem Gemeinwesen einen finanziellen Schaden verursachen."

Zu den Droschken übergehend, erzählt der Verfasser, dass die ersten Droschken im Jahre 1641 in Paris durch einen gewissen Sauvage aufgestellt sind. Im Jahre 1753 war ihre Zahl allmählich auf 170 angewachsen. Heute (1896), nach weiteren 150 Jahren, zählt die Stadt Paris einen Fuhrpark von 13 800 öffentlichen Droschken (voitures de place et de remise). Demgegenüber bleibt Berlin, wo im Jahre 1739 auf Befehl König Friedrich Wilhelms I. zuerst 15 Fiaker aufgestellt wurden, mit seinen 1896 in Gebrauch befindlichen 10 700 Droschken I. und II. Klasse und Gepäckdroschken doch immer noch in betreff der Anzahl (22 %) zurück. Es ist dies erklärlich, da die ältere Grossstadt als Mittelpunkt eines von Jahrhunderte altem Reichthume erfüllten Landes wohl immer noch der bequemeren Fahrgelegenheit reichlichere Mittel zuwenden kann, als die erst neuerdings in den Rang der Millionenstädte eingetretene Nebenbuhlerin.

Zu immer steigender Bedeutung aber hat sich neben diesen beiden Verkehrsmitteln das in Berlin seit 1846 eingeführte Omnibuswesen gestaltet. Die beiden bisher bestehenden grossen Gesellschaften, die „Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft" und die „Neue Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft", haben auf ihren verschiedenen Linien im Jahre 1896 die eine 25 000 000, die andere 16 000 000 Personen befördert, und an sie schliesst sich jetzt noch der „Berliner Speditörverein", der für die Fahrt in seinen einspännigen Fuhrwerken stets nur ein Fahrgeld von 5 ₰ erhebt und durch diesen billigen Preis einen erheblichen Theil des Verkehres an sich zieht.

So sehen wir auf jedem der verschiedenen Gebiete einen kräftigen, stets wachsenden Betrieb und können dem Verfasser nur Recht geben, wenn er seiner Ueberzeugung schliesslich dahin Ausdruck gibt, dass das Berliner Verkehrswesen demjenigen anderer Grossstädte nicht nachsteht. „Es besteht ein reger Wettbewerb, die Transportwege und Transportmittel nach der Seite des Massenverkehres hin zu vermehren und zu verbessern, so dass man in dieser Beziehung vertrauensvoll in die nächste Zukunft blicken kann."*) — Wenn im Hinblick auf das Droschkenwesen den älteren Grossstädten Paris und Wien eine gewisse Ueberlegenheit zur Zeit nicht abgesprochen werden kann, so wird dieser Vorzug unseres Erachtens durch die dort herrschenden höheren Fahrpreise mehr als ausgeglichen. Dagegen stehen die Berliner Strassenbahnen und Omnibusse, was Bequemlichkeit der Einrichtung und Schnelligkeit der Beförderung anlangt, hinter den gleichen Beförderungsmitteln anderer Grossstädte des Festlandes in keiner Weise zurück.

H.

*) Von neuen Stadt- und Vorortbahnen als Beförderungsmittel für den städtischen Schnellverkehr, die der Verfasser überhaupt etwas nebensächlich, in ihrer verkehrspolitischen Stellung überhaupt nicht behandelt hat, kann man das freilich schon nicht mehr behaupten. D. Schrittl.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Unterbringung des Handgepäcks in den Personenwagen.** Nachdem neuerdings wieder Klage darüber geführt worden ist, dass einzelne Reisende Gepäckstücke in so grosser Zahl oder in solchem Umfange in die Personenwagen mitnehmen, dass die Mitreisenden hierdurch erheblich belästigt, unter Umständen sogar gefährdet werden, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen beauftragt, die Stations- und Zugbeamten anzuweisen, streng darüber zu wachen, dass die Bestimmungen im § 28 der Verkehrsordnung genau beachtet werden. Hiernach steht in der I., II. und III. Wagenklasse dem Reisenden nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung, und Sitzplätze dürfen mit Handgepäck nicht belegt werden. Das Zugpersonal hat die Beachtung dieser Bestimmungen selbständig zu überwachen und gegen ihre Uebertretung einzuschreiten, ohne Beschwerden mitreisender Personen abzuwarten. Reisende, die für ihr Gepäck einen grösseren als den ihnen zustehenden Raum beanspruchen, sollen in höflicher aber bestimmter Weise aufgefordert werden, die Gepäckstücke, die auf dem zulässigen Raum keinen Platz finden, als Reisegepäck aufzugeben.

— **Fernsprechanschluss der Stationen und Abfertigungsstellen der preussischen Staatsbahnen.** Obwohl die Zahl der an das allgemeine Fernsprechnetz angeschlossenen Stationen und Güterabfertigungsstellen in den letzten Jahren nicht unerheblich vermehrt ist, fehlt trotzdem an verschiedenen Stationsorten, auch an solchen, die mit ländlichen Ortschaften mittelst Fernsprechers verbunden sind, noch der Anschluss. Da in der

letzten Zeit von einzelnen Bezirkseisenbahnräthen sowie von landwirthschaftlichen und gewerblichen Körperschaften darüber geklagt worden ist, dass die Eisenbahnverwaltung in dieser Beziehung den Interessenten nicht überall in ausreichendem Maasse entgegenkomme, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahndirektionen es erneut zur Pflicht gemacht, da, wo ein Anschluss der Abfertigungsstellen noch nicht vorhanden ist, das Bedürfniss hierfür eingehend zu prüfen und geeignetenfalls mit der Telegraphenverwaltung wegen Herstellung des Anschlusses in Verbindung zu treten.

Sollte mangels eines hinreichenden allgemeinen Bedürfnisses von dem Anschluss der Eisenbahnstation selbst abgesehen werden, so soll unter Umständen den Interessenten auf Wunsch die Ankunft von Eil- oder Frachtgut usw. durch eine öffentliche Fernsprechstelle mitgetheilt werden. Interessenten, die in Orten mit Fernsprechverbindung oder in deren näherer Umgebung wohnen, aber keinen eigenen Anschluss besitzen, sollen in solchem Falle auf Verlangen von der betreffenden Fernsprechstelle zur Entgegennahme von Mittheilungen herbeigerufen werden. Auf Antrag ist von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen, wenn sich die Betheiligten zur Uebernahme der an die Post hierfür zu zahlenden Gebühr bereit erklären.

— **Elektrischer Betrieb auf der Wannseebahn.** Seit 1. d. Mts. ist auf der Wannseebahn bei Berlin der elektrische Betrieb für den Personenverkehr, über den wir in Nr. 56 S. 855 d. Ztg. eingehend berichteten, aufgenommen worden. Da jedoch bis auf weiteres nicht die endgültige Einführung elektrischer Zugförderung auf dieser Vorortstrecke geplant ist, sondern zunächst die Durchführung eines nach dem Entwurfe des Eisenbahndirektors Bork in grossem Maassstabe angelegten Versuches auf die Dauer eines Jahres in Aussicht genommen ist, so wird täglich nur eine beschränkte Anzahl elektrischer Fahrten ausgeführt, während im übrigen der Dampfbetrieb beibehalten wird. Bekanntlich verfolgt dieser Versuch den Zweck, die Grundlagen zur Beurtheilung einer weiteren Einführung elektrischen Betriebes auf Vollbahnen festzulegen.

Zur Zeit verkehren des Vormittags auf der etwa 12 km langen Strecke Berlin-Zehlendorf nur je drei elektrische Züge in jeder Richtung, um die in der ersten Zeit zufolge der Eigenart der neuen Betriebsweise zu erwartenden Ergänzungs- und Abänderungsarbeiten mit Sorgfalt durchführen zu können. Im weiteren Verlaufe wird die Zahl der täglich zu befördernden elektrischen Züge auf 15 in jeder Richtung erhöht werden. Die Züge sind 29 Achsen stark und können bei normaler Besetzung 410 Personen fassen. Ihre Geschwindigkeit ist mit Rücksicht darauf, dass sie im Rahmen des bestehenden Fahrplanes verkehren, die gleiche wie bei den übrigen Wannseebahnzügen.

— **Auswandererbahnhof Ruhleben bei Spandau.** Wegen der geplanten Uebertragung dieses Auswandererbahnhofs auf den Norddeutschen Lloyd in Bremen hat eine Besprechung zwischen den Vertretern der Regierung und Bevollmächtigten des Lloyd stattgefunden. Es handelte sich um die Festsetzung der Bedingungen, unter denen die Eisenbahnbehörde dem Lloyd die gesammte Verwaltung des Bahnhofs, mit Ausnahme des Fahrkartenverkaufs und des technischen Betriebes, überlassen würde. Hauptsächlichste Bedingung ist, dass der Lloyd an Stelle der jetzt aus Baracken von Holz und Wellblech bestehenden Unterkunftsräume massive Baulichkeiten errichten lässt, die besser als die jetzigen Räume zum Aufenthalt der Auswanderer auch während der Nacht dienen könnten. Denn es ist den aus dem Auslande kommenden Auswanderern, auch wenn sie tagelang auf die Weiterbeförderung warten müssen, nicht gestattet, den mit der Aussenwelt vollkommen abgeschlossenen Bahnhof zu verlassen.

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht hat sich auch in 1899/1900 der Verkehr dieser Bahn zufriedenstellend weiter entwickelt. Die Einnahmen betrugen 929 400 *M.*, darunter 482 632 (+ 25 247) *M.* aus dem Personen- und 342 069 (+ 11 514) *M.* aus dem Güterverkehr. Befördert wurden 563 626 (+ 27 309) Personen und 113 050 (+ 8 890) t Güter. Die Ausgaben beliefen sich auf 612 930 *M.* = 64 % und nach Absetzung der Einnahmen und Ausgaben für den Erneuerungsfonds auf 58 % der Roheinnahme. Von dem Ueberschusse von 316 470 *M.* gehen 73 227 *M.* ab, darunter 54 000 *M.* für Verzinsung und Tilgung der 1 200 000 *M.* Prioritätsobligationen, sowie 6 000 *M.* für Verzinsung und Tilgung der schwebenden Schuld von 200 000 *M.* und 10 000 *M.* für Bildung eines Erneuerungsfonds II; es bleiben also 243 242 *M.* Davon sollen auf die Prioritätsstammaktien 104 950 *M.* (= 5 %) und auf die Stammaktien 105 050 *M.* (= 5 %) Dividende vertheilt und 26 242 *M.* vorgetragen werden. Am 1. April 1900 enthielt der Erneuerungsfonds 294 697 *M.*, der Reservefonds 30 000 *M.*, der Bilanzreservefonds 17 598 *M.* und der II. Erneuerungsfonds 30 000 *M.* Die Genehmigung zur Aufnahme der am 16. Dezember 1899 von der Generalversammlung beschlossenen Anleihe ist noch nicht erfolgt.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der am 28. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht u. a. die Umwandlung der Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer in eine Nebenbahn sowie die Erhöhung des Gesellschaftskapitals um 500 000 *M.*

— **Umzugskosten der württembergischen Staatsbeamten.** Die württembergischen Beamtenvereine haben eine gemeinsame Eingabe an das Staatsministerium um anderweitige Regelung der Vergütung der Umzugskosten gerichtet, über welche die „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung“ eingehend berichtet. In Württemberg erhalten nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen die Staatsbeamten und Lehrer im Fall ihrer mit einem Wechsel des dienstlichen Wohnsitzes verbundenen Versetzung auf eine andere Stelle nur dann Umzugskosten vergütet, wenn sie nicht selbst um diese Versetzung nachgesucht haben. Die Bestimmung, dass im Fall einer selbst beantragten Versetzung Umzugskosten nicht vergütet werden, findet sich zwar auch in einer Reihe anderer deutscher Staaten, allein sie entbehrt hier überall der weittragenden Bedeutung, welche sie innerhalb Württembergs hat, und zwar hängt dies mit dem Umstand zusammen, dass es ausserhalb Württembergs nur in beschränktem Umfang üblich ist, die Beamten auf eigenes Ansuchen zu versetzen, dass es hier vielmehr die Regel bildet, dass die erforderlichen Versetzungen, insbesondere soweit solche durch die Beförderung eines Beamten veranlasst werden, von Amtswegen, also ohne weiteres Zuthun der Beamten, erfolgen. Es ist eine württembergische Eigenthümlichkeit, dass die in Erledigung gekommenen Dienststellen zunächst in der Regel (mit der ausdrücklichen Aufforderung zur Bewerbung) öffentlich ausgeschrieben werden, so dass auch diejenigen Beamten, welche nach ihrem Dienstalter an der Reihe sind, auf eine höhere oder bessere Stelle befördert zu werden, und ebenso alle jene, welche aus einem thatsächlich zwingenden Grunde, wie z. B. aus Rücksicht auf die Gesundheit, sich versetzen lassen müssen, gezwungen sind, gegebenenfalls um eine solche Stelle im Erledigungsfall sich ebenfalls förmlich zu bewerben. Derartige Bewerbungen werden nun aber, trotzdem ihnen für die Regel eine ganz andere Ursache als der blosse Wunsch nach Veränderung des Dienstwohnsitzes zu Grunde liegt, in Württemberg regelmässig auch als Versetzungsantrag im Sinne des Beamtengesetzes behandelt, was zur Folge hat, dass die württembergischen Beamten, abgesehen von den seltenen Fällen, wo Versetzungen von Amtswegen eingeleitet werden, regelmässig des in solchen Fällen zweifellos wohl begründeten und ausserhalb Württembergs überall üblichen Anspruchs auf Vergütung der Umzugskosten verlustig werden — eine Thatsache, die in allen Kreisen des württembergischen Beamtenstandes längst als Härte empfunden wird. Der Wunsch, diese Härte, entsprechend den diesbezüglichen Grundsätzen in den anderen deutschen Staaten, gemildert zu sehen, ist deshalb ein allseits getheilter und wird in der Eingabe zum Ausdruck gebracht.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer für den Stadtkreis Duisburg** über das Jahr 1899 spricht sich in einer allgemeinen Uebersicht betreffs der Lage des Erwerbslebens am Schlusse des Berichtsjahres in durchaus günstiger Weise aus. „Wohin auch der Blick sich wandte, überall zeigte sich rastlose gewerbliche Thätigkeit. Mit geringen Ausnahmen erfreuten sich alle Gewerbe einer blühenden Entwickelung. Die Nachfrage war eine grosse, und namentlich war die gesammte Eisenindustrie einschliesslich des Maschinenbaues noch auf Monate hinaus mit Aufträgen versehen.“ Dementsprechend war auch die Lage des Gesammthandels im Deutschen Reiche, dessen Einfuhr sich auf 446 000 000 dz (gegen 427 000 000 dz im Vorjahre) und dessen Ausfuhr sich auf 304 000 000 (gegen 301 000 000 im Vorjahre) gehoben hat, eine günstige. „Von besonderem Interesse sind die Mittheilungen, welche der Bericht über die Rückwirkung der bei der Staatseisenbahnverwaltung eingeführten Rohstofftarife auf die Entwickelung der Rheinschifffahrt und namentlich auf den Kohlenumschlag in den Ruhrhäfen geübt hat. Angesichts der lebhaften Kritik, welche diese Tarife seitens der gesammten Rheinschifffahrt und auch von mehreren rheinischen Handelskammern erfahren hatten, war vom Regierungspräsidenten in Düsseldorf unter dem 24. März 1899 ein Bericht der Handelskammer darüber eingefordert, ob eine Verminderung der Kostentransporte auf dem Rhein eingetreten sei und namentlich, ob holländische Kohlenverbraucher zu einer Bevorzugung des Eisenbahnbezuges gegenüber dem Wasserbezuge veranlasst worden. Demgegenüber hat sich die Duisburger Handelskammer in ihrem Bericht vom 10. Mai 1899 dahin ausgesprochen, dass die Kohlenverfrachtung in den Ruhrhäfen 1898 eine nicht unerhebliche Zunahme erfahren hat.“ Doch sei aus diesem Umstande ein Rückschluss auf die Wirkungen der Rohstofftarife nicht zulässig, weil während des Jahres 1898 in fast allen Industriezweigen eine so lebhafte Beschäftigung herrschte, dass schon aus diesem Grunde eine Steigerung des

Kohlenverkehres auf dem Rheine mit Nothwendigkeit habe hervorgehen müssen, indem die Eisenbahnen gänzlich ausser Stande gewesen seien, den Zuwachs aufzunehmen. Ausserdem sei die Wirkung der Rohstofftarife auf den Verkehr mit den badischen Häfen dadurch ausgeschlossen worden, dass die Generaldirektion zu Karlsruhe diese Tarife auf die in badischen Häfen auf ihre Bahnen übergehenden Kohlen anwendbar erklärt habe. Im übrigen aber habe die Ermässigung der Eisenbahntarife zu einer Ermässigung der Wasserfrachten genöthigt und insofern allerdings die Rheinschifffahrt ungünstig beeinflusst. Gleiche Verhältnisse aber wie am Oberrhein hätten auch in Holland vorgelegen, und auch in dieser Verkehrsrichtung sei eine Zunahme der Kohlenverfrachtung wahrnehmbar gewesen. „Die Besonderheit des Kohlengeschäfts in Holland liegt darin, dass die in Utrecht unter der Firma ‚Kohlenkontor' errichtete Handelsgesellschaft vermöge ihrer Beziehungen zum Kohlensyndikat in Essen und auf Grund von Refaktien, welche die holländischen Eisenbahngesellschaften bei grösseren Bezügen in steigendem Verhältnisse gewähren, im Jahre 1898 eine herrschende Stellung im dortigen Kohlengeschäfte erlangen konnte. In neuerer Zeit ist eine Veränderung dadurch eingetreten, dass das Kohlensyndikat seine Verkaufspreise für das Kohlenkontor etwas erhöht hat, im Verhältniss der grossen Frachtvortheile, die dasselbe bei den Eisenbahngesellschaften geniesst. Die deutschen Kohlenfirmen, die auf die Wasserstrassen angewiesen sind, erhoffen nun aus dieser Maassregel, dass sie den Wettbewerb mit dem Kohlenkontor in Utrecht wiederaufnehmen können. Wir sehen hier, dass eine private Unternehmung, wie das Essener Kohlensyndikat, gewissen allgemeinen Interessen des deutschen Kohlenhandels Rechnung trägt. Die preussische Staatseisenbahnverwaltung sollte diesem Beispiele folgen."

Als erfreuliches Zeichen, dass Wasserverkehr und Eisenbahn sich wenigstens nicht auf allen Gebieten in feindseligem Wettbewerb gegenüberstehen, erzählt der Bericht, dass seit dem 15. August 1899 auf Antrag der Handelskammer auch in Duisburg Rückfahrkarten aufgelegt sind, welche zur wahlfreien Benutzung der Rheindampfschiffe und der Eisenbahn auf der Strecke Köln-Mainz und Köln-Biebrich berechtigen.

— **Personalnachrichten.** Zum Mitglied des Verwaltungsausschusses der vereinigten bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen ist das Mitglied des Verwaltungsrathes derselben, der Regierungsrath Wilhelm Landgraf und zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Regierungsrath Georg Berthold, beide in widerruflicher Weise, ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Abfertigung von Zügen mit Nachschiebelokomotiven.** Das Eisenbahnministerium hat auf Grund der auf seine Anregung von der gemeinschaftlichen Eisenbahndirektorenkonferenz gefassten Beschlusses und nach gepflogenem Einvernehmen mit dem ungarischen Handelsministerium angeordnet, dass bei der Abfertigung von Zügen mit Nachschiebelokomotiven fortan wie folgt vorzugehen ist: Wenn der Zugexpedient dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt ertheilt hat, so gibt dieser bezw. der auf dem ersten Wagen des Zuges befindliche Zugbegleiter das Signal „Plätze einnehmen" mit der Mundpfeife und hierauf das Signal „Zur Abfahrt bereit", worauf die übrigen Zugbegleiter, falls sie alle Vorkehrungen zur Abfahrt getroffen haben, der Reihenfolge nach bis zum Schlusskonduktör diese beiden Signale wiederholen und hierdurch anzeigen, dass gegen die Abfahrt des Zuges kein Hinderniss obwaltet. Der Schlusskonduktör gibt sodann in Vertretung des Zugführers das Signal „Abfahrt" mit dem Horne. Der gleiche Vorgang wird auf den österreichischen Staatsbahnen bereits beobachtet.

— **Maassnahmen zur Verhütung, dass Motorwagen, die im Gefälle halten, ins Rollen kommen.** Um zu verhüten, dass Motorwagen, welche an einer im Gefälle gelegenen Stelle halten müssen, infolge ungenügender Bremsung ins Rollen kommen, hat die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen die Bahnverwaltungen aufgefordert, die Verfügung zu treffen, dass in allen Fällen, in welchen der Motorführer seinen Platz bei der Bremse zu verlassen genöthigt ist — wie dies insbesondere im Falle der Umkehr der Fahrtrichtung geschieht —, die andere an der entgegengesetzten Plattform befindliche Handbremse so lange durch den Schaffner besetzt gehalten werde, bis der Motorführer die für die Rückfahrt erforderlichen Vorbereitungen beendet und seinen neuen Platz am Wagen eingenommen hat.

— **Verkauf von Fahrkarten ausserhalb der Bahnhöfe usw.** Aus Anlass eines von der Fiaker- und Lohnkutschergenossenschaft in Salzburg eingebrachten Ministerialrekurses, betreffend den Verschleiss von Fahrkarten der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft durch Tabakverkäufer und andere Personen und das Anbieten derselben zum Kaufe auf offener Strasse, hat das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den Ministerien des Handels und der Eisenbahnen entschieden, dass nach der Ministerialverordnung vom 23. November 1895 der Vertrieb von Eisenbahnfahrkarten in den Berechtigungsumfang der Reisebüros falle und ohne eine besondere Konzession von einer Eisenbahnunternehmung, sei es durch eigene Beamte, sei es durch anderweitige Bevollmächtigte, betrieben werden darf.

Wenn demnach seitens einer Eisenbahnunternehmung mit dem Verschleiss von Fahrkarten Tabakverkäufer, Kellner, Portiers u. dergl. betraut werden, so seien dieselben als Bevollmächtigte der betreffenden Bahnunternehmung anzusehen und könne daher auch in dem Fahrkartenverschleiss durch diese Personen weder eine Uebertretung der Gewerbeordnung, noch eine Gewerbestörung erblickt werden.

— **Uebereinkommen zwischen der Regierung und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, betreffend die Aufnahme eines Prioritätsanlehens.** Die seit längerer Zeit schwebenden diesbezüglichen Verhandlungen sind durch die vor kurzem im Eisenbahnministerium erfolgte Unterzeichnung eines Protokollarübereinkommens zum Abschlusse gelangt. In demselben sind die Bedingungen festgestellt, unter denen der Gesellschaft die Bewilligung zur Aufnahme eines neuen, zur Tilgung schwebender Schulden und zur Vornahme von Investitionen auf den gesellschaftlichen Linien bestimmten Prioritätsanlehens von 80 000 000 Kr., welches erforderlichen Falls auf Franken- oder Markwährung gestellt werden kann, ertheilt wird. Ueber die Verwendung des Anlehens sind in dem Protokolle die der Regierung die erforderliche Einflussnahme wahrenden Bestimmungen getroffen, und ist die Vorlage eines Investitionsprogramms für die nächsten fünf Jahre vorgesehen, wobei insbesondere der Umbau des Brünner Bahnhofes sowie die Erweiterung der Stationsanlagen in Böhmisch-Trübau, Pardubitz, Tauschim, Süssenbrunn, dann die Errichtung einer Personenhaltestelle in Simmering sichergestellt wurde. Gleichzeitig wurden Vereinbarungen getroffen über künftige Militärinvestitionen, über Zugeständnisse an einzelne anschliessende Lokalbahnen, die Regelung des Verhältnisses zu den böhmischen Kommerzialbahnen, über die Verkehrstheilung zwischen den Linien Wien-Marchegg und Wien Bruck an der Leitha, wie auch über die Verbesserung einzelner Zugverbindungen. Durch den nunmehrigen Abschluss der Verhandlungen, welche wegen der in der Sache gelegenen vielfachen Schwierigkeiten einen längeren Zeitraum in Anspruch genommen haben, wird eine Reihe von angelegentlichen Wünschen wichtiger Interessentenkreise und des reisenden Publikums der Erfüllung nahegerückt und zahlreichen Industrien umfassende Beschäftigung gesichert. Die neben der Frage der Investitionsanleihe behufs Feststellung der Bedingungen einer etwaigen künftigen Verstaatlichung von der Regierung mit der Staatseisenbahngesellschaft eingeleiteten Verhandlungen, welche die einvernehmliche Lösung einer Anzahl der schwierigsten und verwickeltsten Fragen zur Voraussetzung haben, sind noch im Zuge und werden im Herbste ihre Fortsetzung finden. Wir behalten uns vor, auf die einzelnen Bestimmungen dieses Uebereinkommens noch des näheren zurückzukommen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn betrugen im Juni d. J. im Personenverkehre 6 624 550 Kr., im Güterverkehre 13 780 635 Kr., mithin im ganzen 20 405 185 Kr. bei einer Beförderung von 7 290 262 Reisenden und 2 788 668 t. Gegen den Erfolg im Juni 1899 ergibt sich eine Steigerung im Personenverkehre von 991 076 Kr. und 2 227 451 Reisenden und im Güterverkehre von 822 381 Kr. und 174 118 t. An dieser Steigerung nehmen sowohl die westlichen Staatsbahnen als auch die Staatsbahnen in Galizien theil. Die Einnahme- und Verkehrssteigerung im Personenverkehre erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass die Pfingstfeiertage im laufenden Jahre in den Monat Juni fielen. Im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen sind es vorwiegend Steine, Ziegel, Cement, Kalk, Eisen, Erze, Holz, insbesondere aber Kohle, bei welchen eine Steigerung in der beförderten Menge eingetreten ist. Auf den Staatsbahnen in Galizien trat eine Steigerung hauptsächlich bei Holz, Petroleum und Borstenvieh ein.

Vom 1. Januar bis Ende Juni d J. betrugen die Einnahmen der Staatsbahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn 105 62? 273 Kronen gegen 102 638 934 Kr. in 1899. Die Mehreinnahme beträgt hiernach 2 990 339 Kr. Die Wiener Stadtbahn zeigt für sich allein in dem gleichen Zeitabschnitt des laufenden Jahres eine Einnahme von 2 471 818 Kr. gegen 887 346 Kr. im Jahre 1899,

mithin im Jahre 1900 um 1 584 472 Kr. mehr. Diese Einnahmenerhöhung ist hauptsächlich auf den Zuwachs der unteren Wienthallinie zurückzuführen. Ohne Berücksichtigung der Wiener Stadtbahn betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1900 103 157 455 Kr. gegen 101 751 588 Kr. im Jahre 1899. Hiernach ergibt sich eine Steigerung der Einnahmen in der Höhe von 1 405 867 Kr.

— **Der Kohlenbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Ueber die letzten grossen Kohlenabschlüsse für die Staatsbahnen verlautet, dass der Gesammtbedarf der Staatsbahnen an Kohle für das Jahr 1901 mit 2 324 000 t veranschlagt ist, wovon 1 201 000 t auf Steinkohle und 1 123 000 t auf Braunkohle entfallen. Der grösste Theil dieses Gesammtbedarfes, und zwar 1 250 000 t (364 000 t Steinkohle, 886 000 t Braunkohle) ist durch bereits bestehende Lieferungsverträge gedeckt. Für den Rest von 1 074 000 t (838 000 t Steinkohle, 236 000 t Braunkohle) wurden neue Lieferungen ausgeschrieben. Auf Grund der für inländische und oberschlesische Kohle eingelaufenen Angebote — 30 an der Zahl — wurden 1 036 000 t gedeckt. Hiervon entfallen auf Steinkohle 757 000 t, auf Braunkohle 279 000 t, woraus sich ergibt, dass ein Theil der erforderlichen Steinkohlen durch Braunkohlen ersetzt werden musste. Gleichwohl verbleibt noch ein Abgang von 38 000 t, für dessen Deckung noch vorzusorgen ist. Bei der Bedarfsdeckung machte sich eine ganz erhebliche Steigerung der Kohlenpreise fühlbar, welche gegenüber den Abschlüssen für das laufende Jahr im Durchschnitt bei Steinkohle 37 %, bei Braunkohle — von welcher hochwerthige Sorten nicht angeboten wurden — 26 % der damaligen Preise betrug. Dazu kam, dass sich die Lieferanten gegen eine Reihe wesentlicher Bestimmungen der Lieferbedingnisse, wie gegen die Bestimmungen über Mehrlieferungen, gegen die Höhe der monatlichen Theilbestellungen und gegen die Strafbestimmungen bei Nichteinhaltung der Lieferungsbedingungen anfänglich ganz ablehnend verhielten und erst später einiges Entgegenkommen zeigten. Die Gesammtkosten der Bedeckung des Kohlenbedarfes für das Jahr 1901 belaufen sich auf rund 20 000 000 Kr., wovon 12 400 000 Kr. auf den Steinkohlen- und 7 600 000 Kr. auf den Braunkohlenbedarf entfallen. Die Mehrkosten gegenüber der Kohlenbeschaffung für das Jahr 1900, welch' letztere etwas mehr als 16 000 000 Kr. erforderte, betragen rund 4 000 000 Kr. Von diesen sind 1 100 000 Kr. für die infolge erhöhten Verkehrs nothwendig gewordene Mehrbeschaffung in Rechnung zu stellen, wogegen die übrigen Mehrkosten von 2 900 000 Kr. zum weitaus überwiegenden Theile auf die erwähnte ausserordentliche Preissteigerung und nur zum geringen Theile auf die in den alten Lieferungsverträgen für die Theillieferung des Jahres 1901 bereits vorgesehene Preiserhöhung zurückzuführen sind. Wie sehr es der Staatseisenbahnverwaltung finanziell zu statten kam, dass sie in der Lage war, einen grossen Theil ihres Kohlenbedarfes für das Jahr 1901 auf Grund der früher abgeschlossenen Lieferungsverträge zu decken, erhellt aus dem Umstande, dass im Falle des Nichtbestehens der gedachten Verträge die Kosten der Kohlenbeschaffung für das kommende Jahr unter Zugrundelegung der seither eingetretenen Preissteigerung für den Gesammtbedarf eine weitere Erhöhung von mehr als 2 000 000 Kr. erfahren hätten. Diese Mehrausgabe ist sohin dank dem seinerzeitigen Abschlusse mehrjähriger Lieferungsverträge erspart worden.

— **Herabminderung der Betriebskosten bei den Lokalbahnen.** Seit dem vorigen Jahre ist die Staatseisenbahnverwaltung nicht ohne Erfolg bestrebt, auf eine Herabminderung der Betriebskosten bei den im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen durch Vereinfachung des Betriebes hinzuwirken. Hierbei werden in jedem einzelnen Falle die vorhandenen Bedürfnisse sorgfältig geprüft, und wird darauf Bedacht genommen, dass die Betriebseinrichtungen den Bedürfnissen ausreichend Rechnung tragen. Die bisher erzielten Erfolge sind, wiewohl angesichts des kurzen Zeitraumes ein abschliessendes Bild noch nicht möglich ist, keine unbefriedigenden. Trotzdem mit den Ersparungsmaassnahmen erst im Laufe des ersten Halbjahres begonnen wurde, kann man die Ersparungsergebnisse des Jahres 1901 wohl mit einem nicht unerheblichen Betrage voranschlagen und dieser Betrag wird sich im nächsten Jahre zweifellos erhöhen. Allerdings kommt die Ersparniss dem Staate nur in geringem Maasse zu statten, da die meisten Lokalbahnen gegen Vergütung der Selbstkosten betrieben werden. Die Ersparnisse sind jedoch vom allgemeinen volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte und besonders als ein die Entwickelung des Lokalbahnwesens fördernder Umstand von erheblichem Werthe.

— **Pinzgauer Lokalbahn.** In den letzten Tagen ist ein diese Bahn betreffendes Uebereinkommen abgeschlossen worden. Das Land Salzburg hat nämlich seinerzeit eine Garantie für das Betriebsergebniss der Pinzgauer Bahn übernommen und hat sich nunmehr im Sinne eines Landtagsbeschlusses mit dem Ersuchen an die Regierung gewendet, ihm diese Garantiepflicht zu erleichtern. Es wurde nun zwischen der Regierung, dem Landesausschusse und der Gesellschaft eine Vereinbarung getroffen, wonach die Staatsverwaltung die Garantiepflicht des Landes dadurch vermindert, dass sie der Gesellschaft alljährliche Beihilfen im Höchstbetrage von 30 000 fl. gewährt. Gleichzeitig wurde für die Bedeckung der bisher infolge Ueberschreitung des Baukapitals aufgelaufenen schwebenden Schuld im Betrage von etwa 150 000 fl. Vorsorge getroffen. Die Regierung hat sich zu dieser Konzession infolge der ausnahmsweisen Verhältnisse bei der Pinzgauer Lokalbahn und besonders mit Rücksicht auf die geringen Mittel, die dem Landesausschusse zur Verfügung stehen, veranlasst gefunden.

— **Pensionsfonds der Lokal- und Strassenbahnen.** Die österreichischen Lokal- und Strassenbahnen bilden seit dem vorigen Jahre in Ansehung der Alters- und Invalidenversicherung ihrer Bediensteten einen gemeinsamen Verband, eine Einrichtung, welche den Zweck hat, den Bediensteten dieser Unternehmungen die bei den Hauptbahnen gültigen Wohlfahrtsbestimmungen im wesentlichen zu sichern, andererseits aber die den Lokal- und Strassenbahnen hieraus erwachsenden Lasten für letztere weniger drückend zu gestalten. Der Beitritt zu dem Verbande ist nicht obligatorisch, doch sind die meisten Lokal- und Strassenbahnen dem Verbande beigetreten. Zu den Strassenbahnen, die ein selbständiges Pensionsstatut ins Leben zu rufen sich entschlossen haben, zählt in erster Linie die Bau- und Betriebsgesellschaft für die Wiener städtischen Strassenbahnen. Die bezüglichen Vorarbeiten, die seit längerer Zeit im Zuge sind, erwiesen sich als sehr langwierig, was sich daraus erklärt, dass es sich um die assekuranz-technischen Berechnungen in Ansehung von 5 000 Bediensteten handelt. Dem Vernehmen nach hat sich mit Rücksicht hierauf das Eisenbahnministerium veranlasst gefunden, dem Ersuchen der Verwaltung Folge zu geben und den ursprünglich auf Ende Mai festgestellten Termin für die Vorlage des Pensionsstatutes bis Ende August zu verlängern. Wie bekannt, hat sich auch die Gemeinde Wien eine maassgebende Einflussnahme auf die Fassung des Pensionsstatutes der Bau- und Betriebsgesellschaft gesichert. Ein selbstständiges Pensionsstatut wird ferner, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, von der Unternehmung der Prager elektrischen Strassenbahnen geplant und sind die Verhandlungen hierüber im Zuge. Auch die Grazer Strassenbahngesellschaft hat ein selbständiges Pensionsstatut beschlossen und dasselbe der Regierung vorgelegt. Das gleiche dürfte seitens des Triester Strassenbahnunternehmens der Fall sein.

— **Versorgung nicht pensionsberechtigter Angestellten der ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat angeordnet, dass denjenigen definitiv Angestellten der ungarischen Staatsbahnen, welche keinen Anspruch auf Ruhegehalt oder sonstige Versorgung haben, für den Fall, dass ihnen wegen Ueberschreitung des 60. Lebensjahres gekündigt wird, eine einjährige Abfertigung ausbezahlt werde, wenn sie zur Beamtenkategorie, eine halbjährige, wenn sie zur Unterbeamten- oder Dienerkategorie gehören.

— **Pressburger Eisenbahntunnel.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat schon vor längerer Zeit die Erweiterung dieses vor mehr als 50 Jahren erbauten Tunnels beschlossen, damit bei dem auf dieser Linie zu bewältigenden bedeutenden Verkehr die Züge auf zwei Gleisen verkehren können. Der Tunnel wurde wohl für doppelgleisigen Verkehr erbaut, jedoch entsprechend dem zu jener Zeit eingeführten Profil, das für die jetzt im Verkehr befindlichen Wagen zu schmal ist. Die Erweiterung des Tunnels wurde in der Weise geplant, dass die ohnehin räumlich beschränkte Station Pressburg erweitert werde, zu welchem Zwecke die Berglehne abgebrochen werden sollte und dementsprechend ein Theil des Tunnels, in der Länge von etwa 100 m, gleichfalls abzutragen wäre. Von der in Aussicht genommenen Abtragung des Tunnels in der Länge von etwa 100 m waren bereits 60 m vollendet, als starke Regen eintraten und Niederschläge in solchen Mengen vorkamen, wie sie seit Jahrzehnten nicht beobachtet wurden. Diesem Umstande war es zuzuschreiben, dass die Erdschichten aufgeweicht wurden und die mit elementarer Kraft auftretenden Rutschungen einen solchen Druck auf den Tunnel ausgeübt haben, dass die Steinverkleidung des Tunnels nicht Widerstand leisten konnte, wodurch der am 18. Januar d. J. erfolgte Einsturz unvermeidlich wurde. Es musste nun mit Aufgebot aller Kraft an die Beseitigung des durch den Einsturz des Tunnels verursachten Verkehrshindernisses geschritten und der Tunnel in kürzester Zeit wieder fahrbar gemacht werden, da auf der Linie Budapest-Bruck der Gesammtverkehr in der Richtung nach Wien nicht abgewickelt werden konnte. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen schritt sofort an die Wiederherstellung des eingestürzten Tunnels. Trotz grösster Schwierigkeiten waren die Herstellungsarbeiten, die am Tage des Einsturzes begonnen haben, am 8. März beendet. Die provisorische Her-

stellung des eingestürzten Tunnelabschnittes und der Bau der Stützwände bot die Gelegenheit zur Feststellung der geologischen Formation der Berglehne, und es wurde festgestellt, dass das Material des Berges aus einer zu Rutschungen geneigten, mit reichen Wasseradern durchzogenen Masse besteht, woraus gefolgert werden musste, dass bei der ungünstigen Zusammensetzung des Berginnern die Erweiterung des alten Tunnels bei dem auf dieser Linie herrschenden regen Verkehr nicht nur schwierig und langwierig wäre, sondern ausserordentlich hohe Kosten verursachen würde. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen befasste sich infolge dessen mit der Frage, ob es nicht mit Rücksicht auf die oben dargelegten Umstände zweckmässiger wäre, für das zweite Gleise neben dem gegenwärtigen Tunnel einen neuen Tunnel herzustellen. Die vorgenommenen Studien haben ergeben, dass der Bau eines neuen Tunnels in kaum zwei Jahren, also in viel kürzerer Zeit als der Umbau des alten Tunnels, der sechs Jahre in Anspruch genommen hätte, durchgeführt werden könne. Ferner wurde festgestellt, dass sich diesem Projekte, dessen Durchführung viel weniger Kosten beansprucht und daher auch finanziell vortheilhafter ist, baulich keine Hindernisse in den Weg stellen. Man entschied sich demnach für die Herstellung eines neuen Tunnels und dürfte, nachdem auch die Bedeckung für die Baukosten vorhanden ist, die baldigste Inangriffnahme des Baues zu gewärtigen sein.

— **Personalnachrichten.** Am 31. Juli d. J. feierte der Präsident des Verwaltungsrathes der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft, Civilingeniör E. A. Ziffer in Wien, die Wiederkehr des Tages, an welchem er vor 25 Jahren in den Verwaltungsrath der vorgenannten Gesellschaft berufen wurde. Bereits seit Begründung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft im Jahre 1864 im Dienste derselben stehend, brachte er es im Laufe der Jahre durch seinen Eifer bei der Wahrung der Interessen der Gesellschaft dahin, dass er an die Spitze der Geschäfte berufen wurde. Ende der 80er Jahre fiel ihm aus Anlass der Sequestration der rumänischen Linien der Bahn im Verein mit dem verstorbenen Hofrath Kuhnelt, dem ehemaligen Generalsekretär der Gesellschaft, die Aufgabe zu, die diesbezüglichen Verhandlungen mit der rumänischen Regierung zu führen. Auch bei dem wenige Jahre später erfolgten Abschluss des bekannten Uebereinkommens mit der österreichischen Regierung, durch welches die jetzige konsolidirte finanzielle Grundlage der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft geschaffen wurde, hat Ziffer die Interessen der Gesellschaft in bester Weise vertreten. Bemerkt sei, dass Ziffer sich auch sonst noch hervorragend um das Eisenbahnwesen, insbesondere das Lokal- und Strassenbahnwesen Oesterreichs Verdienste erworben hat, so u. a. durch die Begründung des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens in Wien, dessen Leitung er führt.

Vereinsausland.

— **Pariser Stadtbahn.** Die Züge auf der neuen Pariser Untergrundbahn gingen zunächst nur in Zwischenräumen von 10 zu 10 Minuten. Vom 30. Juli d. J. ab verkehren sie alle 6 Minuten. Gegen den 15. d. Mts., wenn das Blocksystem auf der ganzen Linie eingeführt sein wird, sollen die Zwischenzeiten nur 2 Minuten betragen. Dann wird auch der Dienst, der jetzt um 8 Uhr Morgens beginnt und um 10 Uhr Abends endet, um 6 Uhr Morgens anfangen und erst Nachts um 12 oder 12½ Uhr schliessen.

— **Lohnstatistik des schweizerischen Eisenbahnpersonals.** Der zweite Theil der vom Generalsekretär des schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Sourbeck, im Auftrage des Eisenbahndepartements des Bundesraths bearbeiteten Lohnstatistik ist erschienen. Dieser 265 Seiten starke Band behandelt die Löhne des im Tagelohn arbeitenden Personals der fünf Hauptbahnen und des gesammten Personals der Nebenbahnen. Eine Vergleichung der Löhne für mehrere Jahre ist ermöglicht. Die Statistik berücksichtigt auch andere Verhältnisse, so das Lebens- und Dienstalter der Arbeiter, die Schulbildung und Sprachenkenntniss, Zahl der Kinder, Versicherung, Nebenbezüge usw.

— **Schweizerischer Eisenbahnwagenverband.** Die Konferenz dieses Verbandes hat eine Dienstordnung genehmigt, nach welcher in Zukunft auch die Eilgutwagen fusionirt und zur gemeinschaftlichen freien Verwendung freigegeben werden sollen. Zur leichteren Bewältigung des Herbstverkehres soll an den Bundesrath ein Gesuch gerichtet werden, dahingehend, dass auch an Sonntagen die Arbeit in den Güterschuppen und die Ausführung von Güterzügen in beschränkter Weise gestattet und die Zeit für Verladung und Abladung der Güter abgekürzt werde.

— **Umbau des Bahnhofes Biel.** Die dem Verkehre längst nicht mehr genügenden Zustände sollen dadurch verbessert werden, dass der Güter- und Rangirbahnhof weiter östlich verlegt wird. Die Jura-Simplonbahn hat die bezüglichen Pläne schon vorgelegt.

— **Die Uebersiedlertransporte und die Wirren in China.** Die Bewegung und Leitung der Uebersiedler und deren Versorgung mit Land und Geräthschaften zum Bau der Häuser und zur Bearbeitung der überwiesenen Landparzellen war eine der schwierigsten Aufgaben, die die russische Staatsregierung in Sibirien zu lösen hatte. Konnten grosse Mengen russischer Bauern dazu gebracht werden, die heimathliche Scholle zu verlassen und das Wagniss auf sich zu nehmen, in der Wildniss der tiefen sibirischen Wälder von neuem sich ein Heim zu begründen, dann war wenigstens eine Voraussetzung für die Erschliessung Sibiriens gegeben. Man muss der russischen Regierung die Gerechtigkeit widerfahren lassen, dass sie kein Mittel unversucht gelassen hat, die unermesslichen Einöden zu besiedeln, und zwar hat sie das mit recht viel Glück gethan. Eine grosse Menge Ansiedler ist in den letzten Jahren nach Sibirien verzogen, hat dort Land erhalten, ferner Holz zum Bau ihrer Hütten, Ackergeräthschaften zum Bearbeiten ihres Feldes und ausserdem baares Geld, kurz es ist das möglichste geschehen; es bleibt nur abzuwarten, ob sich die Uebersiedler den neuen Verhältnissen anpassen und dauernd dort als Kulturträger ausharren werden.

Mitten in dieser friedlichen, arbeitsreichen Thätigkeit ist Russland durch die chinesischen Wirren gestört worden und hat sich gezwungen gesehen, einstweilen die Uebersiedlerbewegung aufzuhalten, und zwar sind sogar die bereits auf der Reise befindlichen Uebersiedler auf Grund eines Rundschreibens des Ministers des Innern, welches die Uebersiedelungsbewegung z. Zt. einstellt, in verschiedenen Städten angehalten worden. Sie sammeln sich in den an der sibirischen Eisenbahn gelegenen Städten zu Tausenden an. Der Staat sorgt für die Verpflegung. Die Uebersiedler befinden sich alle infolge dieser Maassregel in einer trostlosen Lage, da sie ihr Hab und Gut verkauft und demnach keinen Grund haben, in ihre Heimath zurückzureisen. Dabei wissen sie nicht, wie lange sie unterwegs aufgehalten werden sollen. Den Eisenbahnverwaltungen in Sibirien ist vorgeschrieben worden, auch die nach Sibirien Reisenden in Anbetracht des Krieges mit China zu warnen; sie mögen auf der Reise umkehren, wobei ihnen das Geld für die Reise, die sie noch zu machen haben, zurückgezahlt wird. Die angehaltenen Uebersiedler können unentgeltlich auf der Eisenbahn in ihre Heimath zurückfahren. Der Hauptansammlungspunkt für die Uebersiedler ist Tscheljabinsk und von dort erfolgt auch der Rücktransport.

Durch den Fortfall der Uebersiedlertransporte wird die sibirische Bahn zu anderen, in erster Reihe zu militärischen Transporten frei. Es sind auch Maassnahmen ergriffen worden, um die Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn zu erhöhen, denn wie die „Russk. Wed." erfahren, wurde dieser Tage eine Anzahl Lokomotiven aus Moskau in den fernen Osten befördert. Zum Dienst an der sibirischen Bahn sind ausserdem telegraphisch von verschiedenen Linien Lokomotivführer und Telegraphisten in grösserer Anzahl einberufen worden. Gleichzeitig mit dem erwähnten Lokomotivtransport sind 8 Lokomotivführer und 25 Telegraphisten auf ihr neues Berufsfeld abgefahren.

Ob die sibirische Bahn aber trotz aller Anstrengungen eine nennenswerthe Rolle in dem gegenwärtigen Kriegsfalle zu spielen die Möglichkeit haben wird, darüber wird man leider Zweifel nicht unterdrücken können, denn es sind noch zu grosse Strecken ohne Eisenbahn. Erreichen kann man z. Zt. Strjetensk am Amur mit der Unterbrechung beim Baikalsee, auf dem bekanntlich eine Eisbrecherfähre den Verkehr vermittelt. Bei Strjetensk wird der Amur erreicht, und solange er schiffbar ist, liesse sich Chabarowsk auf ihm erreichen. Chabarowsk ist die Endstation der Ussuribahn (716 Werst), deren Ausgangsstation Wladiwostok ist. Die Transportdauer wird auf diesem noch unfertigen Wege vermuthlich mehr Zeit in Anspruch nehmen, als die Fahrt durch den Suezkanal.

— **Chinesische Ostbahn.** Der Bau dieses Eisenbahnunternehmens der russischen Regierung, welches als Ergänzung der grossen sibirischen Eisenbahn den Kriegshafen Wladiwostok im japanischen Meere sowie die an Russland pachtweise abgetretenen Häfen Port Arthur und Talien-wan im gelben Meere mit dem europäischen Russland verbinden soll, ist infolge der chinesischen Wirren ins Stocken gerathen. Chinesische Truppen haben an verschiedenen Stellen der Bahnlinie Zerstörungen ausgeführt und das Baupersonal zum Aufgeben der Arbeiten genöthigt. Es wird unter diesen Umständen unmöglich sein, diese Bahnlinie, wie geplant, im Sommer 1902 dem Verkehr zu übergeben. Die Länge der chinesischen Ostbahn (transmandschurischen Bahn) beträgt 2430 km. Hiervon entfallen auf die Hauptlinie 1440 km, auf die südmandschurische Strecke 980 km.

Die chinesische Ostbahn zweigt sich im südöstlichen Transbaikalien von der transbaikalischen Bahn bei der Station Siblo der eben genannten Bahnlinie ab und tritt auf chinesisches Gebiet bei Nagadan, in der Nähe des Sees Dalai Nor, ein. Sie führt von da ab bis zur Stadt Chailar, durchläuft auf 300 km die dem mächtigen Gebirgsrücken des Chingau vorgelagerte Hochfläche, welcher durch zwei mächtige Tunnel durchbrochen werden soll. Nach Durchschneiden des Chingaugebirges tritt die Bahn in das Thal des Namiflusses, den sie südlich der Stadt Zizichar überschreitet. Sie setzt die Richtung nach Süden nun fort bis zu dem Flusslaufe des Sungari. Letzteren übersetzt sie bei Charbin, wo sich auch die Centralverwaltung der chinesischen Ostbahn befindet und welcher Ort in den letzten Berichten der Tageszeitungen über die Störungen des Eisenbahnbaues wiederholt genannt worden ist. Nachdem noch der Flusslauf des Mudan zsjam überschritten worden, wendet sich die Bahn in östlicher Richtung nach dem russischen Ussurigebiet, um Anschluss an die ussurische Eisenbahn zu gewinnen, welche bekanntlich Chabarowsk am Amur mit dem Hafen Wladiwostok verbindet.

Ehe aber die chinesische Ostbahn das Ussurigebiet erreicht, zweigt sich bei dem schon genannten Charbin in der Mandschurei eine Linie derselben nach Süden ab, um über Tschan-tu-fu, Mukden und Fu-hou nach Port Arthur beziehungsweise Ta-lien-wan zu gelangen. Letzteres ist jetzt zu einer Stadt namens Dalniï erweitert worden und wird durch eine kleine Zweigbahn mit Port Arthur verbunden. Die Halbinsel Kwantun, auf welcher Port Arthur und Dalniï liegen, ist durch Vertrag vom 27. März 1898 auf 25 Jahre in russischen Besitz übergegangen.

Die chinesische Ostbahn ist von grösster Bedeutung für Russland in politischer, strategischer und kommerzieller Beziehung. Sie sichert Russland die kürzeste Landesverbindung mit dem gesammten Ostasien und im Zusammenhange damit von Port Arthur aus auch die kürzeste Verbindung überhaupt mit Japan. Sie führt beinahe aussschliesslich durch chinesisches Gebiet, und da die Bahn von russischen Ingeniören sowie meistens von russischen Arbeitern gebaut wird, ausserdem auf der ganzen ungeheuren Bahnstrecke überall russische Militärposten aufgestellt sind, so werden die Bewohner der Mandschurei thatsächlich daran gewöhnt, die Russen als ihre Herren anzusehen. Die Bahnlinie dient also indirekt dazu, die Mandschurei vollkommen in die Machtsphäre Russlands zu bringen, was ja im allgemeinen kulturellen Interesse nur erwünscht sein kann.

Die grossen strategischen Vortheile dieser Bahn für Russland liegen auf der Hand. Letzteres kann nach Fertigstellung der Bahn in viel kürzerer Zeit grosse Truppenmassen sowohl aus Mittelasien als aus dem transkaukasischen Gebiete und selbst aus Europa nach Ostasien schaffen, als irgend eine andere Macht. Man darf ohne Uebertreibung sagen, dass, wenn Russland sich einmal in gesichertem Besitze der chinesischen Ostbahn befindet, es militärisch den Norden und Nordosten des chinesischen Reiches vollkommen beherrscht. Desto empfindlicher trifft Russland jetzt die Störung des Bahnbaues, und es wird schon aus politischen wie militärischen Gründen alles daran setzen, um die Ausführung dieses grossartigen Unternehmens, das ja namentlich kommerziell auch ganz Europa zu gute kommt, durchzusetzen.

— **Eisenbahnprojekt von Nordmozambique zum Nyassasee.** Die „Nyassa Comp.", eine zumeist mit englischem Kapital arbeitende Gesellschaft, plant nach einer Meldung des österreichischen Konsulats in Zanzibar den Bau einer Eisenbahn, der durch den Norden von Portugiesisch-Ostafrika (Mozambique) nach dem Nyassasee führen soll. Sie beginnt in der Pombabai südlich von Ibo (13° südliche Breite). 50 englische Meilen der Bahnstrecke sind bereits abgesteckt, und demnächst soll mit der Legung der Schienen begonnen werden. Die Pombabai besitzt einen ausgezeichneten Hafen, angeblich den besten an der Ostküste Südafrikas. Der am Ausgangspunkte der Bahn begründete Ort dürfte allmählich zu grösserer verkehrspolitischer Bedeutung gelangen.

Allgemeines.

— **Die deutsch-amerikanische Kabelverbindung** ist, wie eben gemeldet wird, bereits in Betrieb genommen, wenn auch das deutsche Kabel selbst noch nicht vollendet ist. Durch Verbindung eines deutschen und eines amerikanischen Kabels ist der direkte Anschluss unter Umgehung Englands vorübergehend hergestellt. Vor wenigen Tagen wurde die Verlegung des Kabels auf der Strecke Borkum-Azoren (Fayal) beendet, und ist hierauf der Kabeldampfer nach Amerika gegangen, um von dort aus die Strecke Newyork-Fayal zu verlegen. Ausserdem hat nun auch die amerikanische Commercial Cable Company ihr neues Kabel von Halifax und Neuschottland nach Fayal verlegt. Die durch Vereinigung der beiden Kabel schon jetzt hergestellte unmittelbare telegraphische Verbindung zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland mit Umgehung von England wird bereits benutzt. Durch die von Amerika nach Deutschland gehenden Telegramme ist der neuen Verbindung ein grosser Theil des telegraphischen Verkehres gesichert: durch Verträge mit einer grossen Landtelegraphengesellschaft in Amerika fliesst der Commercial Cable Company ein ansehnlicher Theil der amerikanischen Depeschen zu. So hat schon jetzt die Londoner City ihr altes Privileg eingebüsst, wichtige amerikanische Handelsnachrichten vor den Interessenten auf dem europäischen Festlande zu erhalten. Die von Deutschland nach Amerika gerichteten Telegramme werden natürlich ebenfalls schon jetzt von den deutschen Telegraphenämtern dem deutsch amerikanischen Kabel Borkum-Fayal zugeführt. Die Vollendung des ganzen Kabels Borkum-Newyork dürfte schon zum 1. September erfolgen, vier Wochen früher, als ursprünglich in Aussicht genommen war.

Das Recht zum Landen auf den Azoren, die jetzt die provisorische Vermittelungsstelle bilden, ist, wie die „Nat.-Ztg." mittheilt, gerade vor einem Jahr erworben worden, durch Vertrag vom 2. August 1899 mit der Europe und Azores Telegraph Company. Für die Uebertragung des Anlanderechtes ist an diese Gesellschaft eine Vergütung von 2500 £ zu zahlen, sobald das Kabel Borkum-Azoren-Nordamerika gelegt sein wird. Ausserdem musste die deutsche Gesellschaft der portugiesischen Regierung gegenüber die Verpflichtung übernehmen, sobald aus dem Betriebe des neuen Kabels eine Dividende von über 8 % sich ergibt, ein Kabel von Fayal nach Santa Maria zu legen. Die der Firma Felten & Guilleaume seitens des Reichspostamtes gegebene Konzession für die Herstellung eines Kabels zwischen Deutschland und den Azoren und Nordamerika vom 28. Mai 1899 gilt bis zum Ablauf des 40. Jahres nach Beginn des Kabelbetriebes und schreibt vor, dass die Legung des Kabels von Borkum über die Azoren nach Nordamerika bis zum 1. Oktober 1900 zu beenden sei. Falls das Kabel sich demnächst für den Verkehr nicht mehr als ausreichend erweisen sollte, ist die Unternehmerin berechtigt, unter den Bedingungen und für die Dauer der Konzession ein zweites Kabel auf dem gleichen Wege zu legen und in Borkum anzulanden. Das amerikanische Telegraphennetz, an welches Deutschland durch die Verbindung mit der oben genannten Gesellschaft angeschlossen ist, umfasst nicht weniger als eine Viertelmillion Meilen Draht mit nahezu 19000 Stationen, so dass die direkte Verbindung mit Newyork, Boston, Philadelphia, Baltimore, St. Louis, Chicago, Washington, San Franzisco, Toronto, Montreal, Vancouver und allen anderen wichtigen Plätzen gesichert ist. Ferner sind betreffs des Austausches von Depeschen Verträge abgeschlossen worden mit der Eastern Telegraph Company, der Brazilian Submarine Telegraph Company und der deutschen Seetelegraphengesellschaft, welch' letztere das Kabel von Borkum nach Vigo betreibt. Hieraus geht hervor, in welchem Umfange Deutschland sich nunmehr an dem direkten transatlantischen Verkehr betheiligen kann.

— **Erleichterungen im Getreidehandel in Argentinien.** Der Getreidehandel Argentiniens, die ergiebigste Einnahmequelle dieses Landes, hat, wie die deutsche „La Plata-Zeitung" schreibt, mit seiner Entwickelung bereits bedeutende Fortschritte gezeitigt. Unter diesen Fortschritten ist zunächst das wissenschaftliche Verfahren zu erwähnen, welches die Getreidebörse zu Buenos Ayres und diejenige von Rosario zur Gewichtsbestimmung für das Hektoliter Getreide und in einigen Fällen zur Feststellung der Eigenschaften der Getreidekörner zur Anwendung bringen. Ferner sind die Vermehrung des Privatgetreidedepots und ganz besonders die Erleichterung für den Getreidetransport auf den Eisenbahnen von den Produktionsorten der Provinzen Santa Fé, Cordoba, Entre Rios und dem Norden der Provinz Buenos Ayres nach den Verschiffungsplätzen zu erwähnen. Einzelne Eisenbahngesellschaften, bei denen es an dem hinreichenden rollenden Material fehlte, haben für die Vermehrung der Güterwagen Sorge getragen. Das vor kurzem genehmigte Gesetz über die Errichtung von Getreideelevatoren hat bereits gute Früchte getragen. Die Regierung hat schon eine Konzession zur Errichtung eines Getreideelevators am Maderohafen ertheilt und drei weitere Konzessionsgesuche harren ihrer Erledigung. Gegenwärtig arbeiten bereits zwei Getreideelevatoren in Rosaria, von denen der eine 12000 t, der andere 10000 t fasst. Beide sind durch gedeckte Schuppen verbunden, in denen in besonderen Fällen das ankommende Getreide, nachdem es gereinigt, ventilirt und erforderlichenfalls gemischt ist, aufgespeichert werden kann. Die Arbeit, welche diese Elevatoren an einem Tage verrichten können, ist etwa die folgende: Ausladen aus den Wagen, Abwiegen und Aufspeichern von 2300 t, Ventiliren von 1400 t, Reinigen von 90 t und Verladen von 2000 t. Einer der Elevatoren besitzt sechs Führungsrohre, durch welche 2 t Getreide in der Minute

gehoben werden können; ausserdem sind noch andere Führungsrohre zum direkten Verladen in die Schiffsräume vorhanden. Jeder Elevator besitzt ferner vier Getreidewaagen von je 15 t Tragfähigkeit, die so eingerichtet sind, dass das Getreide, sobald es in Bewegung gesetzt wird, sei es zur Reinigung oder zur Lüftung, auf denselben seinem Gewicht nach kontrolirt werden kann. Die Elevatoren sind elektrisch beleuchtet. In Riachuelo hat die Südbahn einen Elevator erbaut, der aber nur die Hälfte der Arbeit leisten kann, wie die oben beschriebenen. Die Zahl der Lagerräume beträgt 16, worin 70 000 Säcke Getreide untergebracht werden können. Der grösste allein nimmt 650 000 Säcke auf; auch kann von diesem aus das Verladen auf mechanische Weise betrieben werden. In 24 Stunden sollen 3 000 t Getreide verschifft werden können.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 19,433 km lange Lokalbahnstrecke Stankau-Ronsperg, welche am 6. d. Mts. von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Betrieb genommen werden soll, ferner die nur dem Güterverkehre dienende 9,03 km lange Strecke Bismarck i/W.-Horst-Carnap der königlichen Eisenbahndirektion Essen, welche am 20. d. Mts. dem Betriebe übergeben werden soll, werden vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2299 vom 28. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll der am 13./14. Juli d. J. in Passau abgehaltenen Sitzung des Güterausschusses (abgesandt am 31. Juli d. J.) (nächste Sitzung des Ausschusses soll am 24. Januar 1901 in Berlin stattfinden).

Nr. 2245 vom 26. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königlichen Eisenbahndirektionen zu Cassel und Frankfurt a/M., betrifft Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 31. Juli d. J.).

Nr. 2273 vom 27. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 1. August d. J.).

Nr. 2274 vom 26. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Versuche zum Zwecke der Beseitigung der schädlichen Einflüsse des Schienenstosses (abgesandt am 31. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Vom 15. August d. J. ab wird die Neubaureststrecke Sitzendorf-Katzhütte dem Betriebe übergeben.

Der auf Blatt 2 Abth. 22 des diesseitigen Aushangfahrplans für den Sommerfahrplanabschnitt bekannt gegebene Fahrplan der Züge 921 bis 930 wird vom 15. August d. J. ab für die Strecke Oberrottenbach-Köditzberg-Katzhütte wie folgt festgesetzt:

921	923 (Nur Mittwochs, Sonn- u. Festtags)	925	927	929	Zug Nr. / Kl.	Stationen	Zug Nr. / Kl.	922	924	926 (Nur Mittwochs, Sonn- u. Festtags)	928	930
2.—4.	2.—4.	2.—4.	2.—4.	2.—4.				2.—4.	2.—4.	2.—4.	2.—4.	2.—4.
8.08	10.30	12.20	5.13	$10.\underline{31}$	ab	Oberrottenbach	an	7.30	10.10	12.00	3.46	$8.\underline{39}$
8.19	10.39	12.29	5.22	$10.\underline{40}$	an	Köditzberg	ab	7.21	9.59	11.51	3.37	$8.\underline{30}$
8.24	10.40	12.31	5.23	$10.\underline{41}$	ab	Köditzberg	an	7.19	9.54	11.50	3.36	$8.\underline{29}$
8.38	10.49	12.40	5.32	$10.\underline{50}$	ab	Bechstedt-Trippstein	ab	7.11	9.43	11.42	3.28	$8.\underline{21}$
8.55	10.59	12.50	5.42	$11.\underline{00}$	↓	Schwarzburg	↑	7.01	9.28	11.32	3.18	$8.\underline{11}$
9.19	11.10	1.06	5.56	$11.\underline{14}$		Sitzendorf		6.49	9.09	11.20	3.06	$7.\underline{59}$
9.38	Ank.	1.23	$6.\underline{13}$	$11.\underline{31}$		Mellenbach-Glasbach		6.28	8.43	—	2.47	$7.\underline{38}$
9.46	—	1.31	$6.\underline{21}$	$11.\underline{39}$		Zirkel		6 20	8.33	—	2.39	$7.\underline{27}$
9.58	—	1.43	$6.\underline{33}$	$11.\underline{51}$	↓	Meuselbach	↑	6.08	8.21	—	2.27	$7.\underline{15}$
10.07	—	1.52	$6.\underline{42}$	$12.\underline{00}$	an	Katzhütte	ab	$5.\underline{58}$	8.11	—	2.17	$7.\underline{05}$

Erfurt, im Juli 1900. Königliche Eisenbahndirektion. (1883)

2. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Die Stationsentfernungen und Frachtsätze für Aschaffenburg (bayerische Staatsbahn) kommen im Verkehr mit verschiedenen nördlichen Stationen mit sofortiger Gültigkeit in Wegfall. Abfertigung der Sendungen erfolgt in diesem Falle nach und von Aschaffenburg (preussisch-hessische Staatsbahnen).

Näheres ist auf Station Aschaffenburg zu erfahren.

Hannover, den 30. Juli 1900. (1884)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Kohlen- etc. Ausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 3 vom 1. II. 1898. (Verkehr mit Böhmen.)

Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 30. Juli 1900. (1885)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1900 wird der Verkehr der Station Rappenau Saline auf den Verkehr des gr. Salinenamts daselbst beschränkt.

Gleichzeitig kommen für die Ueberführung von Gütern von Rappenau nach

Rappenau Saline und umgekehrt Ueberfuhrgebühren zur Einführung.

Dieselben betragen:

a) für einen beladenen Wagen . 2 ℳ

b) für Stückgüter für je angefangene 100 kg . 15 ₰ mit einer Mindestgebühr für die Sendung von . . . 20 „

Die Benutzung der Station Rappenau Saline zur Auflieferung und Abholung von Gütern ist nur mit Genehmigung des gr. Salinenamts daselbst zulässig. (1886)

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. werden beim Bezug von Kupfervitriol und Schwefel zur Verwendung im Interesse des Weinbaues (Bekämpfung der Blattfallkrankheit der Reben) im direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb anderseits Frachtermässigungen auf dem Rückvergütungswege gewährt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 27. Juli 1900. (1887)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1900 wird im Tarife Theil II, Heft 2, erste Abtheilung vom 5. Juni 1897 der Anstossbetrag an Werden für Unna-Königsborn von 8 auf 7 Cts. für 100 kg ermässigt und für diese Station sowie für Wickede-Asseln im Verkehre mit den Stationen Altstätten u. Rheinthal, Buchs u. Rheinthal, Mels, Oberriet, Ragaz, Rebstein, Rüthi u. Rheinthal, Sargans, Sevelen und St. Margrethen ein Ausnahmeanstossbetrag von 4 Cts. für 100 kg eingeführt. Die am Fusse der Seite 8 des bezeichneten Tarifheftes vorgesehene Kürzung der Frachtsätze um 1 Centime kommt bei der Station Unna-Königsborn in Wegfall.

Karlsruhe, den 29. Juli 1900. (1888)
Namens der betheiligten Verwaltung: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Am 6. August d. J. wird die Station Grossröda in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe, unter b Braunkohlen usw. des Binnengütertarifs für vollspurige Linien als Versandstation einbezogen.

Dresden, am 2. August 1900. (1889)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abtheilung.

Der Tarif Nr. 411 für Kreide von französischen Stationen nach Basel vom 20. April 1900 ist am 1. August 1900 in neuer vervollständigter Ausgabe erschienen. Derselbe wird kostenfrei abgegeben.

Strassburg, den 30. Juli 1900. (1890)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. August 1900 gelangt Nachtrag V zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits vom 1. Mai 1899 zur Einführung.

München, den 31. Juli 1900. (1891)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Zum Ausnahmetarif für Zuchtvieh ab Donaueschingen usw. nach Budweis usw. vom 1. Januar 1899 erscheint mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1900 der Nachtrag I, welcher neue, gegen seither theilweise erhöhte Begleitergebühren enthält.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 31. Juli 1900. (1892)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Der neue schlesisch-süddeutsche Gütertarif, Theil II Heft Nr. 1 ist erschienen und zum Preise von 2,30 ℳ das Stück beim Materialdepot der Generaldirektion zu beziehen.

München, den 26. Juli 1900. (1893)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. September 1900 kommen im deutsch-italienischen Rundreiseverkehr für Rundreisekarten zu Touren südlich der Alpen neue Preise zur Einführung.

Da vom gleichen Tage ab neben diesen Taxen Zuschlagsgebühren nicht mehr erhoben werden, tritt eine allgemeine Ermässigung der Fahrkartenpreise ein. Nähere Auskunft durch unser Tarifbüreau zu Strassburg i/Els.

Strassburg, den 25. Juli 1900. (1894)
Namens der betheiligten Verwaltungen: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn.

Am 1. August d. J. wird die zwischen den Stationen Netzeband und Pretzdorf gelegene Haltestelle Darsikow für den Personenverkehr eröffnet. Sämmtliche Züge halten dort vom genannten Tage ab nach Bedarf.

Ueber die Höhe der Fahrpreise geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Neuruppin, den 29. Juli 1900. (1895)
Die Direktion.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Ausfolgung neuer Kuponbogen gegen die Talons der Aussig-Teplitzer Aktien.

Nachdem der Dividendenkupon Nr. 42, zahlbar 1. Juli 1900, der letzte Kupon war, welcher den Aktien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft beigelegen ist, gelangen vom 1. September 1900 angefangen gegen Einziehung der Talons neue Kuponbogen bei nachstehenden Zahlstellen zur Ausgabe:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Die P. T. Herren Aktionäre werden demnach eingeladen, behufs Erhebung der neuen Kuponbogen die Talons mittelst dreifacher Konsignation, in welche die Talons in arithmetischer Reihenfolge einzutragen sind, einer der genannten Zahlstellen zu übergeben.

Die Formulare der Konsignation werden den Herren Aktionären über Verlangen von den Zahlstellen ausgefolgt.

Eine Konsignation wird dem Einreicher — mit der Empfangsbestätigung der Zahlstelle über die erlegten Talons versehen — zurückgestellt, das Duplikat bleibt bei der Zahlstelle, während das Triplikat mit den eingereichten Talons an die Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in Teplitz zum Zwecke der Ausfolgung der neuen Kuponbogen geleitet wird.

Bei Empfangnahme der neuen Kuponbogen seitens der Herren Aktionäre haben letztere die ihnen von der Zahlstelle als Empfangsbestätigung übergebene Konsignation wieder zurückzustellen.

Teplitz, am 31. Juli 1900. (1896)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 181 Stück alten ausgemusterten Personen- und Güterwagen in einzelnen Loosen.

Bedingungen und Angebotsbogen können von unserem technischen Büreau hierselbst, Zimmer 13 des oberschlesischen Bahnhofs gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in Baar) bezogen werden.

Die Einsendung der vollzogenen Angebote hat an das Centralbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hierselbst bis zum 23. August d. J., Vormittags 10 Uhr, zu erfolgen. Die Eröffnung derselben findet in dem hierzu am vorbezeichneten Tage, Vormittags $11^1/_2$ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes anberaumten Termine statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. September d. J.

Breslau, im Juli 1900. (1897)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 61 | 8. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Entwurf eines Eisenbahnnetzes für die asiatische Türkei.

Der ehemalige Baudirektor der österreichischen Südbahn, einer der bedeutendsten Altmeister des Eisenbahnbaues und einer der mächtigsten Förderer der Technik des Eisenbahnwesens, Wilhelm Pressel, hat soeben eine in französischer Sprache fesselnd geschriebene Abhandlung veröffentlicht, in der er seine geistreichen Ansichten über den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der asiatischen Türkei — ausschliesslich Arabiens — entwickelt und einen Vorschlag zur erfolgreichen Lösung der hier vorliegenden Aufgabe erstattet und begründet. Die Darlegungen Pressel's, der sich seit länger als 30 Jahren mit den Eisenbahnfragen des Orientes beschäftigt und seit einem Jahrzehnt das Verkehrswesen der asiatischen Türkei ganz besonders zu fördern bemüht ist, sind so anregend und so zeitgemäss, dass eine nähere Betrachtung derselben auch in weiteren Kreisen auf eine lebhafte Theilnahme hoffen darf.

In den allgemeinen Betrachtungen, die das mit einer Uebersichtskarte geschmückte Büchlein eröffnen, weist Pressel darauf hin, dass die kaiserlich türkische Regierung infolge der unangenehmen Erfahrungen, die ihr vorliegen, sich entschlossen habe, zukünftig keine theilweisen Genehmigungen für den Bahnbau zu ertheilen und keine kilometrischen Einnahmezusicherungen zu gewähren. Pressel legt daher seinem Entwurfe jenen Vorgang zu Grunde, der auch auf dem europäischen Festlande schon mit Erfolg zur Anwendung gelangte und durch die innige Verbindung des Staates mit einer privaten Gesellschaft zum Zwecke des Baues und Betriebes der Eisenbahnen gekennzeichnet ist. Die zu begründende Gesellschaft soll die erforderlichen Geldsummen beschaffen, die nothwendigen Bauten nach Uebereinkommen zu bestimmtem Preise ausführen und bis zur vollständigen Tilgung des aufgewandten Kapitals diese Unternehmungen pachtweise nach einem im Vorhinein festgestellten staffelförmigen Betrage betreiben. Die Einnahmen, die sich nach Abzug der Betriebskosten, der Einzahlungen in die Rücklagekassen und der sonstigen Belastungen ergeben, sollen zu gleichen Theilen dem Staate und der Gesellschaft zufallen.

Der Entwurf umfasst den Bau und Betrieb eines Eisenbahnnetzes, das schliesslich eine Ausdehnung von einigen Zehntausenden von Kilometern erhalten und die Hauptstadt des Kaiserreiches mit dem persischen Golfe und mit allen Landestheilen sowie auch diese untereinander und mit den Meereshäfen verbinden wird, weiter die Anlage mehrerer grosser Häfen an der Meeresküste, die Errichtung grosser Getreidekeller nach amerikanischem Muster, wie überhaupt alle Unternehmungen von allgemeinem öffentlichen Nutzen. Die Vollendung dieses Werkes ist in drei Abschnitten zu je acht Jahren gedacht; für den ersten Abschnitt fasst Pressel den Bau und Betrieb der Hafenanlagen in Eregli (Heraklea), Samsun und Suedije sowie folgender Eisenbahnlinien ins Auge: einer Hauptverkehrsader vom Bosporus an den persischen Golf in der Länge von 2 700 km und mehrerer Zweiglinien, die nach den eben genannten Häfen und verschiedenen Orten grösserer Bedeutung in der Gesammtlänge von 1 800 km führen. Der zweite und dritte Abschnitt werden Bauten umfassen, die als Ergänzungen der angegebenen Unternehmungen dienen sollen. Auf diese Weise werden alle Verdriesslichkeiten und Enttäuschungen erspart, wird die Regierung und die Bevölkerung vollkommen zufriedengestellt, was bisher nicht immer der Fall war. Die bisherigen stückweisen Bahnbaugenehmigungen haben — wie Pressel sehr zutreffend im Hinblick auf die neuesten Vereinigungsbestrebungen verschiedener Gesellschaften für Bahnbauten in Kleinasien nachweist — nur dieselben Unzukömmlichkeiten im Gefolge gehabt, welche seiner Zeit auch in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz sich zeigten und eine gründliche Abneigung gegen diesen Genehmigungsvorgang wachriefen.

Die Gebirgs- und Flussverhältnisse der asiatischen Türkei sind sehr günstig und infolge dessen auch die Witterungs- und

Luftverhältnisse ganz vorzüglich — ein Vortheil, der noch durch die besonders günstige geographische Lage wesentlich gesteigert wird. So kommt es, dass das Land fruchtbar und dabei auch an Mineralien reich ist. Feldfrüchte gedeihen in bester Güte und reicher Menge selbst noch auf den Hochebenen, wie z. B. auf der von Erzerum; der Maulbeerbaum und der Weinstock finden sich noch in Höhen von mehr als 2000 m über dem Meere. Auf den tiefer gelegenen Ebenen baut man Reis, Tabak und Mohn mit bestem Erfolg; in den Küstenländern prangen Oelbäume und südlich Smyrnas der Apfelsinen- und Citronenbaum, die Ceder, der Dattelbaum. In den Gebirgen finden sich mächtige Lager von Chrom, Antimon und Zink; die Berge sind reich an Eisen, Kupfer und silberhaltigem Blei. Steinkohle bieten die Becken von Eregli und Amasra (am schwarzen Meere), die Berge von Erzerum, das Thal des Tigris; Steinsalz liefern die Quellen und Seen salzhaltigen Wassers im Norden und Süden im Ueberflusse. Die Berge und Niederungen des Tigris sind sozusagen die Geburtsstätten des Petroleums, des Naphtas und Erdpechs.

Die Bevölkerung der asiatischen Türkei schildert Pressel als fleissig, geschickt, verständig und bildungsfähig. Man muss über die Geschicklichkeit der Frauen erstaunen und über die dauerhaften und hübschen Arbeiten der Handwerker sich wundern. Pressel spricht mit warmer Liebe, geradezu mit Begeisterung von den heimischen Bewohnern des Landes, deren gute Anlagen nur die Anregung erwarten, um sich erfolgverheissend zu entwickeln, und diese Anregung kann eben nur der Ausbau eines zweckmässig angelegten Eisenbahnnetzes bieten. Der Mangel eines solchen ist die Ursache des wirthschaftlichen Niederganges der asiatischen Türkei, in der einst die Landwirthschaft hoch entwickelt war und die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse eine unerschöpfliche Quelle des Reichthums wurde, so lange noch der Wettbewerb mit dem in Bezug auf die Verkehrsverhältnisse darniederliegenden Westen möglich war. Die Verkehrswege des Westens wurden aber allmählich besser, während die Kleinasiens verfielen; die Landwirthschaft lieferte keine Erträgnisse mehr und die Bevölkerung machte den Rückschritt vom Landwirth zum Hirten. Will man den Reichthum diesen Ländern wiedergeben, dann muss geschehen, was im Westen geschehen ist: man muss Eisenbahnen bauen, welche den Landwirthen die rasche Ausfuhr ihrer Ernte erlauben. Dass dies in der That das einzige und zugleich das wirksamste Mittel ist, in kurzer Zeit und mit geringem Kostenaufwande die gegenwärtig bestehenden, traurigen Verhältnisse gründlich umzugestalten, dafür erwähnt Pressel einige sehr schlagende Beispiele. In dem Vilajet von Siwas hat Halil Rifaat Pascha, ein hochgebildeter Beamter, mehrere fahrbare Wege zur Verbindung der Hauptpunkte der landwirthschaftlichen Thätigkeit mit dem Hafen Samsun am schwarzen Meere herstellen lassen; die Ausfuhr bewerthete sich

im Jahre 1884 auf	. . .	12 347 086 Fr.
„ „ 1885 „	. . .	14 797 655 „
„ „ 1887 „	. . .	17 246 640 „
„ „ 1890 „	. . .	23 801 502 „

Ein gutes Eisenbahnnetz würde eine noch weit kräftigere Steigerung des Verkehrs herbeiführen. So betrugen die Einkünfte des Vilajets von Smyrna vor dem Bau der Linien von Smyrna nach Aidin und Kassaba im Jahre durchschnittlich 3 680 000 Fr., nach deren Herstellung im Jahre 1890 bereits 13 557 000 Fr. und im Jahre 1897 sogar 20 033 000 Fr.; dabei darf aber nicht übersehen werden, dass diese Bahnen leider nicht genügende Ausdehnung haben, um allen Erwartungen vollauf entsprechen zu können.

Auf die Binnenschifffahrt können keine Hoffnungen gesetzt werden. Die Bodengestaltung, übereinanderliegende Ebenen zeigend, zwingt die Wässer, sich von Becken zu Becken in mächtigen Fällen zu bewegen, so dass sie zur Förderung unbenutzbar sind. Nur der Euphrat und Tigris sind — allerdings in sehr bescheidenem Maasse — in den Küstenstrichen schiffbar. Gegenwärtig gestattet einzig allein der Tigris, zwischen Basra und Bagdad, den Verkehr von Dampfschiffen mit einem Tiefgang von höchstens 4 Fuss (englisches Maass).

Wie beantwortet sich nun die wichtige Frage, ob die bedeutenden Geldsummen, die für den Bau und Betrieb der von Pressel befürworteten Bahnlinien ausgegeben werden müssen, sich auch angemessen verzinsen werden? Pressel verwirft alle Erklärungen und Aeusserungen von Personen, denen nur amtliche Quellen zur Verfügung stehen. Seine Anschauung fusst auf den Erhebungen, die er in jahrzehntelangem Verkehr mit den Einwohnern selbst gewonnen hat, auf den Mittheilungen seiner Ingeniöre, die die asiatische Türkei in allen Richtungen durchzogen haben, und auf den Beschreibungen Cuinet's, eines der gründlichsten Kenner dieses Landes — und diese nicht oberflächlich gewonnene und nicht leichthin ausgesprochene Anschauung geht dahin, dass der Bau eines Eisenbahnnetzes von allgemeinem Charakter ein wahrhafter Erfolg für die Kapitalien sein wird, welche hierfür aufgewendet werden.

Die Hauptquelle des gesammten Eisenbahnverkehres wird die Förderung der Güter an die Küsten des Meeres bilden, das zunächst in fünf Punkten angefahren werden soll: Konstantinopel, Eregli und Samsun, Suedije, Basra; daneben wird auch der innere Güterverkehr von Bedeutung sein, indem ein lebhafter Wechsel von Erzeugnissen stattfinden muss. Die Betriebskosten dürften sich wesentlich vermindern lassen, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Zahl der Bahnhöfe ist verhältnissmässig gering, da die mittleren Entfernungen derselben 20 km betragen; die Kosten der Beamten und Arbeiter sind bei den bescheidenen Ansprüchen gewiss nicht hoch; Brennstoff findet sich überall entlang der Hauptlinie und stellenweise selbst in grossem Ueberflusse; die Hauptförderung bewegt sich in der Richtung zum Meere, also thalwärts, und schliesslich ist auch der lange Durchlauf der einzelnen Züge von günstigem Einflusse.

Seit Oberst Chesney im Jahre 1856 den ersten Entwurf für ein Eisenbahnnetz in der asiatischen Türkei aufgestellt hat, sind viele Netze entworfen und vertheidigt worden. Hiervon verdienen nur drei Entwürfe nähere Betrachtung:

1. von Tripolis längs des Euphrat, über Homs und Palmyra durch die Wüstens Syriens und Babilons nach Bagdad;
2. von Smyrna über Konia und Mosul nach Bagdad;
3. von Konstantinopel über Boli, Amasia, Siwas, Karput, Diarbekir, Mosul, Bagdad und Basra zum persischen Golf.

Pressel prüft diese Entwürfe auf ihren Nutzen und ihre Betriebsergebnisse für den Staat, die Bevölkerung und die aufgewandten Geldsummen. Der unter 1. genannte Entwurf entspricht in keiner Hinsicht den Bedürfnissen; er verbindet die grossen Städte des Landes weder untereinander, noch mit der Hauptstadt. Der Entwurf unter 2. sei der Einfachheit halber als Südlinie, jener unter 3. aus gleichem Grunde als Mittelpunktslinie bezeichnet. Die Südlinie durchzieht die Wüsten im Osten Konias und die Höhen und Schluchten des Taurus; sie wird hohe Anlagekosten erfordern und geringe Betriebsergebnisse liefern; sie wird Smyrna zum Mittelpunkte des Verkehrs machen und Konstantinopels Bedeutung vermindern. Die Mittelpunktslinie erhebt dagegen Konstantinopel zur Hauptstation dieser Weltlinie; sie nimmt ihren Weg durch fruchtbare, bevölkerte Landstriche, empfängt gleich anfangs einen ziemlich lebhaften Verkehr und dient dadurch, dass sie alle wichtigeren Orte verbindet, in hohem Grade den militärischen Bedürfnissen; sie vereinigt den grössten Nutzen mit den geringsten Ausgaben und ihr Ausbau erscheint daher dringend geboten; nach ihrer Vollendung wird die Herstellung der Südlinie die nächst wichtige Aufgabe der Unternehmung bilden.

Der Bau des in den ersten acht Jahren auszuführenden Bahnnetzes wäre gleichzeitig in den beiden Endpunkten — Bosporus und Basra — und weiter auch in allen Zwischenpunkten, wo Zweiglinien einmünden — Boli, Amasia, Diarbekir und Bagdad — nach beiden Richtungen hin in Angriff zu nehmen. Das ganze Netz besteht aus folgenden Linien:

Bosporus-persischer Golf	2 700 km
Siwas-Erzerum und Diarbekir-Bitlis	830 „
Zweiglinien im Süden	200 „
Zweiglinien nach Eregli, Samsun und Suedije	770 „
zusammen	4 500 km

Die zuletzt genannten Linien haben als Zufahrtslinien grosse Bedeutung und wären in den ersten drei Baujahren auszuführen; gleichzeitig wäre die Hauptlinie an den schwierigsten Stellen in Angriff zu nehmen. Als Hauptbahnhöfe sind gedacht: Amasia, Siwas, Diarbekir und Bagdad.

Der Bau wird manche Schwierigkeiten bieten: Schienen und Betriebsmittel müssen aus Europa eingeführt werden, Wege fehlen allenthalben und das Bauholz ist infolge der Verwüstung der Wälder aus weiten Entfernungen herbeizuschaffen. Es bestehen aber anderseits auch Verhältnisse, welche der Bauausführung sehr günstig sind, so die vortheilhafte Gestaltung des Geländes, der Reichthum an Quellen und fliessenden Gewässern, die gesunden Witterungs- und Luftverhältnisse, die grosse Ausdehnung des Netzes, die eine vortheilhafte Vertheilung der Baustoffe, der Ingeniöre und Arbeiter gestattet, und schliesslich das Vorhandensein geschickter, rüstiger, nüchterner, zufriedener Arbeiter, die ihren Vorgesetzten treu und ergeben sind. An Bergleuten, Maurern, Zimmerleuten, Tischlern und Schmieden ist kein Mangel; die Lohnansprüche sind bescheidene.

Mit besonderem Nachdrucke weist Pressel darauf hin, dass die türkische Regierung seit Beginn der verbessernden Umgestaltung der Verkehrswege den Bauunternehmungen wiederholt Beweise eines vollkommen ehrlichen und redlichen Willens und eines unbeschränkten Vertrauens gegeben hat. Leider ist dies Entgegenkommen nicht immer wohl gebraucht worden, und einige Unternehmungen haben bei der Feststellung des Linienzuges Vorgänge befolgt, die dem allgemeinen Verkehr und der wirthschaftlichen Lage mancher Landestheile und wichtiger Ortschaften zum Nachtheile gereichen und nicht mehr gut gemacht werden können. Pressel belegt diesen Ausspruch mit einigen Beispielen aus der Vergangenheit und Gegenwart, auf die wir aber hier nicht näher eingehen wollen.

Das ganze grosse Eisenbahnnetz, das Pressel entwirft, soll mit schmaler Spurweite erbaut werden, und zwar empfiehlt er für die Hauptadern die Spurweite von 1 m, für die vereinzelt liegenden Linien an den Küsten des Meeres und im Innern des Landes jene von 0,80 oder selbst 0,60 m. Die Anwendung der Einmeterspur wird die Baukosten sehr wesentlich vermindern. Pressel, von jeher ein entschiedener Vertheidiger der schmalen Spur, berechnet, dass dieselbe Bausumme, welche 10 km vollspuriger Bahn verlangen, zum Bau von 30 km Bahn mit 1 m-Spur hinreichen wird. Die Fahrgeschwindigkeit ist mit 32 km festgesetzt und würde — falls die kleinsten Halbmesser für die Schmalspur annähernd jenen für die Vollspur gewählt werden — selbst 40 km in der Stunde betragen können. Die schmale Spur, deren Leistungsfähigkeit für den zu erwartenden Verkehr vollkommen genügen wird, bildet den Schlüssel für die Ertragsfähigkeit des grossen Werkes, das der kleinasiatischen Türkei ein Zeitalter neuer Blüthe eröffnen soll. Im Hinblick auf die von Pressel gegebenen Mittheilungen über die Aufgaben der geplanten Linien würden wir keinen Anstand nehmen, für das Hauptbahnnetz eine Spurweite von 75 cm, für die Neben- oder Kleinbahnen eine solche von 60 cm zu empfehlen. Der Betrieb der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen liefert den Beweis, dass Bahnen von 75 cm Spurweite einen Verkehr bewältigen können, der die Grenzen örtlicher Bedeutung weit überschreitet, und dass es in gar keiner Beziehung bedenklich

erscheint, auf ihnen Fahrgeschwindigkeiten von 40 km in der Stunde zuzulassen. Pressel's Abhandlung, die mit einer hübschen Uebersichtskarte ausgestattet ist, zeugt in jeder Zeile von der Begeisterung, mit welcher der Verfasser an sein Werk herangetreten ist, mit der er es durchgearbeitet hat und allen Widersachern gegenüber vertritt. Der wohldurchdachte Entwurf tritt uns als das gut gerathene Geisteskind eines grossen Vaters entgegen, dessen Namen jeder gebildete Ingeniör nicht ohne Bewunderung und Hochachtung nennt. Möge es ihm, der am Abend seines Lebens steht, gegönnt sein, das grosse Werk noch in Angriff nehmen und in seinen Hauptzügen vollenden zu können, auf dass mit seinem Namen auch der wohlverdiente Ruhm, zur Wiedergeburt der asiatischen Türkei wesentlich beigetragen zu haben, für alle Zeiten verbunden bleibe.

Alfred Birk.

Nachschrift der Schriftleitung. Die Verdienste Pressel's um die Aufschliessung der asiatischen Türkei sind unbestritten und seine bahnbrechenden Arbeiten sind für alle seine Nachfolger grundlegend gewesen. Wir verweisen dieserhalb auch auf die Mittheilung auf S. 88 d. l. J. d. Ztg. Heute haben wir indessen doch wohl in erster Linie zu rechnen mit dem in den letzten Jahren von deutscher Seite betriebenen Plan des weiteren Ausbaues der anatolischen Bahnen über Diarbekir, Mosul, Bagdad nach Basra oder wahrscheinlicher nach Kueït am persischen Golf. Wir haben so häufig über diesen Plan und über die zu seiner Förderung getroffenen Maassregeln berichtet, dass wir nur Bekanntes wiederholen dürften, wenn wir an dieser Stelle wiederum darauf zurückkommen wollten. Die Verfolgung des Planes im Einvernehmen mit den übrigen Mächten ist als gesichert anzusehen; ein Vorvertrag, welcher den Bau und Betrieb der anatolischen Bahnen zusichert, ist mit der türkischen Regierung vereinbart, ohne jedoch irgendwie auf die Geldbedingungen einzugehen. Zu vergleichen auch unsere Mittheilung auf S. 10 d. l. J. d. Ztg. Diese Geldbedingungen können erst vereinbart werden, wenn die Berichte der Studienkommission, welche zur Feststellung der zweckmässigsten Linienführung im vergangenen Jahre das Bahngebiet bereist hat und die vor einigen Monaten zurückkehrte, eingereicht sein werden, was dem Vernehmen nach vor kurzem erfolgt ist. Die Kommission bestand, wie die Leser wissen, aus den Herren Generalkonsul Stemrich, Eisenbahndirektor Mackensen und Baurath von Kapp. Vermuthlich dürften die Verhandlungen infolge der inzwischen ausgebrochenen chinesischen Wirren und des Einflusses, den diese und der südafrikanische Krieg auf den Geldmarkt ausgeübt haben und weiter ausüben werden, nicht gerade förderlich beeinflusst werden.

Der Antheil Oesterreichs an den Fortschritten der Eisenbahntechnik.

Der von dem österreichischen Generalkommissariate herausgegebene Katalog der österreichischen Abtheilung der Gruppe VI der Pariser Weltausstellung (Ingeniör- und Eisenbahnwesen) enthält neben dem Verzeichniss der Aussteller in der zeitgenössischen Ausstellung dieser Gruppen und dem Verzeichniss der Gegenstände der geschichtlichen Ausstellung der Gruppen werthvolle Abhandlungen, welche bestimmt sind, den Antheil Oesterreichs an dem grossen Kulturwerk des 19. Jahrhunderts nicht blos in der vergänglichen Ausstellung, sondern dauernd festzuhalten. Soweit das Eisenbahnwesen in Frage kommt (Klasse 32), bieten diese Abhandlungen eine zusammenfassende Darstellung der Erfindungen, Verbesserungen und Leistungen, welche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens von Oesterreich ausgegangen sind. Der Artikel „Eisenbahnbau" (von Regierungsrath Ast) gedenkt vor allem der Thatsache, dass dem Professor Franz von Gerstner die Entstehung der ersten Eisenbahn Oesterreichs und zugleich des Kontinents, nämlich der Eisenbahn von Linz nach Budweis, zu verdanken sei. Im nächsten Jahre, 1829, entwarf Franz Xaver Riepel das wohldurchdachte Projekt eines Eisenbahnnetzes von fast 1500 km, welches Wien über Mähren mit dem äussersten Osten Galiziens und über Ungarn und Istrien mit der Hafenstadt Triest verbinden sollte. 20 Jahre später wurden österreichische Ingenieure die Pfadfinder für die Lokomotive im unwegsamen Gebirge. Damals begründete Ghega seinen unvergänglichen Ruhm durch den Bau der Semmeringbahn. Ghega hat in diesem Baue wie in dem Werke über die Baltimore-Ohio-Eisenbahn (1844) neue verlässliche Grundlagen für die Linienführung geboten und hier auch das Prinzip der virtuellen Länge der Bahn aufgestellt und eingehend behandelt. Ed. J. Heider gab der durch Ghega so erweiterten Kunst des Trassirens im Jahre 1856 in seinem Werke die erste systematische, wissenschaftliche Behandlung. Seither haben die Untersuchungen über die Widerstände der Bahn und die sonstigen wirthschaftlichen und technischen Erwägungen bezüglich Führung der Linie gerade in Oesterreich vielseitige Bereicherung gefunden. Auf der Brennerbahn (erbaut 1861 bis 1867) entwickelte deren Schöpfer Karl von Etzel in der Führung der Trasse und in der baulichen Ausstattung der Bahn eine Fülle neuer Ideen, um die möglichste Sicherheit der Gebirgsbahn mit grösster Wirthschaftlichkeit zu vereinen. Die Ueberwindung der Thalstufen mittelst Kehrschleifen und Kehrtunneln, der Entfall hoher Thalübersetzungen und Kunstbauten durch die möglichste Ausnutzung der Bodengestaltung, die Ueberschreitung der Wasserscheide in offener Bahn, das Umlegen der Wasserläufe durch Herstellung von Bachtunneln im Felsen und die verschiedensten trefflichen Entwässerungsbauten waren ebenso charakteristische wie vorwiegend neue Konstruktionsgedanken.

Der Bau der Arlbergbahn unter J. Lott (1880 bis 1884) bedeutete durch die Grossartigkeit der ganzen Anlange einen mächtigen Fortschritt in der Kunst des gesammten Eisenbahnbaues. Der 10 270 m lange Scheiteltunnel und die anschliessenden Rampenstrecken boten eine Reihe neuer und schwieriger technischer Aufgaben. Bei der Nothwendigkeit, öfters Schutthalden zu belasten, bewährten sich hier viaduktartige Bahnführungen, deren Pfeiler auf tieferen, weniger leicht ausweichenden Bodentheilen aufruhen. Bemerkenswerth sind beim Bau der Arlbergbahn auch die ausgedehnte Anwendung von häuptigem Bruchsteinmauerwerk ohne nennenswerthe Anarbeitung, Bruchsteingewölbe für grössere Spannweiten, für Sparbogenstützmauern und Lehnenviadukte sowie die neuartigen Lawinenschutzbauten.

Die geodätischen Messinstrumente, der wichtigste Behelf der technischen Trassirung, haben Oesterreich wesentliche Neuerungen zu verdanken. (Stampfer'sche Mikrometerschraube für Nivellirinstrument 1836, Kreuter'scher Schiebetachymeter 1874, Verbesserung des Theodolits von Tichy 1878, desselben logarithmischer Tachymeter 1892, photogrammetrische Instrumente von Pollack.)

Oesterreichische Fachleute haben auch dem Bau steinerer Brücken ihre Aufmerksamkeit zugewendet und sich auf diesem Gebiet bedeutende Verdienste erworben. (Anwendung der Seiltheorie zur Ermittelung der Gewölbstützlinien durch Gerstner, Arbeiten über schiefe Gewölbe von Heider im Jahre 1846, deren Anwendung beim Bau der Eisenbahnbrücke bei Steinbrück durch Hoffmann im Jahre 1847 bis 1849 und beim Mühlentobelaquädukt, Ausführung der Gewölbe von mehreren Stellen beim Wäldlitobelviadukt, die Anwendung der Elektrizitätsgesetze im Brückenbau von Winkler im Jahre 1867, Asbesteinlagen im Gewölbe, Verstärkung des Betongewölbes durch Eisenbögen.) Die Fortschritte im Bau steinerner Brücken werden am besten gekennzeichnet durch die Ausführung der kühnen, 65 m weit

gespannten, von Huss entworfene Eisenbahnbrücke über den Pruth bei Jaremcze, welche die weitest gespannte steinerne Eisenbahnbrücke der Welt ist.

Auch der Bau eiserner Brücken verdankt österreichischen Ingeniören mancherlei Neuerungen (Verwendung eiserner Bogensehnenträger als Tragkonstruktion durch Hoffmann und Maderspach 1833, das Schifkorn'sche gemischt-eiserne Gitterbrückensystem 1857, die Schnirch'schen freihängenden, in Dreiecksform versteiften Trägerwände 1857/59, die Ruppert'schen Omegaeisen für schmiedeeiserne Gitterbrücken 1858, die Battig-schen Trapezträger 1860 usw.).

In der Theorie der eisernen Brücken entwickelte vor allem Professor Winkler (1865/1877) eine fruchtbringende Thätigkeit. (Zu erwähnen sind die von ihm 1868 eingeführten Einflusslinien zur Bestimmung der gefährlichsten Laststellung, die Berechnungen über die Trägerform kleinster Materialmenge usw.) Neben Winkler thaten sich Rebhann, Brik, Steiner, Melan, Deistler, Pfeiffer u. a. durch selbständige Arbeiten in der Brückentheorie hervor.

In der grossen Reihe bedeutender eiserner Brückenbauten der letzten Jahrzehnte sind vor allem der 120 m weite Halbparabelträger des Trisanaviaduktes der Arlbergbahn als einer der grössten Balkenträger der Welt und die gewaltige, in Martin-Flusseisen erbaute Auslegerbrücke über die Moldau bei Cervena im Zuge der böhmisch-mährischen Transversalbahn zu nennen.

Was den Tunnelbau betrifft, so hat Keissler 1839 das beim Baue des Gumpoldskirchner Tunnels der Wien-Gloggnitzer Bahn angewendete System des Oberauer Tunnels der Leipzig-Dresdener Bahn durch die Anwendung von Bockgespärren und durch den Zusammenhang der Ausgrabung mit dem Einbaue der Zimmerung derart ausgebildet, dass er damit das heutige österreichische System begründete, welches durch die seither namentlich von Rziha eingeführten Vervollkommnungen allgemein bekannt geworden ist. Rziha hat ferner im Jahre 1862 die eiserne Tunnelgerüstung beim Bau des Naenser Tunnels in Braunschweig eingeführt und damit ein Tunnelbausystem geschaffen, das den schwierigsten Gebirgsformationen zu widerstehen geeignet ist.

Die Spreng- und Bohrtechnik hat beim Tunnelbau in Oesterreich besondere Entwickelung gefunden. (Zu erwähnen sind die Versuche Pischoff's mit Dynamit 1868 und die erste ausgedehnte Anwendung der hydraulischen Drehbohrmaschine von Brandt beim Baue des Sonnsteintunnels der Salzkammergutbahn 1877.) Der Arlbergtunnel unter Lott gewann für die Tunnelbaukunst eine besondere Bedeutung durch die vergleichsweise Anwendung des Stoss- und des Drehbohrsystems bei den Bohrmaschinen, durch die bewunderungswürdige Arbeitsanordnung zur beschleunigten Förderung der Massen und durch die grossartigen Einrichtungen zur Benutzung der Wasserkräfte.

Der Oberbau fand, veranlasst durch das grosse Gewicht der ersten Gebirgslokomotiven (Semmeringbahn), besondere Ausbildung. Schon im Jahre 1852 wurde hier eine Goliathschiene von 42,5 kg für das laufende Meter verwendet.

Anfangs der 1860 er Jahre erhielt die Anerkennung und Verbreitung der Stahlschienen in Mitteleuropa vornehmlich von Oesterreich aus einen mächtigen Antrieb, indem Stockert vom Jahre 1861 an auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anfangs Puddel-, dann Bessemer Stahlschienen in grösserem Umfange verlegte. Zu erwähnen ist das von ihm im Jahre 1866 eingeführte, den Festigkeitseigenschaften des Stahles angepasste schlanke Schienenprofil.

Auf dem Gebiete des eisernen Oberbaues ist das dreitheilige Langschwellensystem von Köstlin und Battig 1861, der zweitheilige Langschwellenoberbau von Hohenegger 1876, der dreitheilige Langschwellenoberbau von de Serres und Battig 1876, der Querschwellenoberbau von Heindl 1882 usw. zu nennen.

Was die Befestigung des Oberbaues betrifft, so rühren österreichische Versuche zur besseren Befestigung der Schiene auf Holzschwellen mittelst Krampenplatten bereits aus den ersten Jahren des Bahnbaues her. Zu erwähnen sind in dieser Richtung die Pollitzer'schen Klemmplättchen 1883 und Hohenegger's Unterlagsspannplatten und Keilklemmplatten 1887. Die Verwendung von Druckschienen zum vollkommenen Anschluss der Wechselzunge an die Backenschiene erfolgte zuerst durch Paravicini und Clemens 1868.

In Bezug auf die theoretische Untersuchung des Oberbaues sind vor allem die grundlegenden Arbeiten Winkler's über die Langschwellen, sowie von Ast über die an den Oberbau bezüglich Tragfähigkeit und Festigkeit zu stellenden Forderungen zu nennen. Von Bedeutung für die Beobachtung des Verhaltens des Oberbaues durch den Versuch sind die 1894 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeführten photographischen Durchbiegungsmesser geworden.

Was die Stationsanlagen und Hochbauten betrifft, so zeigten die ersten österreichischen Bahnhöfe trotz mancher von England entlehnten Einzelanordnungen selbstständige und vielfach vorbildlich gewordene Formen. Zu erwähnen sind zunächst der erste grosse Bahnhof Oesterreichs, der Nordbahnhof Wien aus dem Jahre 1838 und die von Löhr herrührende Anlage des Wiener Bahnhofes der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn 1842/46. Der Bau der ersten Gebirgsbahn über den Semmering veranlasste bei den Stationsbauten die Ausbildung des Bruchstein- und Ziegelrohbaues, welcher in den weiteren Gebirgsbahnen, der Brenner- und Pusterthalbahn, durch Flattich und Wilhelm vorbildlich gewordene Vertreter erhalten hat. Aus dem Ende der 50 er Jahre stammt der durch schöne Bauformen hervorragende Bahnhof der Kaiserin Elisabethbahn in Wien. Das in den Jahren 1860 bis 1864 von Hoffmann erbaute neue Aufnahmegebäude der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien brachte als Monumentalbau mit der weit über das Bedürfniss hinausgehenden reichen Ausstattung des Innern die Wandlung der Anschauungen über die Bedeutung eines Hauptbahnhofes im Weichbilde einer Stadt zum ersten Male deutlich zum Ausdruck. Die schrittweise Vergrösserung der gesammten Bahnhofsanlagen der Nordbahn in Wien hatte unter anderem im Jahre 1870 unter Stockert zur Erbauung des grossen Kohlenbahnhofes geführt, der heute bis auf einen Fassungsgehalt von 2 000 000 Centnern angewachsen ist. Aus dem Jahre 1873 stammt das neue Aufnahmegebäude der Südbahn von Flattich, das mit künstlerischem Geist und in monumentaler Ausbildung in seinen weiträumigen und doch geschlossenen Anlagen den Forderungen eines mächtigen Personenverkehres in vorbildlicher Weise Rechnung trägt.

Der Umbau und die Erweiterung wichtiger Knotenpunktstationen durch die Angliederung von Abrollbahnhöfen mit centraler Weichenstellung, die in Oesterreich im Jahre 1876, und zwar in Aussig ihren Eingang gefunden hatten, ferner durch die Anordnung von einander unabhängigen Personenzuggleisen mit schienenfrei zugänglichen Zwischenbahnsteigen hat in Oesterreich in den letzten zwei Jahrzehnten zu einer Reihe hervorragender Anlagen geführt. Ein Beispiel bietet die in den Jahren 1889 bis 1892 durchgeführte Umgestaltung des Bahnhofes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Prerau.

Die jüngste Schöpfung des österreichischen Eisenbahnbaues, die unter Bischoff erbaute Wiener Stadtbahn, ist sowohl durch die eigenartige Lösung einer der schwierigsten Verkehrsaufgaben, wie durch die künstlerische Durchbildung in allen ihren Theilen bemerkenswerth. In der Ausbildung der Hochbauten hat hier Professor Wagner neue Wege betreten durch die weitestgehende Anwendung von Eisen in der Architektur ohne Einschränkung des Mauerwerkscharakters und durch die künstlerische Verwerthung dieser Elemente zur Bildung von architektonischen Neuformen.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Jubiläum der Posen-Kreuzburger und Oels-Gnesener Eisenbahn. Zur Erinnerung an das 25jährige Bestehen der ehemaligen Posen-Kreuzburger und der ehemaligen Oels-Gnesener Eisenbahn soll am 5. und 6. Oktober d. J. eine Festfeier in Posen stattfinden. Es hat sich bereits ein Ausschuss gebildet, der die Vorbereitungen für die Festfeier trifft, zu welcher alle ehemaligen Beamten dieser beiden Bahnen durch Aufruf eingeladen sind.

— Zu dem Schwebebahnprojekt Köln-Düsseldorf wird der „Nat.-Ztg." aus Düsseldorf geschrieben: Ueber das Projekt einer Schwebebahn zwischen Köln und Düsseldorf auf dem linken Rheinufer sind laut „Düsseld. Ausstellungs-Ztg." schon seit Jahren Verhandlungen gepflogen worden. Es ist eine Schnellzugverbindung geplant, welche die kolossale Geschwindigkeit von etwa 200 km in der Stunde erreicht, so dass die Entfernung zwischen Köln und Düsseldorf in 10 Minuten zurückgelegt werden kann. Bei der Stadt Köln hat man den Bau einer besonderen Brücke über den Rhein in Aussicht genommen. Der Gedanke, dieses Riesenwerk, welches die Elberfeld-Barmer Schwebebahn um ein Vielfaches an Umfang und Ausdehnung übertreffen würde, bis zum Ausstellungsjahre 1902 fertig zu stellen, ist jedoch einstweilen vertagt, da zunächst auf der Militärbahn bei Zossen einschlägige Versuche angestellt werden sollen. Inzwischen haben neuerdings wieder Verhandlungen stattgefunden, nach welchen es nicht ausgeschlossen scheint, dass das Unternehmen schneller als vermuthet wird zur Ausführung gelangt. Es wäre als ein Triumph der rheinisch-westfälischen Grossindustrie anzusehen, wenn es gelänge, bis zum Ausstellungsjahre auch dieses gigantische Werk verwirklicht zu sehen.

— Betriebseröffnungen. Nachfolgende Eisenbahnstrecken sind bezw. werden demnächst dem öffentlichen Verkehre übergeben: 1. am 10. Juli d. J. die Theilstrecke Nauendorf-Gröbzig der vollspurigen Nebenbahn Nauendorf-Gerlebogk mit den Stationen Nauendorf, Löbejün, Gottgau, Werdershausen und Gröbzig für den Personen-, Güter- und Viehverkehr; 2. am 20. d. Mts. die vollspurige, 9,05 km lange Neubaustrecke Bismarck i/W.-Horst-Carnap (Eisenbahndirektionsbezirk Essen) mit den für den Wagenladungsgüterverkehr der angeschlossenen Werke eingerichteten Stationen Horst i/Westf. und Hugo.

— Die Verlegung des Vorortverkehres vom Anhalter Bahnhof nach dem Potsdamer Ringbahnhof in Berlin wird den „B. N. N." zufolge endgültig am 1. Oktober 1901 erfolgen. Die Arbeiten für diese Verlegung sind bereits überall soweit vorgeschritten, dass aller Voraussicht nach dieser Termin unter allen Umständen inne gehalten werden kann. Der Verkehr auf dem Potsdamer Ringbahnhof wird durch diese Verlegung selbstverständlich ein erheblich grösserer werden. Besonders ist im Sommer an Sonn- und Feiertagen ein Andrang zu erwarten, für welchen die Zugangsstrassen zu dem Bahnhof sich als völlig ungenügend erweisen werden. Da der ganze Verkehr von und nach dem Bahnhof nur auf die zur Köthener- und Königgrätzerstrasse führende Privatstrasse der Eisenbahn angewiesen ist, diese aber auch von einem erheblichen Theil der Fahrgäste der Wannsee und der Hochbahn benutzt werden wird, so ist hier eine Abhilfe dringend nothwendig. Aus diesem Grunde wird der Zugang zu dieser Strasse von der Köthenerstrasse aus eine sehr erhebliche Verbreiterung erfahren, ebenso der Zugang nach der Königgrätzerstrasse durch die Umbauten infolge des Baues des Bahnhofes der Hochbahn. Auf dem Bahnsteig selbst werden zur Bewältigung des Verkehres zweckentsprechende Einrichtungen geschaffen, die theils schon eiligst in Angriff genommen sind. Die jetzt bestehende breite Treppe bleibt bestehen, wird aber nur dem Zugang dienen, während zwei neue Ausgänge geschaffen werden, die dort, wo bisher die hydraulischen Prellböcke standen, ihren Platz finden sollen. Diese beiden Treppen sind schon in Angriff genommen, ebenso ist ein Theil des eisernen Gerüstes für die grosse Glashalle, welche den gemeinsamen ersten Theil des Bahnsteiges überspannen soll, errichtet worden; es stehen auch schon eine Anzahl eiserner Träger für die quer zu der Glashalle zu stehen kommenden Schutzdächer, welche die beiden Abfahrtsbahnsteige, einer östlich für den Vorort- und einer westlich für den Stadt- und Ringbahnverkehr, überdachen werden.

— Tagesschnellzugverbindung zwischen Köln und Berlin. Die westdeutsche Verkehrskommission des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands hat in einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten um Beibehaltung des neu eingelegten Tagesschnellzugpaares mit III. Klasse zwischen Köln und Berlin über Hannover für das ganze Jahr nachgesucht. In der Eingabe wird der „Voss. Ztg." zufolge nachstehendes ausgeführt. Die überaus günstige Lage dieser beiden neuen Tagesschnellzüge zwischen Köln und Berlin über Hannover hat nun nicht nur die D-Züge ab Köln 12 Uhr 44 Min. Mittags und ab Berlin 11 Uhr 45 Min. Mittags und auch den Schnellzug ab Köln 7 Uhr 10 Min. Vormittags einigermaassen entlastet, sondern ihre Benutzung im engeren Fernverkehr ist eine derartige, dass ihre Beibehaltung für das ganze Jahr vollkommen gerechtfertigt erscheinen muss. Nach unseren Beobachtungen werden nun diese Züge nur in ganz verschwindendem Maasse zum Verkehr nach und von Paris benutzt, und dies ist uns ein weiterer Beweis, dass schon durch den so überaus lebhaften inneren Fernverkehr auf der Strecke Köln-Berlin über Hannover die Lebensfähigkeit des mehrerwähnten Tagesschnellzugpaares gewährleistet erscheint. In dem Wunsche, dieses so überaus werthvolle Schnellzugpaar für das ganze Jahr beibehalten zu sehen, begegnen wir uns mit anderen grossen Interessentenkreisen, die theilweise durch ihre Handelskammern oder sonstige kaufmännische Körperschaften vorstellig geworden sind.

— Bau eines neuen Hauptbahnhofes in M.=Gladbach. Nach einer Mittheilung des Oberbürgermeisters Kaiser in der Stadtverordnetensitzung vom 2. d. Mts. ist zwischen der Stadt M.=Gladbach und dem preussischen Eisenbahnfiskus ein Uebereinkommen wegen des Baues eines neuen Hauptbahnhofes getroffen worden. Nach demselben soll der neue Bahnhof an der Krefelderstrasse errichtet werden. Er erhält einen geräumigen Vorplatz, der an einer Seite von der Kohlenstrasse begrenzt wird. Um eine bessere Verbindung der beiden bisher von der Eisenbahn fast ganz getrennten Stadttheile herzustellen, wird die Eisenbahnbehörde sieben grosse Strassenunterführungen neu schaffen, eine solche verbreitern und ausserdem zwei 4 m breite Fussgängerunterführungen anlegen, davon eine, die in einer Länge von mehreren Hundert Metern unter dem ganzen Bahnhofsgelände herführt. Diese Anlagen werden für den inneren Verkehr M.=Gladbachs eine wesentliche Verbesserung bedeuten. Während die Stadt ursprünglich zu den Kosten nur 600 000 ℳ. beitragen wollte und der Eisenbahnfiskus 1 250 000 ℳ. verlangte, hat man sich jetzt auf einen städtischen Zuschuss von 750 000 ℳ. geeinigt.

— Königsberg-Cranzer Eisenbahn. Nachdem durch Allerhöchste Urkunde der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft die Genehmigung ertheilt worden ist, alljährlich für die Dauer des Sommerfahrplanes die ihr konzessionirte Nebeneisenbahn von Königsberg nach Cranz in eine Haupteisenbahn umzuwandeln und nach Vorschrift der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands zu betreiben, und nachdem die im Interesse der Betriebssicherheit gestellten besonderen Bedingungen erfüllt sind, ist der Vollbahnbetrieb auf der genannten Strecke am 5. d. Mts. eröffnet worden. Der Sommerfahrplan hat demgemäss wesentliche Aenderungen bezüglich der Fahrgeschwindigkeit einzelner Züge erfahren, die in den betheiligten Kreisen freudig begrüsst sind.

— Nebeneisenbahn Reinickendorf = Rosenthal - Gross-Schönebeck. Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Reinickendorf=Rosenthal über Basdorf nach Liebenwalde und Gross=Schönebeck durch die Reinickendorf-Liebenwalde-Gross=Schönebecker Eisenbahnaktiengesellschaft.

— Kleinbahnprojekt Glowno - Schroda. Der Bau dieser Kleinbahn ist einer Meldung der „B. N. N." zufolge nunmehr gesichert. Die 71,84 km lange Linie soll 1 150 000 ℳ kosten und die Ortschaften Commenderie, Johannismühle, Malta, Kobylepole, Splamie, Tulie usw. berühren. Zweiglinien sind beabsichtigt von Commenderie bis an das Warschauer Thor in Posen, von Malta nach Louisenhain usw. Die Linie Glowno-Malta-Louisenhain bildet das Schlussglied in der Kette einer die Stadt Posen umgebenden Ringbahn.

— Kleinbahnprojekte. Die Nordische Elektrizitäts- und Stahlwerke-Aktiengesellschaft in Danzig plant der „Ztschr. f. Kleinb." zufolge die Herstellung einer schmalspurigen, elektrischen Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr vom Staatsbahnhof Memel nach Königlich Schmelz und nach dem Winterhafen in Memel. Die Firma Lenz & Co. in Berlin will eine vollspurige Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb für Personen- und Güterverkehr von Herzfelde nach dem Flakensee bauen. Die Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrm. Bachstein in Berlin plant in Er-

weiterung der Dampfstrassenbahn Gross-Lichterfelde (Ost)-Teltow-Stahnsdorf vollspurige, mit Maschinenkraft zu betreibende Kleinbahnen von Stahnsdorf über Klein-Machnow nach Zehlendorf und von Teltow über Schönow nach Zehlendorf. Die erstere soll dem Personenverkehr, die letztere auch dem Güterverkehr dienen und deshalb an den Teltower Hafen des Teltowkanals sowie an den Staatsbahn-Güterbahnhof Zehlendorf Anschluss erhalten. Der Magistrat der Stadt Nienburg plant den Bau einer vollspurigen Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb für den Personen- und Güterverkehr von Nienburg nach Gilten. Die Bahn soll an den Staatsbahnhof Nienburg und an die gesetzlich genehmigte Nebeneisenbahn von Schwarmstedt nach Wahnebergen (Verden) angeschlossen werden. Die Stadt Bergisch-Gladbach will eine schmalspurige elektrische Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Bensberg über Bergisch-Gladbach und Paffrath nach Kempen bauen. Die Gemeinde Bensberg plant den Bau einer schmalspurigen elektrischen Kleinbahn für Personenverkehr von Bergisch-Gladbach über Bensberg und Eschbach nach Lehmbach bis zur Grenze von Volberg (Provinzialstrasse) mit Abzweigung von Bensberg nach Dürscheid. Die Stadt Mülheim a. Rh. beabsichtigt, eine schmalspurige elektrische Kleinbahn für den Personenverkehr von Mülheim a. Rh. über Dünnwald, Kempen und Odenthal nach Altenberg herzustellen. Die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. in Nürnberg plant den Bau einer schmalspurigen elektrischen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr vom Rheinufer in Neuwied über Heddesdorf nach Oberbieber mit einer Abzweigung vom Rheinufer nach dem Bahnhofsvorplatz und bis zum Eisenbahnübergang über die Provinzialstrasse zum Anschluss an die Hauptlinie.

— **Versuche mit amerikanischer Steinkohle** wurden, wie die Münchener „Allg. Ztg." berichtet, in den letzten Wochen von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung gemacht. Die Kohle war aus Kohlenwerken vom Staate Ohio bezogen worden und gleicht in vieler Beziehung der Ruhrkohle, doch ist sie etwas leichter als diese und hat ausserdem den Vorzug, dass sie keine Schlacken macht, bis auf das letzte Atom zu Asche verbrennt und dass die Rauchentwickelung sehr gering ist. Die Lokomotiven leisten mit dieser Kohle ganz vorzügliches, und eine Lokomotive, die mit solchen Kohlen geheizt wird, ist imstande, sehr lange Fahrten auszuführen. Diesen Vortheilen ist jedoch der sehr hohe Preis der Kohlen gegenüberzustellen. Die Tonne stellt sich in München auf 26 ℳ, während die Ruhrkohle zur Zeit doch nur auf 18 ℳ zu stehen kommt. Dabei ist ausserdem noch zu bedenken, dass die amerikanische Kohle durch den monatelang dauernden Transport und das öftere Umladen sehr verliert. Im Bergwerk wird sie zuerst auf die Wagen, nach Ankunft im Seehafen auf das Transportschiff, in Hamburg oder Bremen neuerdings in Wagen verladen und zerbröckelt hierdurch, auch entstehen Gewichtsverluste. In Berücksichtigung dieser Nachtheile ist vorerst eine Verwendung amerikanischer Kohle auf deutschen Bahnen ausgeschlossen.

— **Nebeneisenbahnen Reutlingen-Gönningen und Aalen-Neresheim-Ballmertshofen.** Das württembergische Regierungsblatt veröffentlicht die Konzessionsurkunden für den Bau und Betrieb dieser Nebeneisenbahnen. Die Konzessionen sind der Aktiengesellschaft „Badische Lokaleisenbahnen" in Karlsruhe ertheilt. Der Staat gewährt der Gesellschaft einen einmaligen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Beitrag, und zwar für die Bahn von Reutlingen nach Gönningen 15 000 ℳ für das Kilometer Bahnlänge, für die Bahn Aalen-Neresheim-Ballmertshofen, neben einem im Höchstbetrag von 60 000 ℳ zu bemessenden Beitrag zu den Kosten der Einführungsanlagen auf dem Bahnhof Aalen, 20 000 ℳ für das Kilometer Bahnlänge der Strecke Aalen-Neresheim. Die Spurweite soll bei der Bahn Reutlingen-Gönningen 1,435 m, bei der Bahn Aalen-Neresheim-Ballmertshofen 1 m betragen. Die Konzession wird für jede einzelne Strecke auf die Dauer von 90 Jahren, vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung auf der betreffenden Strecke an gerechnet, verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates über. Dem Staat bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahnen nach Ablauf von 25 Jahren vom Beginn des Betriebes der vollendeten Bahn ab nach bestimmten Grundsätzen zu erwerben.

— **Kohlenbedarf der sächsischen Staatsbahnen.** Dem „Dresd. Journal" geht von unterrichteter Seite die Mittheilung zu, dass die Staatseisenbahnverwaltung durch die abgeschlossenen Lieferungsverträge sich die nöthigen Kohlen bis Mitte nächsten Jahres gesichert hat und dass, normale Betriebsverhältnisse vorausgesetzt, irgend welche Nachbestellungen, die auf den Kohlenpreis einzuwirken geeignet wären, seitens der Staatseisenbahnverwaltung um so weniger zu erwarten stehen, als es derselben voraussichtlich gelingen wird, durch zweckmässige Ersparnissmaassnahmen ihren Kohlenverbrauch etwas einzuschränken.

— **Maassnahmen gegen die Kohlennoth.** Ein aus den Vertretern sämmtlicher sächsischer Handels- und Gewerbekammern zur Erörterung von Maassregeln, die von den Behörden zur Behebung der Kohlennoth getroffen werden können, gewählter ständiger Ausschuss beschloss einstimmig, an die Staatsregierung folgende Anträge zu richten: 1. Unverzüglich den Rohstofftarif für Kohlen von den sächsischen Elbeumschlagsplätzen nach dem sächsischen Binnenlande einzuführen; 2. dahin zu wirken, dass der Rohstofftarif für Kohlen von den deutschen Seehäfen nach dem deutschen Binnenlande eingeführt werde; 3. sich dafür zu verwenden, dass die soeben erst vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ertheilte Genehmigung zur Ausdehnung des Ausnahmetarifs nach den deutschen Seehäfen auf Braunkohlenbriketts baldigst rückgängig gemacht werde. Die Abhilfe durch gemeinsamen Bezug oder durch Ankauf von Gruben und Kohlenfeldern usw. ist nach Ansicht der Handels- und Gewerbekammern lediglich den freien Vereinigungen der Kohlenverbraucher zu überlassen. Den wichtigen Verhandlungen wohnten verschiedene Regierungsvertreter bei.

— **Die deutsche Levantelinie in Hamburg** hat mit der bulgarischen Regierung einen Subventionsvertrag auf 5 Jahre abgeschlossen, der erfreulicherweise eine regelmässige und häufige Verbindung zwischen Deutschland und Bulgarien sichert. Vom 1. September d. J. an wird die deutsche Levantelinie die bulgarischen Häfen Burgas und Varna zweimal monatlich sowohl auf der Ausreise von Hamburg und Antwerpen als auch heimkehrend anlaufen. Eine derartige Organisation des Schiffsverkehres mit Bulgarien wird nicht verfehlen, befruchtend auf die Handelsbeziehungen zu wirken. Der Zeitpunkt des Abschlusses des Subventionsvertrages erscheint glücklich gewählt, da die Erntenachrichten aus dem Fürstenthum günstig lauten und Gewähr für die Besserung der geschwächten Kaufkraft des Landes bieten. Zur Belebung des Verkehres wird zweifellos auch der Umstand beitragen, dass sich die deutsche Levantelinie zu beachtenswerthen Frachtkonzessionen entschlossen hat, für welche sie in der staatlichen Subvention eine angemessene Entschädigung zurückerhält.

— **Kohlenbezug der Beamten und Arbeiter.** Die preussischen Staatsbahndirektionen gewähren bekanntlich ihren Beamten und Arbeitern schon seit Jahren die Vergünstigung des Bezuges von Kohlen in ganzen Wagenladungen zu den zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den Kohlenlieferanten vereinbarten Preisen. Der allgemeine Staatseisenbahnverein zu Frankfurt a/M. ist nun vor kurzem, um denjenigen seiner 3 200 Mitglieder, die nicht in der Lage sind, von der erwähnten Vergünstigung Gebrauch zu machen, die Beschaffung von Kohlen in kleineren Mengen zu ermöglichen, mit einer grösseren Anzahl Frankfurter Kohlenhändler wegen Gewährung von entsprechenden Preisermässigungen in Verbindung getreten. Keiner der Händler hat sich jedoch bereit erklärt, diesem Wunsche zu entsprechen. Der Verein hat deshalb zur Selbsthilfe gegriffen, einen Lagerplatz im Güterbahnhof gepachtet und daselbst eine besondere Kohlenverkaufsstelle eingerichtet, bei welcher Vereinsmitglieder oder deren Angehörige Sonnabends in der Zeit von 3 bis 7 Uhr Nachmittags Förderkohlen zum Preise von 1 ℳ für den Centner — gegenüber den Ortspreisen 40 ₰ billiger — beziehen können. Es werden Gutscheine auf je 1 Centner lautend ausgegeben, gegen deren Aushändigung die gekauften Mengen auf dem Lagerplatz ausgehändigt werden. Von der Wohlthat der neuen Einrichtung dürfen selbstverständlich nur Vereinsangehörige Gebrauch machen. Sie ist ein nachahmenswerthes Zeichen, dass bei dem neuerdings besonders stark hervortretenden Bestreben der Produzenten und Händler, durch Bildung von Vereinigungen die Waarenpreise hoch zu schrauben, allmählich auch das Bestreben der Abnehmer sichtbar wird, ebenfalls durch Zusammenschluss sich materielle Vortheile zu sichern und der Uebervortheilung zu erwehren.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Anthes, bisher in Mannheim, nach Mainz, Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Erbe, bisher in Cassel, in den Bezirk der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Rosenthal, bisher in Berlin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Altona.

Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches: Dircksen in Elberfeld dem technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und Voegler in Mainz der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist

ertheilt: dem Regierungsbaumeister des Ingeniörbaufaches Jonas in Braunschweig und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Waldschmidt in Schlawe i. Pomm.

Die nachgenannten, am 1. April 1895 auf Grund des Gesetzes vom 4 Juni 1894 zur Verfügung gestellten Beamten der Staatseisenbahnverwaltung sind in den Ruhestand getreten: von Guérard, zuletzt Präsident der Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M., Geheimer Baurath Schmeitzer, zuletzt Abtheilungsdirigent bei der Eisenbahndirektion in Bromberg, Ober- und Geheimer Baurath Illing, zuletzt Abtheilungsdirigent bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, die Geheimen Regierungsräthe: Hirche, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, Menne, zuletzt Direktor des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes (Hannover-Altenbeken) in Hannover, und Rock, zuletzt Abtheilungsdirigent (auftrw.) bei der Eisenbahndirektion in Berlin; die Geheimen Bauräthe: Bender, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, Büttner, zuletzt Direktor des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes (Stadt- und Ringbahn) in Berlin, Koschel, zuletzt Mitglied des vormaligen Eisenbahnkommissariats in Berlin, Lütteken, zuletzt Direktor des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes in Weissenfels, Siegert, zuletzt Mitglied der vormaligen Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln, Stock, zuletzt Direktor des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes (Berlin-Blankenheim) in Berlin und Vieregge, zuletzt Direktor des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes in Schneidemühl; die Regierungs- und Bauräthe: Delmes, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion in Elberfeld, Gutmann, zuletzt Direktor des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes in Glogau, Hottenrott, zuletzt Hilfsarbeiter bei der Eisenbahndirektion in Erfurt und Wollanke, zuletzt Mitglied des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes in Görlitz; die Eisenbahndirektoren: von Finckh, zuletzt Mitglied des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes (Brieg-Lissa) in Breslau und Jung, zuletzt Vorsteher der Eisenbahnhauptwerkstätte in Limburg a. d. Lahn; die Bauräthe: Cordes, zuletzt Vorsteher der Eisenbahnbauinspektion in Fulda, Eichacker, zuletzt Vorsteher der Eisenbahnhauptwerkstätte in Siegen, Hoebel, zuletzt Vorsteher der Eisenbahnbauinspektion in Osnabrück (gehörig zum vormaligen Eisenbahnbetriebsamt Wanne-Bremen in Münster), Köster, zuletzt Mitglied des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes (Hannover-Rheine) in Hannover, Neuenfeldt, zuletzt Vorsteher der Eisenbahnbauinspektion (Stendal-Lehrte) in Stendal und Tacke, zuletzt Mitglied des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes in Thorn; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Hacke, zuletzt Mitglied des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes in Trier, der Eisenbahntelegrapheninspektor Köpcke, zuletzt Vorsteher der Telegrapheninspektion in Saarbrücken und der Eisenbahnverkehrsinspektor Neumann, zuletzt Mitglied des vormaligen Eisenbahnbetriebsamtes (Berlin-Sommerfeld) in Berlin.

Gestorben sind Regierungs- und Baurath Bobertag, Vorstand der Werkstätteninspektion in Paderborn und die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Spannagel, Vorstand der Betriebsinspektion 2 in Inowrazlaw und Isermeyer in Breslau.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind ernannt: der Betriebsinspektor Baurath Kreul zum Finanz- und Baurath und Mitglied der Generaldirektion, die Regierungsbaumeister Haeuser und Schindler zu Bauinspektoren, ferner der Baurath Holekamp, Vorstand der Bauinspektion Zwickau I, zum Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Chemnitz, der Baurath beim Baubüro Dresden-N. I Krüger zum Vorstand des Brückenbaubüros und der Regierungsbaumeister bei der Bauinspektion Zittau von Metzsch zum Bauinspektor bei der Ingeniörabtheilung für Eisenbahnvorarbeiten. — Der Bauinspektor Schurig beim Baubüro Dresden-N. I erhielt die Leitung dieses Büros übertragen.

Versetzt sind: die Bauräthe Gallus beim Baubüro Chemnitz II zur Bauinspektion Greiz, Geyer bei der Bauinspektion Döbeln I zur Betriebsdirektion Dresden-N., Degener beim Werkstättenbüro zur Werkstätteninspektion Dresden-Fr., die Bauinspektoren Uter bei der Bauinspektion Geithain zur Betriebsdirektion Leipzig I, Claussnitzer beim Baubüro Zwönitz zur Bauinspektion Geithain, der Maschineninspektor Anger bei der Werkstätteninspektion Dresden-Fr. zum Werkstättenbüro, die Regierungsbaumeister Weise bei der Bauinspektion Freiberg I zur Bauinspektion Schwarzenberg, Götze beim Baubüro Zwönitz zur Bauinspektion Döbeln II, Müller beim Baubüro Kötzschenbroda zur Bauinspektion Freiberg I und Schuster bei der Bauinspektion Leipzig I zum Baubüro Bischofswerda.

Das Mitglied der Generaldirektion, Geheimer Baurath Neumann, ist in den Ruhestand getreten und der Baurath Lucas, Vorstand des Brückenbaubüros, infolge Ernennung zum ordentlichen Professor an der technischen Hochschule in Dresden aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden.

Der Bauinspektor Ackermann, früher in Adorf, und der Regierungsbaumeister Hofmann in Johanngeorgenstadt sind gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Linienfeststellung der Karawanken- und Wocheiner Bahn.** In weiterer Fortsetzung der Maassnahmen zur Vervollständigung der technischen Grundlagen für die im Regierungsprogramme vorgeschlagene zweite Bahnverbindung mit Triest hat nunmehr auch die Linienfestsetzung der Karawanken- und Wocheiner Bahn stattgefunden. Die Kommission wurde allseits mit grosser Freude aufgenommen und hatte Gelegenheit, fast überall die vollständige Zustimmung der Bevölkerung zu den Regierungsprojekten wahrzunehmen. Zudem ist es in den meisten Fällen gelungen, die lokalen Wünsche mit den technischen Bedingungen der herzustellenden Hauptbahn und den im gesammtstaatlichen Interesse gestellten Anforderungen in Einklang zu bringen. Nunmehr ist der Lauf aller die zweite Bahnverbindung mit Triest bildenden Linien festgestellt und es ist ausnahmslos ein günstiges Ergebniss dieser Amtshandlungen zu verzeichnen. Dasselbe stellt einen bedeutenden Fortschritt in Bezug auf die Ergänzung der technischen Vorarbeiten dar, die der Aufstellung des endgültigen Projektes vorausgehen müssen. Auf die Ermöglichung der letzteren ist aber um so grösserer Werth zu legen, als sie die nothwendige Vorbedingung dafür bilden, um im gegebenen Augenblicke nach parlamentarischer Genehmigung des Regierungsprogrammes unverweilt an die Ausführung des von der Bevölkerung der Alpenländer sehnlich gewünschten Baues herantreten zu können.

— **Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Das Uebereinkommen, welches von der österreichischen Regierung mit der Staatseisenbahngesellschaft in Angelegenheit der Aufnahme einer Investitionsanleihe geschlossen wurde (vergl. Nr. 60 S. 925 d. Ztg.), trägt den öffentlichen Verkehrsinteressen und den berechtigten Forderungen der staatlichen Aufsichtsbehörde in nicht minderem Maasse Rechnung wie dem Unternehmen selbst. Der Hauptgrund für die Schwierigkeiten bei den in der letzten Zeit nach vielmonatlicher Unterbrechung wieder aufgenommenen Verhandlungen lag, nachdem die Regierung ihre grundsätzliche Geneigtheit zur Bewilligung der Anleihe ausgesprochen hatte, in einem Gegensatz der Anschauung zwischen der Regierung und der Staatsbahn. Die Staatseisenbahngesellschaft verlangte vom Standpunkte ihrer konzessionsmässigen Rechte die freie Verfügung über die Art der Verwendung des Anlehens, während die Staatsverwaltung eine grössere Einflussnahme auf die Verwendung desselben und die Ausübung der Kontrole über die thatsächliche Durchführung der von ihr als nothwendig erkannten Investitionen in Anspruch nahm. Die Regierung hat sich theils durch Festsetzung der vorzunehmenden Investitionen, theils durch den Vorbehalt der einverständlichen Aufstellung eines für fünf Jahre berechneten Investitionsprogramms die gewünschte Einflussnahme gesichert; andererseits ist die Regierung dem Standpunkte der Staatseisenbahngesellschaft insofern entgegengekommen, als der letzteren innerhalb des Rahmens der gemeinsam zu vereinbarenden Investitionen vollkommen freie Verfügung über die Art der Verwendung des Anlehens und über den Zeitpunkt ihrer Durchführung sowie über die übrigen materiellen Durchführungsbedingungen der Emission zugestanden wurde.

Bezüglich des Zeitraumes von fünf Jahren, welchen die Durchführung der Investitionen beanspruchen soll, hat die Staatseisenbahngesellschaft in dem Protokollarübereinkommen den Vorbehalt gemacht, dass ihr einerseits die Verkehrsverhältnisse, andererseits die Lieferungsverträge der Industrie gestatten, die Investitionen innerhalb eines solchen Zeitraumes thatsächlich durchzuführen. Die rechtzeitige Herstellung der Investitionen dürfte dadurch, dass der Abschluss der Verhandlungen erst jetzt erfolgte, keine Verzögerung erfahren, da inzwischen die Projekte fertiggestellt wurden und die Staatseisenbahngesellschaft bei der gegenwärtigen Marktlage ohnehin an eine Emission ihrer Anleihe nicht hätte schreiten können.

Im Protokollarübereinkommen ist die Vereinbarung getroffen, dass die Staatsbahn von der Investitionsanleihe 40 000 000 Kr. zur Rückzahlung ihrer schwebenden Schuld und die andere Hälfte für Investitionen verwende. Als solche sind im Uebereinkommen Fahrbetriebsmittel und die bereits angeführten Bauten bezeichnet. Die Staatseisenbahngesellschaft übernimmt insbesondere die Verpflichtung zum Ausbau des Brünner Bahnhofes. Der Umbau des Brünner Bahnhofes, welcher gemeinschaftlich mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfolgen wird, dürfte für die Staatseisenbahngesellschaft allein eine Summe von 2 000 000—3 000 000 fl. in Anspruch nehmen.

Hinsichtlich dieser Bauführung waren die Verhandlungen mit einigen Schwierigkeiten verbunden. Der Ausbau des Brünner Bahnhofes entspricht dem Wunsche grosser Interessentenkreise, und die Regierung legte um so grösseres Gewicht auf die Erweiterung dieses Bahnhofes, als der Eisenbahnminister auch im Parlamente eine Zusicherung in dieser Richtung gemacht hat. Was die Zugeständnisse an die anschliessenden Lokalbahnen anbelangt, so verzichtet die Staatseisenbahngesellschaft für die nächsten fünf Jahre auf eine Vergütung für die Mitbenutzung der Anschlussbahnhöfe in Zwittau und Trebitsch. Nach Ablauf von fünf Jahren soll sodann ein Uebereinkommen bezüglich der zu leistenden Vergütung vereinbart werden.

Ein wichtiges Zugeständniss machte die Gesellschaft hinsichtlich der Garantie für das Ergänzungsnetz. Die Regierung hat bekanntlich für das Ergänzungsnetz eine besondere Garantie gewährt. Nach einer Vereinbarung im Jahre 1893 wurde die Verzinsung für die Investitionsanlagen, die zu Lasten der Garantie bestritten wurden, mit 4,5 % festgesetzt. Dieser Zinsfuss wird nun in Abstufungen auf 4,25 % herabgemindert.

In dem Uebereinkommen ist auch die Regelung einiger anderer schwebender Fragen angebahnt worden. Dazu gehört vor allem das Verhältniss der Regierung und der Staatsbahn zu den böhmischen Kommerzialbahnen. Die Staatseisenbahngesellschaft hat in ihrem Gewahrsam die Prioritäten der böhmischen Kommerzialbahnen im jetzigen Betrage von rund 5 000 000 fl. Im Jahre 1893 wurde zwischen der Regierung einerseits und den böhmischen Kommerzialbahnen und der Staatseisenbahngesellschaft andererseits ein Uebereinkommen in dem Sinne getroffen, dass die fünfprozentige Goldanleihe im Betrage von 6 300 000 fl. in eine vierprozentige Silberanleihe umgewandelt, auf die einzelnen Linien aufgetheilt wird, und dass dem entsprechend auch die konzessionsmässigen Einlösungsbestimmungen richtiggestellt werden. Diese letztere Anleihe sollte unter der Garantie der Staatseisenbahngesellschaft ausgegeben werden. Dieselbe ist jedoch bisher nicht zur Ausgabe gelangt. Es handelt sich nun darum, dass die Aufnahme dieser Anleihe vorbereitet und die im Jahre 1893 getroffenen Vereinbarungen thatsächlich durchgeführt werden. Die böhmischen Kommerzialbahnen werden daher nunmehr an Stelle der fünfprozentigen eine neue vierprozentige Anleihe aufnehmen und die Staatseisenbahngesellschaft wird für dieses Anlehen die Garantie übernehmen.

— **Eine neue Investitionsanleihe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Nordbahn hat bei der Regierung angeregt, dass Verhandlungen über die Bewilligung einer neuen vierprozentigen Prioritätsanleihe im Betrage von 50 bis 60 000 000 Kr. zu Investitionszwecken eingeleitet werden. Im Jahre 1898 wurde der Nordbahn die Bewilligung zur Ausgabe einer Anleihe von 20 000 000 fl. ertheilt. Erst vor kurzem wurden noch bei den Aktionären der Nordbahn durch eine Subskription auf die Prioritäten 4 020 800 fl. erlöst, welche für die Bedürfnisse des laufenden Jahres hinreichen. Mit den noch im Besitz der Gesellschaft befindlichen 5 500 000 fl. hofft die Nordbahn ihr Auslangen bis in das Jahr 1902 zu finden. Die neue Anleihe, um deren Bewilligung angesucht wurde, soll für die Investitionsbedürfnisse einer späteren Zeit Vorsorge treffen.

— **Verbindungslinie Donnitz - Karlsbad Centralbahnhof-Butschirn der Buschtěhrader Bahn.** Die Regierung hat seinerzeit an die Buschtěhrader Bahn einen Erlass gerichtet, in welchem dieselbe aufgefordert wird, im Sinne einer anlässlich der Verhandlungen über das zweite Gleis erfolgten Abmachung eine Verbindungslinie von Donnitz zum Centralbahnhofe in Karlsbad und von da nach Butschirn zu errichten. Diese Verbindung bezweckt die Vereinigung des gesammten Verkehres im Karlsbader Centralbahnhof und entspricht einem Wunsche der Bevölkerung in Karlsbad sowie der betheiligten Hauptbahnverwaltungen, mit Ausnahme der Buschtěhrader Bahn. Die Gesellschaft erhob gegen diesen Erlass verschiedene Bedenken, wurde jedoch im Mai von der Regierung neuerlich aufgefordert, das Projekt ohne unnöthigen Aufschub durchzuführen. Die Buschtěhrader Bahn hat nun, wie gemeldet wird, vor kurzem der Regierung ihre Antwort auf den im Mai ergangenen Erlass ertheilt. Die Gesellschaft machte neuerlich Einwendungen geltend, welche dahin gehen, dass kein Bedürfniss nach der Errichtung dieser Verbindung bestehe; ferner betont die Buschtěhrader Bahn namentlich, dass die Ausführung der Linie mit unverhältnissmässig hohen Kosten verbunden wäre. Die Regierung hat neue Erhebungen über die technischen Grundlagen dieser Frage vornehmen lassen, die noch nicht abgeschlossen sind. Auf Grund dieser Erhebungen wird dann die Entscheidung der Regierung getroffen werden.

— **Bozen - Meraner Bahn und Ueberetscher Bahn.** Vor kurzem hat im Eisenbahnministerium eine Besprechung von Vertretern der Regierung, der Bozen-Meraner Bahn und der Ueberetscher Bahn stattgefunden. Den Gegenstand der Verhandlung bildete die von der Ueberetscherbahn angestrebte Konzessionirung eines selbständigen Gleises, von der Etschbrücke nächst der Station Sigmundskron der Bozen-Meraner Bahn ausgehend, nach Bozen bezw. die Ausgestaltung der Strecke Sigmundskron-Bozen. Da die Vertreter der Bozen - Meraner Bahn nicht bevollmächtigt waren, über die Frage, ob die Gesellschaft die Kosten dieser Ausgestaltung, welche übrigens auch den Verkehrsinteressen der Bozen-Meraner Bahn Rechnung trägt, aus Eigenem zu tragen bereit sei, bindende Erklärungen abzugeben, gelangte man zu keinem abschliessenden Ergebnisse. Die Berathungen sollen demnächst fortgesetzt werden.

— **Das Projekt der Kaadener Lokalbahnen** (Kaaden-Willomitz) bildet schon seit längerer Zeit den Gegenstand von Verhandlungen, durch welche nunmehr im grossen und ganzen die Frage der finanziellen Sicherstellung gelöst erscheint. Die Lokalbahn wird denn auch zu denen zählen, welche den Inhalt des nächsten Lokalbahngesetzes bilden werden. Das Baukapital der 33,6 km langen Lokalbahn ist mit 4 132 000 Kr., das Nominalkapital mit 4 330 000 Kr. veranschlagt. Die Finanzirung soll in der Weise erfolgen, dass die Interessenten den Betrag von 1 018 000 Kr. in Stammaktien aufbringen, während das Land die 70 prozentige Landesgarantie leistet, welche also auf ein Kapital von 3 031 000 Kr. sich bezieht. Der Staat bewilligt, vorbehaltlich der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften, einen Beitrag von 64 000 Kr. Ausserdem sollen 5 prozentige Prioritäten im Betrage von 216 400 Kr. ausgegeben werden. Unter der Voraussetzung, dass die Konzessionsbewerber die im Hinblicke auf die noch ausstehende legislative Genehmigung derzeit bedingungsweise Beitragsleistung des Staates annehmen, könnte mit der Konzessionsertheilung schon jetzt vorgegangen werden.

— **Galizische Lokalbahnen.** Bei einigen der mit Landesgarantie und Staatsunterstützung zustande gekommenen galizischen Lokalbahnen haben sich nicht unerhebliche Kapitalüberschreitungen ergeben. Dieselben betragen bei der Lokalbahn Trzebinia - Skawce 309 000 fl., bei der Lokalbahn Delatyn-Kolomea - Stefanowka 369 000 fl. und bei der Lokalbahn Pila-Jaworzno 144 000 fl., zusammen also 822 000 fl. Mit dem Hinweise darauf, dass diese Kapitalüberschreitungen zum grösseren Theile auf behördliche Anordnungen und gesammtstaatliche Anforderungen zurückzuführen seien und dass anderntheils dem Landeseisenbahnfonds keine Mittel hierfür zur Verfügung stehen, hat sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, der galizische Landesausschuss in Ausführung eines in der letzten Frühjahrstagung gefassten Landtagsbeschlusses vor kurzem an das Eisenbahnministerium mit dem Begehren gewendet, dasselbe möge einen erheblichen Theil dieses Mehrerfordernisses, nämlich den Betrag von 551 000 fl., zur Verfügung stellen, wogegen der Rest durch Vermittelung des Landes aufgebracht würde.

— **Heizbare Güterwagen.** Die Direktionen der ungarischen Eisenbahnen haben, wie berichtet wird, unter Voraussetzung des Einvernehmens mit den Anschlussbahnen beschlossen, für den Transport gewisser Lebensmittel zur Winterszeit den Verkehr heizbarer Güterwagen zu gestatten, deren Erprobung und Einführung im inneren ungarischen Verkehre günstige Erfolge ergab. Man beabsichtigt, vorläufig derartige Wagen nicht selbst beizustellen, sondern blos zu gestatten, dass die Parteien solche in den Fahrpark der Bahnen einstellen, wobei die Heizvorrichtung von der Aufsichtsbehörde genehmigt sein muss. Die Heizvorrichtung muss derart angebracht sein, dass die Heizung, welche mindestens sechs Stunden auszureichen hat, lediglich von aussen erfolgen könne; es muss überdies ein Behälter zur Aufnahme des nöthigen, vom Absender beizustellenden Heizmaterials am Wagen angebracht sein, welches Material gebührenfrei befördert wird. Die Anheizung und die Abstellung der Heizung in der Bestimmungsstation haben die Parteien zu besorgen, die Bahnanstalt übernimmt jedoch auf Wunsch der Parteien Nachheizungen in Unterwegsstationen und berechnet für jede Nachheizung 50 Heller, jedoch ohne Verantwortung für einen bestimmten Wärmegrad. Die Frachtgebühren werden für mindestens 10 000 kg für den Wagen berechnet und können in geheizte Wagen nur Güter für ein und dieselbe Bestimmungsstation verladen werden. Die Eisenbahn übernimmt keine Haftpflicht für Beschädigung oder Verderben der im geheizten Wagen beförderten Güter, während der Absender der Eisenbahn für die infolge der Heizung entstandenen Schäden ersatzpflichtig ist.

— **Neue Betriebsleitungen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ist, wie verlautet, derzeit mit dem Entwurfe einer Neueintheilung der Betriebsleitungen beschäftigt. Geplant ist die Neuerrichtung von fünf neuen Betriebsleitungen, und zwar in den Städten Pressburg, Losoncz, Fünfkirchen, Essegg und Temesvár. Nach Pressburg soll die derzeitige Budapest-linksufrige Betriebsleitung verlegt werden, während ein Theil des Gebietes der Szegediner Betriebsleitung der neuen Temesvárer

Betriebsleitung unterstellt werden dürfte. Es sind dies die Eisenbahnlinien südlich von Temesvár, während die Alfölder Linien der Szegediner Betriebsleitung angeschlossen werden. Die neuen Betriebsleitungen sollen schon mit dem Beginne des nächsten Jahres ihre Thätigkeit beginnen.

— **Regierungsrath von Schweigert †.** Am 3. d. Mts. ist der ehemalige Direktor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Regierungsrath von Schweigert, gestorben. Er war im November 1835 geboren. Nach Zurücklegung der Studien an der technischen Hochschule in Prag wurde er 1854 zum Ingeniörassistenten bei der Direktion der südöstlichen Staatsbahnen ernannt. 1856 trat er in die Dienste der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, deren Entwickelung er fortan seine Thätigkeit widmete. Im Jahre 1887 wurde Schweigert zum Leiter der Direktion und bald darauf zum Direktor der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ernannt. 1898 trat er nach mehr als 40jähriger Dienstzeit in den Ruhestand und wurde in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um das Eisenbahnwesen überhaupt und um das Emporblühen des Unternehmens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im besonderen in den Adelsstand erhoben.

— **Personalnachrichten.** Der Sektionsrath im Eisenbahnministerium Franz Schäffer, Vorstand des Departements für finanzielle Angelegenheiten, insbesondere des Eisenbahnbaues, wurde zum Ministerialrath ernannt.

Vereinsausland.

— **Dienstwohnungen der Bahnwärter der belgischen Staatsbahnen.** Da die belgische Eisenbahnverwaltung erkannt hat, dass die Wohnungen der Bahnwärter vom gesundheitlichen Standpunkt auf gewissen Linien zu wünschen übrig lassen, hat sie beschlossen, in möglichst kurzer Frist diesem Stand der Dinge abzuhelfen. Die Häuschen sollen vergrössert und bei jedem soll eine Cisterne, ein Trinkwasserbrunnen und ein isolirter Pavillon angelegt werden, abgesehen von anderen Veränderungen, welche die örtlichen Umstände nöthig machen.

— **Westschweizerische Alpenbahnprojekte.** Hierüber wird der „B. B.-Ztg." aus Bern unterm 28. Juli d. J. folgendes berichtet: Es gab eine Zeit, da sich Frankreich sehr für das Zustandekommen einer westschweizerischen Alpenbahn interessirte, Simplon oder St. Gotthard. Der Wunsch ging nämlich dahin, der deutsch-italienischen Annäherung durch den Gotthard eine Wettbewerbslinie zu schaffen, an der Frankreich den Hauptantheil und zu der es als stark betheiligter Aktionär jederzeit ein Wort zu sagen haben würde. Die Sache nahm aber dann, als der Simplon vorwog, eine andere Wendung, und da die Schweiz und Italien, als Staaten sowohl wie durch die betheiligten Gemeinden und Kantone bezw. Provinzen, sich selber finanziell in erheblichem Maasse betheiligten, blieb Frankreich ganz aus dem Spiel. Das hinderte aber die französischen Interessenten, einerseits die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und die Ostbahn, anderseits gewisse Handelsgebiete nicht, sich mit den praktischen Folgen der Durchbohrung des Simplon zu beschäftigen und die Frage nützlicher Anschlüsse zu studiren, um möglichst viel von der neuen Linie zu gewinnen und Schaden abzuwenden. So traten neue Eisenbahnprojekte auf, namentlich die Bahn über den Faucillepass und später die Abkürzung Frasne-Vallorbe (im Waadtländer Jura) der Paris-Lausannelinie. Erstere Zufahrtslinie scheint in neuerer Zeit aufgegeben worden zu sein, theils wegen ihrer grossen Kosten, theils, weil sie wegen des beabsichtigten Einbezuges von Genf eine genügende Abkürzung nicht bietet. Man wandte sich mit Nachdruck dem Stück Frasne-Vallorbe zu und ging die Jura-Simplonbahn um eine sehr erhebliche Beitragsleistung an, da sie ja Interesse daran habe, ihren Verkehr mit England und Mittelfrankreich zu steigern. Die schweizerische Gesellschaft legte den Fall dem Bundesrath vor, da die Schweiz ja in wenigen Jahren ihr Rechtsnachfolger sein wird, aber der Bundesrath ertheilte keine günstige Antwort. Er gab die Vortheile der Abkürzung für die Westschweiz zu, bemerkte aber, die Einwirkungen der neuen Linie auf das gesammte schweizerische Bahnnetz bezüglich des Verkehrs aus Frankreich nach Italien würden keine günstigen sein. Das Interesse der künftigen Bundesbahnen erfordere, dass der die Schweiz berührende Durchgangsverkehr auf einer möglichst langen Strecke über schweizerische Bahnlinien geführt werde. Für den wichtigen Verkehr von den französischen Seehäfen (England) nach Italien sowie von Paris nach Italien sei aber maassgebend, dass die Entfernung Basel-Chiasso über den Gotthard 378 Tarifkilometer betrage, diejenige von Vallorbe nach dem Simplon (Schweizer Grenze) nur 204 km. Es liege also nicht im schweizerischen Interesse, den Durchgangsverkehr von der Gotthardbahn abzulenken und dem Simplon zuzuleiten. Die Schweiz habe demnach nur in geringem Maasse Veranlassung, die Verbesserung der französischen Linie Paris-Vallorbe zu unterstützen.

So muss sich denn die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn schlüssig machen, ob sie die Abkürzungslinie Frasne-Schweizergrenze selber bauen will, was ihr niemand verwehren kann; die Schweiz würde über gewisse Erleichterungen, die sie gewähren kann, wie Mitbenutzung des Bahnhofs Vallorbe und Legung eines zweiten Gleises, nicht hinausgehen. Wie es scheint, macht sich aber in Frankreich noch eine andere Bewegung geltend, nämlich für die Lötschbergbahn (Bern) Thun-Frutigen-Lötschberg (Tunnel)-Brieg, welche der Kanton Bern als „seine" direkte Zufahrtslinie zum Simplon ohne Zweifel bauen wird und deren erstes Stück binnen kurzer Zeit (bis Frutigen) bereits dem Betrieb übergeben werden kann. Man erfährt nämlich, dass die Handelskammer von Besançon die Verbindung mit dem Simplon durch das Rhonethal aufgibt und die direkte Berner Linie empfiehlt. Zur Unterstützung dieser Haltung machte die genannte Handelskammer geltend, die Abkürzung Frasne-Vallorbe brächte der Stadt Pontarlier, die in der That „abgefahren" würde, grossen Nachtheil, wogegen dieselbe an der internationalen Linie bliebe, wenn letztere über Neuenburg, Bern, Thun durch den Lötschberg nach dem Simplon ginge. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn finde, ohne einen Pfennig auszugeben, im Lötschberg eine ebenso vortheilhafte Linie als Frasne-Vallorbe, deren Bausumme auf 23 000 000 Fr. berechnet wird. Auf der anderen Seite unterstützt die französische Ostbahn das Projekt einer kürzeren Zufahrtlinie Münster-Solothurn zur Lötschbergbahn. So fügen sich günstige Beweggründe zusammen, die auf die Ausführung des grossen bernischen Alpenbahnprojektes der Lötschbergbahn in gewissem Sinne bestimmend einwirken, und wenn auch der Kanton Bern, der aus eigenen Kräften s. Zt. die Jurabahnen, die Linien Bern-Biel-Neuchâtel und die Bern-Lausannebahn, die nachher im Netz der Jura-Simplonbahn aufgingen, gebaut hat, zur Zeit sich ein langsames Tempo auferlegen muss, so darf unseres Erachtens wohl gesagt werden, dass seine direkte Zufahrt zum Simplon gebaut wird, auch ohne Hilfe der Eidgenossenschaft.

Dass die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen den Bau neuer Eisenbahnlinien nicht verhindert, wie von den Gegnern des Rückkaufs prophezeit worden war, geht, abgesehen von den zahlreichen anderen kleinen Strecken, auch daraus hervor, dass eine grosse Alpenbahn, fast möchte man sagen, in aller Stille, ihrer Vollendung immer näher rückt. Wir meinen die direkte Linie aus dem Berner Oberland nach dem Genfer See, von Spiez am Thunersee durch das grosse Simmenthal über Saanen und durch das waadtländische Oberland nach Montreux mit Tunnel durch den Col de Jaman. Bereits ist das erste Stück Spiez-Erlenbach im Betrieb, das zweite, Erlenbach-Zweisimmen, im Bau begriffen, ebenso das jenseitige Endstück Montbovon-Montreux, und das vierte, das Mittelstück, geht seiner Finanzirung entgegen. Diese Bahn, durch Unterstützungen der Kantone Bern und Waadt ermöglicht, wird eine der schönsten Bahnen der Schweiz, vielleicht Europas werden als direkte Verbindung der zwei grössten Mittelpunkte des Fremdenverkehrs, des Berner Oberlandes und des Gebietes des Genfer Sees. Nicht nur die beiderseitigen Einzugsgebiete gehören landschaftlich zu den allerschönsten Partien unseres Landes, sondern auch die durchlaufenen Thalschaften wetteifern mit einer ununterbrochenen Reihe grossartiger Alpenscenerien, und da der Turistenverkehr zwischen den Endgebieten ein sehr lebhafter sein wird infolge des Abschneidens der ziemlich langweiligen Linie Bern-Lausanne, die drei an der Linie liegenden Thalschaften aber industriell und landwirthschaftlich (Holzhandel, Viehzucht, Käserei usw.) sehr entwickelungsfähig sind, so dürfte die künftige Linie Berner Oberland-Montreux auch gute Ergebnisse erzielen. Ich glaubte auf diese höchst interessante neue Verbindung, welche die Reise von Interlaken nach Montreux auf wenige Stunden herabmindert, aufmerksam machen zu sollen. Die beiden ersten Berner Strecken sind normalspurig, wegen des starken Güterverkehrs (Vieh- und Holztransporte, landwirthschaftliche Hilfsmittel, Versorgung zahlreicher Kurorte und Bäder), die westlichen meterspurig angelegt. Für letztere ist der elektrische Betrieb vorgesehen.

— **Verbilligung des Reiseverkehres in Italien.** Im deutsch-italienischen Reiseverkehr kommen vom 1. September d. J. ab für Rundreisekarten zu allen Turen südlich der Alpen neue Preise zur Einführung. Da vom genannten Tage ab neben den neuen Taxen Zuschlagsgebühren nicht mehr erhoben werden, so tritt damit eine allgemeine Ermässigung der Fahrpreise ein.

— Die Gesammteinnahmen der **City- und Südlondonbahn** betrugen im verflossenen Halbjahr 716 987 ℳ, die Betriebskosten 425 544 ℳ; der Reingewinn beläuft sich einschliesslich des Vortrages vom 31. Dezember v. J. auf 374 666 ℳ. Nach Abzug der

Obligationenzinsen verbleiben für die Dividende 269 686 ℳ. Der Vorstand schlägt vor, aus dieser Summe den Antheil an der vollen Dividende von 5 % jährlich auf die Vorzugsaktien der Emission von 1891 und die Zinsen von vier Monaten auf die Aktien von 1896 auszuzahlen, während die Zinsen der beiden übrigen Monate des Halbjahres dem Kapitalkonto belastet werden sollen. Ferner wird eine Dividende von 1,25 % auf die Stammaktien vorgeschlagen, so dass ein Vortrag von 16 075 ℳ auf das nächste Halbjahr verbleiben würde. Der Vorstand drückt sein Bedauern über den Rückgang der Dividende aus, der grossentheils dem Umstande zuzuschreiben sei, dass die Abgaben auf die Obligationen und die Vorzugsaktien gewachsen sind, bevor die kürzlich für den Verkehr eröffneten Erweiterungen einen entsprechenden Verkehr aufweisen konnten. Ueberdies sind die Preise der Kohlen und Materialien im allgemeinen sowie die Löhne erheblich gestiegen. Der Vorstand berichtet ferner, dass die Verlängerungen bis zur Moorgatestrasse und zum Clapham Common am 26. Februar und 4. Juli dem Verkehr übergeben worden sind und bereits zu einer erheblichen Vermehrung der ohnehin beständig zunehmenden Einnahmen geführt haben. Die Verlängerung bis Islington schreitet in erfreulicher Weise fort, so dass auf deren Eröffnung gegen März 1901 mit Bestimmtheit gerechnet werden darf; beide Tunnel sind fast vollendet. Da die Centrallondonbahn sich zwar im Betriebe befindet, aber noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist, hat man auch den für den Verkehrsaustausch der beiden Gesellschaften in der Nähe der Bankstation gebauten Tunnel noch nicht in Gebrauch genommen. Der Verbindungstunnel mit der Brightonbahn bei der Londonbrücke ist im Bau begriffen. Die wichtigen Erweiterungen und Aenderungen in der Krafterzeugungsstelle sind bereits fertig gestellt; das Material und die Ausrüstungsgegenstände für die Erweiterungen in Islington sind bereits beschafft und zehn Ergänzungslokomotiven für diesen Theil der Linie bestellt. Die Grundeigenthümer haben ihre Einwilligung zu einer Abmachung zwischen der City- und Südlondonbahn einerseits und der Bakerstrasse- und Waterloobahn andererseits gegeben. Letztere Gesellschaft hat nämlich die Ermächtigung erwirkt, ihre Linie bis zur Elephant- und Castlestation zu verlängern und beabsichtigt, wie erwähnt, im Einvernehmen mit der City- und Südlondonbahn eine Verbindung der beiden Netze durch den Bau eines Tunnels herzustellen, von dem man sich einen beträchtlichen Verkehrsaustausch verspricht. In einer angesagten ausserordentlichen Sitzung wird eine Abänderung des gegenwärtig bestehenden Vertrages mit der City- und Brixtongesellschaft in Vorschlag gebracht werden, der eine Kapitalerhöhung der letzteren Gesellschaft bezweckt. Gleich nach der nahe bevorstehenden Vollendung der Bahnhofsgebäude in der Moorgatestrasse werden die Büros der Gesellschaft dorthin verlegt werden. Die oberen Stockwerke des Gebäudes sind bereits vortheilhaft vermiethet worden. Es wird ferner beabsichtigt, die gegenwärtigen Diensträume in der König Wilhelmstrasse einer gründlichen Instandsetzung und Ausschmückung zu unterziehen, damit sie bis zur Uebernahme durch die City- und Brixtongesellschaft nutzbringend vermiethet werden können.

— **Die Leistungsfähigkeit der Nikolaibahn.** Vor einiger Zeit ging wie alljährlich wieder einmal die übliche Klage über die bedeutenden Güteranhäufungen auf den russischen Eisenbahnen durch alle russischen Zeitungen. Gleichzeitig wussten die Zeitungen aber auch mitzutheilen, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten dieses Mal ernstlich zugreifen wolle: Die Durchlassfähigkeit der Nikolaibahn und der Moskau-Kasanbahn soll wesentlich erhöht und der Moskauer Eisenbahnknotenpunkt in allernächster Zeit vollständig umgestaltet werden; in Moskau laufen gegenwärtig zehn Linien zusammen. Die Durchlassfähigkeit der Ssamara-Slatoustbahn soll erhöht werden: dasselbe soll auf den einzelnen Theilstrecken der Südostbahnen sowie auf gewissen Theilstrecken der Libau-Romny- und Losowo-Ssewastopolbahnen geschehen.

Grossen Eindruck machten aber diese, wie es schien sanguinischen Mittheilungen nicht, denn gar zu oft waren bei den Interessenten schon Hoffnungen erweckt worden, die aber in der Regel eben so oft nicht in Erfüllung gingen.

Aber dieses Mal scheint die Staatsregierung und namentlich das Ministerium der Verkehrsanstalten doch Ernst mit der wichtigen Frage zu machen, wenigstens die Leistungsfähigkeit der Nikolaibahn zu erhöhen. An maassgebender Stelle im Finanzministerium scheint man von der Nothwendigkeit überzeugt zu sein, denn die amtliche „Handels- und Industriezeitung" lässt sich wie folgt über die Frage vernehmen:

„Nach gegenseitigem Uebereinkommen zwischen dem Ministerium der Verkehrsanstalten und der Reichskontrole wurde kürzlich eine Kommission niedergesetzt, die die Verstärkung der Transportfähigkeit der Nikolaibahn in Erwägung zu ziehen hat. Die Kommission, die in nächster Zeit ihre Beschlüsse zu fassen hat, steht vor einer ausserordentlich wichtigen Aufgabe, da sie über das Schicksal unserer ältesten und wichtigsten Verkehrsader entscheiden soll.

Die Nikolaibahn hat in der letzten Zeit die allgemeine Aufmerksamkeit dadurch auf sich gelenkt, dass sie zeitweilig in rasch auf einander folgenden Zwischenräumen dem gesteigerten Personen- und Güterverkehre gegenüber versagte. Im Laufe des verflossenen Winters wurde ständig darüber geklagt, dass die Nikolaibahn die zur Beförderung angenommenen Güter unregelmässig zustellt und überdies nicht imstande ist, die ihr von den einmündenden Bahnen übergebenen Güter rechtzeitig weiter zu befördern. Dieser Zustand verschärfte sich im Sommer insofern, als zu gewissen Zeiten die Beförderung der Reisenden ins Stocken gerieth. Die Reisenden müssen Tage lang vor ihrer beabsichtigten Reise Plätze für bestimmte Züge belegen, da sie sonst Gefahr laufen, nicht befördert zu werden. Der grosse wirthschaftliche Aufschwung, den Russland eben durchlebt, stellt an die Nikolaibahn, als an eine der wichtigsten Eisenbahnverkehrswege des Reiches, ganz besonders hohe Anforderungen. Diese Linie ist aber den Verhältnissen nicht gefolgt, daher erweist sie sich grösseren Anforderungen nicht gewachsen.

Ueber den Betrieb auf der Nikolaibahn geben nachstehende, den Rechenschaftsberichten der Bahn entnommene Angaben Aufschluss. Im Jahre 1893 wurden auf ihr 233 000 000 Pud (= 3 816 540 t) Güter befördert, im Jahre 1899 bereits 333 000 000 Pud (= 5 444 540 t). Nach dem Verkehrsergebniss der ersten Monate des laufenden Jahres lässt sich erwarten, dass dieser grossartige Verkehr noch weiter im Wachsen begriffen ist und annähernd 365 000 000 Pud (= 5 978 700 t) erreichen wird. Die Bahn hat daher im Durchschnitt 1 000 000 Pud (= 16 380 t) Güter täglich zu befördern. Personen wurden befördert im Jahre 1894 2 800 000, im Jahre 1899 bereits 4 600 000; es kann angenommen werden, dass die Zahl der Personen im laufenden Jahre 5 000 000 erreichen wird. Unter solchen Verhältnissen ist die Verwaltung der Bahn nicht imstande, den an die Linie gestellten Anforderungen zu genügen. Ueberdies hat die Bahn mit einem Umstande zu kämpfen, der den Zugverkehr ungemein erschwert: sie muss Züge von sehr verschiedener Geschwindigkeit befördern. (Dieser Umstand wird wohl auf jeder Hauptbahn, selbst auf jeder Nebenbahn vorliegen, so dass hierin etwas besonderes zu Ungunsten der Leistungsfähigkeit der Nikolaibahn unmöglich gefunden werden kann. D. Schriftl.) Die Güterzüge müssen durchlassen: Schnellgüterzüge, Personenzüge vierter Klasse, Militär- und gewöhnliche Personenzüge. Diese letzteren müssen ihrerseits die Schnell- und Kurirzüge durchlassen. Da auf der Linie das Blockpostensystem besteht, nach welchem die Züge nach einander folgen, so rufen Verspätungen Anhäufungen von mehreren Zügen auf den Stationen hervor. Da die Rangir- und Aufstellgleise auf den Stationen in ihrer Ausdehnung ungenügend sind, müssen oft Züge getheilt und auf verschiedene Gleise gestellt werden, um folgende Schnellzuge durchlassen zu können. Solche Manöver erfordern nicht nur viel Zeit, sondern sie bringen auch direkte Gefahren für Leib und Leben sowie für die Unversehrtheit der Güter mit sich. Stockungen, die auf diese Weise entstehen, setzen sich auf weite Strecken fort und übertragen sich auf alle in der betreffenden Richtung rollende Züge. . . . . Alles dieses weist darauf hin, dass es an der Zeit ist, die Durchlassfähigkeit der Nikolaibahn zu verstärken. Es muss daher gehofft werden, dass die eingangs erwähnte Kommission die Angelegenheit nach allen Richtungen eingehend in Erwägung ziehen wird.

Da jedoch die Aufgabe der Kommission eine sehr umfangreiche ist, so kann nicht erwartet werden, dass sie dieselbe rasch lösen wird und dass sie in der nächsten Zeit die erwähnten Missstände wird beseitigen können. Im Hinblick hierauf bringt die Verwaltung der Nikolaibahn zunächst folgende Maassnahmen in Vorschlag: Die Hauptlinie ist in Bezug auf den Betrieb in zwei Theile zu theilen, an deren Spitze zwei anordnende Beamte mit den Rechten eines Betriebschefs stehen. Einer dieser Betriebschefs soll seinen Wohnsitz in Moskau, der andere in Bologoje, d. h. an den wichtigsten Uebergabepunkten, haben. Die betreffenden Beamten sollen auf ihrer Theilstrecke den regelrechten Verkehr überwachen und alle hierauf bezüglichen Anordnungen treffen."

Man kann der deutschen „St. Petersburger Zeitung", die ihre Leser gleichfalls von dieser halbamtlichen Mittheilung in Kenntniss setzt, nicht Unrecht geben, wenn sie eingehend ausführt, dass es auffallend ist, dass die „Handels- und Industriezeitung" mit einer Hand Oel auf eine offene Wunde träufelt, um sie mit der anderen Hand rauh zu berühren. Es ist uns, schreibt das Blatt, auch nicht erfindlich, warum eine Kommission — voraussichtlich sehr lange Zeit — über eine Angelegenheit berathen muss, die vollständig klar ist. Die Missstände auf der Nikolaibahn und die Ursachen derselben sind so bekannt, dass es keiner grossen Erwägungen, sondern nur schleunigster Abstellung der mehr als bekannten Uebelstände bedarf. Die Nikolaibahn hat den Handel seit Jahren so schwer geschädigt,

dass es für sie nun wirklich an der Zeit ist, dem wirthschaftlichen Aufschwunge zu folgen, dessen Anforderungen sie z. Zt. nicht gewachsen ist; das muss ihr um so leichter fallen, als sie in dem Kreise der Eisenbahnen wegen der grossen Reineinnahmen, die sie abwirft, mit Recht eine Goldbahn genannt wird. Was den Vorschlag der Verwaltung der Nikolaibahn anlangt, so will es scheinen, dass mit demselben keine positiven Ergebnisse zu erzielen sind. An Beamten, die den Betrieb überwachen, leiten, ihn dirigiren und alle hierauf bezüglichen Anordnungen treffen, fehlt es bereits gegenwärtig nicht, die Schaffung neuer Aemter kann also keine Hilfe bringen; vielleicht eher das Gegentheil. Schliesslich muss die Frage aufgeworfen werden, inwiefern Beamte den Betrieb regeln können, so lange die Linie erwiesenermaassen nicht leistungsfähig ist?

Die Befürchtungen, die in den Auseinandersetzungen der „St. Petersburger Zeitung" zum Vorschein kommen, haben sehr viel Berechtigung, denn es gibt wohl kaum ein zweites Land, in dem Kommissionsberathungen so häufig zu Verschleppungen, ja nicht gar zu selten selbst zu vollständigem Zerrinnen im Sande führen, als in Russland. Und das keineswegs nur bei zweifelhaften, sondern ebenso oft bei allen über allem Zweifel erhabenen Fragen. Wenn da betheiligte Kreise Befürchtungen laut werden lassen, dass die vorliegende, ausserordentlich wichtige Frage, deren glückliche Lösung eine Lebensbedingung für den gewaltigen Güteraustausch zwischen Petersburg und Moskau berührt, ein gleiches Schicksal erfahren könnte, so ist das gewiss begreiflich. Es gilt in dem vorbesprochenen Falle ganz besonders: doppelt gibt, wer schnell gibt!

Was wird aber mit den übrigen, zu Anfang dieser Mittheilung genannten Bahnen zu thun beabsichtigt? Die Nothlage dort ist nicht geringer und die Schädigung der Handelsinteressen, an denen keineswegs nur Russland betheiligt ist, ist dort kaum weniger schwer.

— **Russland und die Eisenbahnbauten in Persien.** Vor einigen Monaten wurde bekanntlich der Vertrag erneuert, der Russland das ausschliessliche Recht gewährt, Eisenbahnen und Verkehrsmittel in Persien anzulegen. Trotz dieses Vorrechtes ist aber bisher noch nichts geschehen, um die Errungenschaft zur That zu machen. Der Grund dieses Zögerns liegt wohl ausschliesslich im Mangel an flüssigen Mitteln, der häufig genug und gerade bei wichtigen Unternehmungen sich fühlbar macht. Unter der Bevölkerung Persiens herrscht infolge dessen Unzufriedenheit und Enttäuschung. In einem Berichte der „Nowoje Wremjä" aus Südpersien wird diese Stimmung festgestellt, die allmählich einen Russland ungünstigen Umfang annehmen könne. Der Gewährsmann des Blattes erzählt, dass in den letzten Wochen zahlreiche russische Reisende Persien besucht hätten. Von allen Seiten hätte man sie mit Fragen bestürmt, wann denn die Eisenbahnen gebaut werden würden, und der Unmuth sei gross, wenn die Reisenden erwiderten, dass ihnen darüber nichts bekannt sei. Man höre dann Bemerkungen wie: „Was bedeutet das? Die Russen wollen selbst keine Verkehrsmittel anlegen und verwehren es anderen, solches zu thun. Was geht es uns an, dass die Russen mit den Engländern sich nicht vertragen. Wir brauchen die Eisenbahn, und wer sie uns baut, der ist unser Freund."

Nach der Darstellung der vorgenannten Quelle herrscht allenthalben, unter sämmtlichen Berufsklassen Persiens, das lebhafte Verlangen, die Verkehrsmittel des Landes so bald wie möglich und in durchgreifender Weise zu vervollkommnen. Auch die Geistlichkeit, die im Orient sonst stets die Gegnerin von Reformen und Neuerungen ist, wünscht die baldige Herstellung der Eisenbahn. Das einfache Volk endlich, welches in Persien so oft mit bitterer Noth zu kämpfen hat, hofft auf den Bahnbau, um dabei Arbeit und lohnenden Verdienst zu finden. Es bedarf eigentlich kaum des Hinweises der „Nowoje Wremjä", dass die Engländer die Enttäuschung, welche durch die Hinausschiebung der Bahnbauten in Persien um sich greife, zu ihren Gunsten auszunutzen verstehen. Namentlich soll der Konsul Saiks von Kerman eine russenfeindliche Thätigkeit mit grosser Umsicht und bemerkenswerther Energie entfalten.

Um ihr gefährdetes Ansehen wieder zu kräftigen, gibt es für die Russen eigentlich nur ein Mittel: die Bahnbauten so rasch wie möglich zu beginnen. Dagegen spricht nun allerdings der Mangel an Geld. Aber mit Recht empfiehlt der Berichterstatter der „Nowoje Wremjä", die wohlhabenden Perser zur Finanzirung des Unternehmens hinzuzuziehen. Ein grosser Theil des Geldes würde sich jedenfalls in Persien selbst beschaffen lassen. Der Berichterstatter versichert, er sei wiederholt von wohlhabenden Persern gefragt worden, ob kapitalkräftige Privatpersonen sich auch an den Eisenbahnunternehmungen betheiligen dürfen. Es gebe in Persien zahlreiche Begüterte, die garnicht wüssten, wie sie ihre Kapitalien anlegen sollten. Sie möchten sie bei den Bahnbauten gerne verwenden. Man halte die Rentabilität der geplanten Linien für durchaus gesichert; der Waarenverkehr werde bedeutend sein, ausserdem gewinne man die Möglichkeit, die mineralischen Bodenschätze auszubeuten. Namentlich die Provinz Kerman biete die günstigsten Aussichten. Dort seien reichhaltige Kohlenlager ermittelt, ausserdem finde sich Schwefel, Magnesia, Kupfer, Blei und noch einiges andere vor, was in der chemischen Industrie Verwendung finde.

Der Bericht räth schliesslich in dringender Form, die Konsuln und Agenten erheblich zu vermehren, namentlich an den Stellen, die für den Handel und die politischen Verhältnisse von Bedeutung sind. Darin sollte man sich an den Engländern ein Beispiel nehmen, die es immer verständen, die richtigen Leute auf den richtigen Platz zu stellen. Wie wenig dagegen von Russland zur wirthschaftlichen Erschliessung Persiens geschehen sei, ersehe man unter anderem aus dem Umstande, dass bisher noch keine direkte Postverbindung zwischen Chorassan und dem südlichen Persien bestehe. Briefe und Werthsendungen müssten zunächst einen bedeutenden Umweg machen.

Der Brief aus Südpersien im gelesensten Blatte Petersburgs beleuchtet wieder einmal in greller Weise die persischen Zustände und das Verhältniss, in dem das Zarenreich zu ihnen steht. Das abfällige Urtheil aus russischem Munde ist ungemein bezeichnend. Es beweist nur zu deutlich, dass Russland Persien noch lange nicht so vollständig beherrscht, dass eine Auflehnung gegen seinen Willen undenkbar ist.

— **Die ausgewiesenen Beamten der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft.** Bei der am 2. d. Mts. in Vlissingen erfolgten Ankunft der aus Transvaal ausgewiesenen Beamten der Gesellschaft erklärte der Direktionspräsident van de Wall Bake, dass den Beamten, da nicht durch die Gesellschaft entlassen, die Gehälter weitergezahlt werden würden. Die Ausweisung ist, wie die „Voss. Ztg." berichtet, aus dem Grunde erfolgt, weil bei der Besetzung von Prätoria durch die britischen Truppen die Angestellten aller Nationalitäten einmüthig Dienstleistung im Bahnbetriebe verweigerten; nachdem dieser Zustand etwa einen Monat gedauert hatte, wiederholte die englische Militärbehörde die Aufforderung, die Thätigkeit wieder aufzunehmen, und als auch darauf allseitig eine ablehnende Antwort gegeben wurde, erliess Lord Roberts den Befehl, das Personal als Kriegsgefangene zu behandeln und auf Kosten der englischen Regierung nach Holland abzuschieben.

Einer Reutermeldung aus Lourenzo Marques vom 4. d. Mts. zufolge haben die Eisenbahnangestellten und Zollbeamten daselbst ihre Entlassung eingereicht. Sie wurden durch Offiziere ersetzt.

Allgemeines.

— **Um einen Hund zum Krüppel geworden.** Auf tragische Weise zu einer gewissen Berühmtheit gelangt ist der Lokomotivführer Thomas Scott in Nordengland. Dem Unglücklichen wurden, wie der „Hamb. Korresp." meldet, vor wenigen Wochen, als er kurz vor der Station Newcastle on Tyne von seiner Maschine sprang, um einen zwischen den Schienen anscheinend schlafenden Schäferhund zu retten, von einem auf dem Nebengleis daherkommenden Zuge beide Beine abgefahren. Zur Verwunderung der Chirurgen, die ihn behandelt haben, erholte sich der furchtbar Verstümmelte und befindet sich nun auf dem Wege der Besserung. Auf besonderen Wunsch der Königin Victoria, die ein Bild von dem Manne zu haben wünschte, dessen humane Handlung die erlauchte Hundefreundin zu Thränen rührte, wurde der Patient — sobald es sein Zustand erlaubte — photographirt. Die englischen Zeitungen bringen jetzt das Bild des um eines Hundes willen zum hilflosen Krüppel gewordenen Mannes und veröffentlichen gleichzeitig ein Schreiben, das die Königin an Oberst Coulson in Newbrough richten liess, der eine Sammlung für den Unglücklichen und seine Familie ins Werk setzte. Das Ergebniss dieser noch nicht abgeschlossenen Sammlung, der Königin Victoria eine ansehnliche Summe hinzufügte, beläuft sich bereits auf 1084 £ (21 680 *M*.).

— **Berlins Brennmaterialverbrauch.** Berlins Steinkohleneinfuhr hat sich auch im ersten Halbjahre 1900 recht lebhaft gestaltet, indess sind, was den Verbrauch betrifft, die gegenüberstehenden Vorjahrsziffern nicht ganz erreicht worden, wobei eine stärkere Einfuhr englischer Kohle und eine erhebliche Zunahme des Braunkohlenverbrauchs in die Augen springt. Die Gesammteinfuhr betrug an Steinkohlen 903 919 t (gegen 853 084 t im ersten Halbjahre 1899) und an Braunkohlen 482 209 (394 446) t; dagegen stellte sich unter Berücksichtigung der Versandmengen der Bedarf der Reichshauptstadt an Steinkohlen auf 817 232 (820 235) t und an Braunkohlen auf 477 677 (391 219) t. Ausserdem bezogen die Vororte mittelst Bahn und Wasser an Steinkohlen 414 195 (+ 64 538) t und an Braunkohlen 114 764 (+ 23 513) t; nach diesen Stationen wurden aus Oberschlesien und Westfalen 35 270 t oder 15 143 t mehr eingeführt, während

Niederschlesien 2 239 t weniger heranführte. Von der Einfuhr englischer Kohlen, die sich insgesammt auf 176 355 (+ 104 207) t bezifferte, entfielen für Berlin 143 781 (89 047) t und für die Vororte 20 174 (14 788) t auf die Wasserwegbeförderung. Nach den amtlichen Feststellungen gingen im ersten Halbjahre 1900

an Steinkohlen und Koks:	ein:	aus:
	Tonnen	
aus England	145 077	7 679
„ Westfalen	93 921	1 036
„ Sachsen	420	—
„ Oberschlesien	555 070	70 134
„ Niederschlesien	109 461	7 868
überhaupt	903 949	86 717
an Braunkohlen:		
aus Böhmen	14 591	77
„ Preussen und Sachsen	467 618	4 455
überhaupt	482 209	4 532

Der Bedarf Berlins betrug demnach verglichen mit dem Vorjahre

an Steinkohlen und Koks:	1900	gegen 1899
	Tonnen	
aus England	137 398	+ 52 562
„ Westfalen	92 885	— 16 554
„ Sachsen	420	— 1 504
„ Oberschlesien	484 936	— 23 584
„ Niederschlesien	101 593	— 13 923
überhaupt	817 232	— 3 003
an Braunkohlen:		
aus Böhmen	14 514	— 15 860
„ Preussen und Sachsen	463 163	+ 102 318
überhaupt	477 677	+ 86 458

Die nicht im Weichbilde Berlins liegenden Stationen (Vororte) bezogen im ersten Halbjahre

auf dem	1900 Steinkohlen	gegen 1899 Steinkohlen	1900 Braunkohlen	gegen 1899 Braunkohlen
	Tonnen		Tonnen	
Bahnwege	220 566	+ 23 903	112 708	+ 31 542
Wasserwege	193 629	+ 40 635	2 056	— 7 999

— **Eine Brückensenkung mittelst hydraulischer Pressen.** Eine technisch besonders interessante Leistung wurde vor einigen Tagen bei der schiefen Viaduktüberführung der Berliner elektrischen Hochbahn über die Kanalbrücke der Anhalter Bahn und über den Landwehrkanal beendet. Es handelte sich darum, die grosse eiserne, über 8 m breite Gitterbrücke von 78 m Spannweite, welche, um nicht den Eisenbahnverkehr unter den hierzu besonders hergestellten hochragenden Baugerüsten zu behindern, während der Montirung 1,85 m über ihre endgültigen Stützpunkte gebaut wurde, nun nach ihrer Fertigstellung auf letztere selbst herabzulassen. Zu diesem Zweck hatte man die Brücke an ihren vier Endpunkten auf je drei hydraulische Pressen gestützt, die zusammen eine Höchstleistungsfähigkeit von 144 Atmosphären besitzen. Das Senken geschah nun nach Entfernung der Rüstungen in der Weise, dass die Spannung der zwölf hydraulischen Pressen bei allen vier Auflagern an vorher genau bestimmten Zeitpunkten gleichmässig vermindert wurde, was allmählich die Senkung des gewaltigen Kolosses, der das respektable Gewicht von rund 400 t besitzt, jedesmal um 12 mm bewirkte. Um dem bei allen derartigen langen Eisenkonstruktionen unvermeidlichen Durchdrücken nach Möglichkeit entgegen zu treten, hatte man beim Montiren schon vorher eine Ueberhöhe von 12,5 cm im Mittel vorgesehen; nach Wegnahme der Rüstungen erreichte man dadurch, dass das Durchdrücken derselben nur 30 mm betrug, welches in Anbetracht der Länge der Brücke als ein äusserst geringes Maass betrachtet werden muss. Als ein den Arbeitsbetrieb erschwerender Umstand tritt noch die Auflagerung auf den östlichen eisernen Pfeiler, einer sogenannten beweglichen Pendelstütze, hinzu, im Gegensatz zu dem westlichen festen Ziegelmauerwerk am anderen Ufer des Landwehrkanals; trotzdem gingen die eine Zeit von vier Tagen beanspruchenden Senkungsarbeiten ohne jeden Zwischenfall glatt von statten. Die gesammte Herstellung dieser Ueberführung, ausgeführt von dem Brückenwerk Gustavsburg bei Mainz, einer Zweiganstalt der Vereinigten Augsburger und Nürnberger Maschinenfabriken, hatte während der ganzen Bauzeit die Aufmerksamkeit fachmännischer Kreise interessirt; hauptsächlich wurden die Senkungsarbeiten von vielen Offizieren der militärischen Lehranstalten Berlins mit Interesse verfolgt. Nicht unerwähnt mag bleiben, dass sowohl die Länge dieses eisernen Bauwerkes, als auch die 15 m über dem Wasserspiegel des Kanals liegende Höhe auf der gesammten Hochbahnstrecke nicht ihres gleichen aufweist und als ein technisches Kunstwerk auch der ganzen Umgebung einen gewissen malerischen Reiz verleiht.

— **Rettung von Menschenleben auf hoher See.** Bekanntlich haben die Erben des bei dem Untergange der „Bourgogne“ mit seiner Gattin auf so traurige Weise ums Leben gekommenen Herrn Anthony Pollok einen Preis von 100 000 Fr. für den besten Apparat zur Rettung von Menschenleben auf hoher See ausgesetzt. Die Entscheidung über die Zuerkennung dieses Preises ist der internationalen Jury der die Handelsschifffahrt umfassenden Klasse 33 der Pariser Weltausstellung übertragen worden. Die genannte Jury hat mit den vorbereitenden Arbeiten eine Kommission von Sachverständigen beauftragt, der u. a. auch Kapitän z. S. R. Siegel, Marineattaché der deutschen Botschaft in Paris, angehört. Wie wir hören, hat diese Kommission ihre Berathungen nunmehr beendigt und ist zu dem Ergebniss gekommen, der Jury zu empfehlen, von der Zuerkennung des Preises in seiner ganzen von den Erben des Herrn Pollok festgesetzten Höhe zur Zeit abzusehen. Infolge dessen ist in Aussicht genommen, die Preisbewerbung um zwei oder drei Jahre zu verlängern, und zwar unter Bedingungen, welche später zur Veröffentlichung gelangen werden. Die Apparate und sonstigen Ausstellungsgegenstände, welche um den Pollokpreis in Wettbewerb getreten sind, finden sich vereinigt in dem Palais de la Navigation de Commerce, und zwar auf der am Ufer der Seine sich entlang ziehenden Terrasse. Die Ausstellung umfasst eine grosse Zahl sehr interessanter Apparate, welchen zum Theil neue, orginale und praktisch werthvolle Ideen zu Grunde liegen.

Ueber die Anwendung der Eisenbahnmarke in Deutschland

berichtet der Centralinspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Ritter von Loehr, in der „Oesterr. Eisenbahn-Ztg.“ wie folgt:

„Die königlichen Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M. und Mainz haben einen vom 15. Mai d. J. ab gültigen neuen Tarif sammt Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Eisenbahnpacketen zwischen den (177) Stationen ihrer Bezirke eingeführt, der in vielerlei Hinsicht sehr interessante Bestimmungen enthält. Seine wichtigsten Bestimmungen sind in Kürze die folgenden:

Die Eisenbahnpackete dürfen die Grenzen von 0,5 kg und 30 kg nicht überschreiten, sie müssen gut verpackt, mit einer Adresse und statt mit Frachtbrief mit einer „Eisenbahnpacketadresse“ aufgegeben werden. (Diese Eisenbahnpacketadresse enthält nur Vordruck für die Angabe des Namens und der Wohnung des Adressaten, der Bestimmungsstation, des Gewichtes, für die Quittung des Empfängers, des Stempels der Empfangsstation und zum Aufkleben der Marken, sowie für Angaben über steuerpflichtigen Inhalt, gewünschte Expresszustellung usw., und hat einen seitlichen Abschnitt, der vom Empfänger abgetrennt und zu schriftlichen Mittheilungen für diesen benutzt werden kann. Die Rückseite trägt den Abdruck der wichtigsten Bestimmungen über Eisenbahnpackete.) Zur Beförderung werden alle Güter mit Ausnahme der laut Verkehrsordnung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen angenommen. Der Inhalt ist nur dann anzugeben, wenn das Gut am Bestimmungsorte steuer- oder oktroypflichtig ist. Jedes Stück bildet eine besondere Sendung. Nachnahme und Interesseversicherung sind nicht zulässig. Eine etwa gewünschte Bescheinigung der Einlieferung wird durch Abstempelung eines Duplikates der Begleitadresse oder eines Einlieferungsbuches geleistet. Der Tarif ist höchst einfach; es werden berechnet

Für Packete von	bei Entfernung bis 100 km	über 100—150 km
½—7 kg	20 ₰	40 ₰
über 7—17 „	40 „	80 „
„ 17—30 „	80 „	160 „

Die Fracht ist bei der Aufgabe entweder baar zu erlegen oder wird durch Aufklebung von Marken, deren zwei Gattungen aufgelegt sind, zu 20 und 80 ₰ und die bei den Gepäckkassen und sonstigen Packetannahmestellen erhältlich sind, entrichtet. Die Beförderung erfolgt mit dem nächsten geeigneten Zuge (also auch Schnell- bezw. Lastzug), nur muss das Packet eine halbe Stunde vor seinem Abgang aufgegeben sein. Die Zustellung in der Bestimmungsstation erfolgt innerhalb dreier Stunden durch die Bahn gegen Anrechnung ganz geringer Gebühren (d. i. in einigen Städten 10 ₰), für Expresszustellung (innerhalb einer Tagesstunde nach Ankunft) sind weitere 40 ₰ zu entrichten. Die Auslieferung erfolgt gegen Empfangsbescheinigung auf der Begleitadresse und gegen Zahlung etwa zu gering bemessener Gebühren, der Zustellungsgebühr und etwaiger Baarauslagen (für Steuer usw.).

Die Lieferzeit für die Eisenbahnpackete beginnt zwei Stunden nach der Auflieferung und beträgt bis zur fahrplan-

mässigen Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation für Strecken bis 100 km 8 Tagesstunden, über 100 km 12 Tagesstunden. Die Haftung für Verlust, Beschädigung und Versäumung der Lieferzeit richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen der Verkehrsordnung. Die Haftbarkeit für Verlust erlischt, wenn das Packet nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges abgefordert wird.

Aus den Abfertigungsvorschriften will ich nur hervorheben, dass die Packete von den Gepäckabfertigungsstellen, welche die Annahme usw. zu besorgen haben, gewogen werden müssen, dass die Begleitadressen und die Packete mit gleichlautenden Nummernzetteln zu bekleben sind. Die Sendungen sind mit Angabe der Bestimmungsstation und der Nummer nach Zügen entweder in das Gepäckquittungsbuch oder (in grösseren Stationen) in ein eigenes Formular einzutragen, von welch' letzterem der Packmeister des Zuges die Urschrift erhält, während das (kopirte) Duplikat zurückbleibt. Die Empfangsstation hat die Begleitadressen mit dem Empfangsstempel zu versehen, die richtige Frankirung nachzuprüfen, Minderbeträge einzuziehen und in Marken zu entwerthen. Die Marken werden so wie Fahrkarten bestellt; die Einnahmen für Marken sind täglich in das Gepäckeinnahmebuch einzutragen und an die Stationskasse abzuführen. Ueber Empfang, Ausgabe und Bestand an Marken sowie über den Erlös wird eine ganz einfache Nachweisung geführt, deren Endsumme in die Gepäckmonatsrechnung aufzunehmen ist. Die Nachweisung mit der Monatsrechnung sowie die Begleitadresse sind monatlich der Verkehrskontrole I zur Prüfung einzusenden.

Das ganze Verfahren ist dem bei der Post üblichen Packetabfertigungsverfahren nachgebildet und ist jedenfalls gegenüber der schwerfälligen Abfertigung mittelst Frachtbriefes und Kartirung usw. weitaus einfacher. Gegenüber dem früheren Verfahren liegt ein wesentlicher Fortschritt darin, dass die Marken nicht mehr blosses Kontrol-, sondern Zahlungsmittel geworden sind, gegenüber der bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen eingeführten Abfertigung mittelst Frankirungsmarken darin, dass nicht blos Lebensmittelsendungen zugelassen sind und dass der Tarif billig ist. Ein Vorzug des österreichischen Verfahrens ist der Fortfall jeglicher Schreibarbeit seitens des Absenders (keine Begleitadresse) und die praktische Einrichtung der Marken, von denen ein Abschnitt abgetrennt werden und als Empfangsbestätigung dienen kann."

Bücherschau.

— Nietmann's Eisenbahnatlas des Deutschen Reiches und der angrenzenden Gebiete, dargestellt in 18 nach politischen Gebieten und Provinzen getrennten Spezialkarten und einer Uebersichtskarte nebst vollständigem Stationsverzeichniss. Leipzig 1899. W. Nietmann's Verlag. Preis 4,80 ℳ.

Von diesem wohl den meisten Eisenbahnern bekannten Handatlas ist vor kurzem eine neue (17.) Auflage erschienen. Diese im schlichten Gewande und mit nur zweifachem Farbendruck hergestellte Kartensammlung dürfte allen denen, welche eine billige und doch durch Deutlichkeit und Uebersichtlichkeit sich auszeichnende Sammlung von Uebersichtsplänen ihr eigen nennen wollen, ein willkommener Freund sein. Welcher Beliebtheit sich das Kartenwerk erfreut, davon zeugt am besten sein Erscheinen in bereits 17. Auflage. Ausser dem sehr niedrigen Preise dürften zur Verbreitung des Atlas wohl auch nicht wenig die äusserst günstigen Bezugsbedingungen beigetragen haben. Der Verlag erbietet sich nämlich, alte Eisenbahnatlanten oder -Karten (wo und wann diese erschienen sind und wie erhalten, ist gleichgültig) gegen die neue 17. Auflage des Nietmann'schen Eisenbahnatlas von Deutschland umzutauschen, und zwar derart, dass er bei Bestellung je eines Exemplares je einen alten Atlas oder je eine alte Karte mit 1,50 ℳ in Zahlung nimmt. Die Zusendung erfolgt portofrei und kann der nachzuzahlende Betrag von 3,30 ℳ auf Wunsch auch in Raten abgezahlt werden. Erwähnt sei noch, dass gleiche günstige Bedingungen der Verlag beim Bezuge des von ihm herausgegebenen Eisenbahnatlas von Deutschland, Schweiz und Oesterreich-Ungarn (Preis 8,50 ℳ) bietet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Mährisch Schildberg-Grulich gelegene Halte- und Ladestelle Mährisch Karlsdorf ist am 1. d. Mts. auch für den unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Auf der an der Strecke Britz-Templin gelegenen Haltestelle Werbellinsee gelangen vom 10. d. Mts. ab auch Stückgüter zur Abfertigung.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Am 15. d. Mts. wird der an der Strecke Berlin Lehrter Bhf.-Dallgow-Döberitz zwischen den Stationen Spandau (4,54 km) und Dallgow-Döberitz (5,78 km) neuerrichtete Haltepunkt Staaken für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2322 vom 1. August d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Altona auf Genehmigung der Uebertragung des Verkaufs zusammenstellbarer Fahrscheinhefte an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 6. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. August wird der an der Bahnstrecke Berlin-Dallgow-Döberitz zwischen den Stationen Spandau und Dallgow-Döberitz neuerrichtete Haltepunkt Staaken für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden daselbst zunächst folgende Züge anhalten:

1. in der Richtung von Berlin nach Staaken

Zug Nr. 202, „ „ 218, „ „ 208 — siehe Vermerk im Aushangfahrplan.

2. in der Richtung von Staaken nach Berlin

Zug Nr. 203, „ „ 207, „ „ 209 — siehe Vermerk im Aushangfahrplan.

Ausserdem verkehrt noch je ein Arbeiterzug von Spandau nach Staaken bezw. umgekehrt, und zwar:

ab Staaken 5.16 an Spandau 5.25
„ Spandau 6.10 „ Staaken 6.19.

Berlin, den 27. Juli 1900. (1898)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Werbellinsee.

Vom 10. August d. J. ab gelangen auf

der zwischen Althüttendorf und Joachimsthal der Bahnstrecke Britz-Templin gelegenen Haltestelle Werbellinsee auch Stückgüter zur Abfertigung.

Stettin, im August 1900. (1899)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

Auf den nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Am 14. Juli:
Stryj-Lawoczne,
Stryj-Drohobycz,
Stanislau-Czortkow,
Czortkow-Zaleszczyki.

Am 16. Juli:
Lemberg-Chodorow,
Nadworna-Vorstadt - Szeparowce-Kniazdwor,
Nepolokoutz-Wyznitz.

Am 18. Juli:
Wama-Russ.-Moldawitza.

Am 19. Juli:
Chodorow-Halicz,
Halicz-Stanislau,
Stanislau-Kolomea,
Halicz-Podwysokie,
Kolomea-Sloboda rungurska Grube,
Hadikfalva-Brodina,
Karlsberg-Putna.

Am 20. Juli:
Stryj-Chodorow.

Am 25. Juli:
Kolomea-Stefanówka.

Am 28. Juli:
Dolina-Wygoda,
Kolomea-Delatyn.

Am 29. Juli:
Stryj-Ciezów.

Für den Direktor: (1900)
Horack.

4. Güterverkehr.

Rechtsrheinisch-hessischer Verkehr. Gruppe VI/VII.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Ausnahmetarif 5n für Pflastersteine auf den Versand von Schladern nach Neumühl, Ruhrort Rhein, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd ausgedehnt.

Näheres ist bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren. (1901)

Frankfurt a/M., den 3. August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. September d. J. wird die Station Lintorf in den Ausnahmetarif 11 (a und b) für Eisen und Stahl usw. aufgenommen. Näheres ist bei der Güterabfertigungsstelle zu Lintorf zu erfahren.

Elberfeld, den 1. August 1900. (1902)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.

Vom 1. September d. J. ab werden die Stationen Cernawoda und Podul-Iloaei der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif 36 für Schwefelsäure aufgenommen. Der Frachtsatz von Morgenroth und Rosdzin beträgt

nach Cernawoda . . 647 Centimes
„ Podul-Iloaei . . 405 „
für 100 kg.

Breslau, den 28. Juli 1900. (1903)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1900 werden die Stationen Bismark i. Altm. (Staatsbhf.), Brunau-Packebusch, Messdorf und Salzwedel als Versandstationen in den im obengenannten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine usw.) einbezogen.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 4. August 1900. (1904)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. August d. J. tritt zu dem besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehr von den Stationen Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Vorwortes,
2. Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen,
3. Kilometerzeiger und Tariftabellen für die neu einbezogenen Stationen Algringen, Deutsch-Oth (Villerupt), Esch und Gandringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und für die neu einbezogenen Stationen Gross-Sperrenwalde und Hassleben des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin sowie Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Insoweit im Verkehr mit Deutsch-Oth (Villerupt) Frachterhöhungen eintreten, bleiben die niedrigeren Sätze noch bis 30. September d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, durch welche der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 2. August 1900. (1905)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 8 für Flachs, Hanf usw.

Mit Gültigkeit vom 19. August a./1. September n. St. d. J. wird der V. Nachtrag zum Tarif eingeführt. Derselbe enthält neue direkte Frachtsätze von den Stationen der Strecke Moskau-Brjansk und ermässigte Frachtsätze von Stationen der Strecke Lgow-Brjansk der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn nach Königsberg i/Pr. und Pillau über Grajewo. Druckstücke des Nachtrages sind von unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu beziehen.

Königsberg, den 3. August 1900.
Direktion (1906H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

In den für den Verkehr zwischen Basel B. B. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen anderseits gültigen „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. April 1897“ ist auf 1. l. Mts. unter den Gütern der Spezialtarife der Frachtgegenstand „Ausmahleten“ gestrichen worden.

Karlsruhe, den 1. August 1900. (1907)
Gr. Generaldirektion.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen und Frachtsätze des Nachtrags 6 zum Heft Nr. 1, des Nachtrags 7 zum Heft Nr. 2, des Nachtrags 6 zum Heft Nr. 3 und des Nachtrages 8 zum gemeinschaftlichen Heft des deutsch-niederländischen Verbands-Gütertarifs haben vom 1. September d. J. ab, soweit sie den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels, Meiningen und Probstzella betreffen, auch für die gleichnamigen Stationen im niederländisch-bayerischen Verkehr Gültigkeit.

München, den 3. August 1900. (1907a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif VI.

Für den in Grifte übergehenden Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Grifte-Gudensberg und zwar für die Artikel Steinschrotten, Steingrobschlag und rohe Steine zur Verwendung bei Wegebauten, ferner für Rüben und Rübenschnitzel sind mit Wirkung vom 1. August d. J. ermässigte Frachtsätze eingeführt worden.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Cassel, den 30. Juli 1900. (1908)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Holz- und Rindenausnahmetarif Theil IV Heft I vom 1. Oktober 1898.

Am 1. September 1900 erscheint der Nachtrag II, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, sowie des Nachtrages I enthält.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten oder seither vorhandene Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Oktober 1900 in Kraft.

Der Preis des Nachtrags beträgt 0,50 ℳ bezw. 0,60 Kr. für das Stück.

München, 2. August 1900. (1909)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gütertarif der Gruppe IV.

Mit Gültigkeit vom 5. August d. J. tritt im Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen etc. von Ibbenbüren nach Esch (Westf.), Laggenbeck und Püsselbüren ein Frachtsatz von 0,06 ℳ für 100 kg in Kraft.

Münster, den 1. August 1900. (1910)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung werden im Verkehr zwischen Durlach, Grötzingen, Hagsfeld, Karlsruhe Hauptbhf., Karlsruhe Rangirbhf., Karlsruhe Westbhf., Mühlburg und Neureuth einerseits und Pforzheim andererseits für Sand ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 1. August 1900. (1911)
Gr. Generaldirektion.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages

Mit 1. September 1900 tritt der Nachtrag I zum Tarifhefte 6, Kartirungssätze für einzelne Artikel, vom 1. Januar 1900 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen und
2. Aufhebung der Frachtsätze für Zucker in verschiedenen Relationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 5 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 3. August 1900. (1912)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.

Tarifwesen.

Am 15. Juli l. J. ist ein Tarif, enthaltend Frachtgebührenzuschläge zu den Tarifen für den:

1. rumänisch-norddeutschen Güterverkehr vom 1. April 1900,
2. rumänisch-süddeutschen Güterverkehr vom 1. April 1900,
3. Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg vom 1. April 1900,
4. österreichisch-ungarisch-rumänischer Güterverkehr vom 1. April 1900,
5. Umschlagsverkehr via Verciorova mit Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft vom 1. März 1895,
6. Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien vom 1. Juni 1895,
7. ungarisch-rumänischen Kohlenverkehr via Verciorova und Predeal vom 1. Mai 1898,
8. mährisch-schlesisch-rumänischen Kohlenverkehr vom 1. September 1893,
9. oberschlesisch-rumänischen Kohlenverkehr vom 1. September 1893

in Kraft getreten.

(Preis 25 Centimes.)

Bukarest, den 4. August 1900. (1913)

---

5. Verdingungen.

Verdingung von

1. Loos Xa des Umbaues des Bahnhofs Cassel O Erd- (rd. 2 200 cbm), Mauer- (rd. 800 cbm), Zimmer- (rd. 2 700 lfd. m Bauhölzer und 1 500 qm Bretter) usw. Arbeiten zur Herstellung eines rd. 25 × 14,5 × 6 m grossen Postschuppens, eines rd. 40 × 12 × 7 m grossen Steuerschuppens und Abbruch einer Viehwagenreinigungsanstalt, rd. 40 lfd. m Geländer, rd. 560 qm Pflaster, 12 cbm Bruchsteinmauerwerk und rd. 16 cbm Ziegelsteinmauerwerk.
2. Loos VIa des Umbaues des Bahnhofs Cassel N Erd- (rd. 1 600 cbm), Mauer- (rd. 1 300 cbm), Zimmer- (rd. 4 000 lfd. m Bauhölzer und 2 600 qm Bretter) usw. Arbeiten zur Herstellung einer rd. 52 × 36 × 8 m grossen Lackirerei in der Wagenreparaturwerkstätte.
3. Loos VIb desgl. rd. 95 000 kg Eisenarbeiten zur Herstellung der flusseisernen Dachkonstruktionen, Einfahrtsthore und Fenster.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Cassel O einzusehen, auch vom Betriebssekretär Herrn Bauer daselbst gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. für die Bedingungen und das Preisverzeichniss jedes Looses und von 2,50 M. für die Zeichnungen jedes Looses (Geld in Baar) zu beziehen.

Termin zur Eröffnung der Angebote ebendaselbst am Sonnabend, den 18. August 1900, und zwar:

zu Loos VIa Vormittags 11 Uhr,
" " VIb " $11^1/_4$ "
" " Xa " $11½$ "

Zuschlagsfrist vier Wochen.

Cassel, den 31. Juli 1900. (1914)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Der Anstrich von 20 Stück eisernen Brückenkonstruktionen (14 098 qm) soll verdungen werden. Das Massen- u. Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 M. (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, am Sonnabend, den 18. August d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 2. August 1900. (1914a)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Station Peiskretscham soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Verdingungsunterlagen sind vom diesseitigen technischen Büreau gegen Erlegung von 3 M. (in baar) zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe" für Station Peiskretscham sind bis zum Eröffnungstermin, am 23. August d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Kattowitz, den 4. August 1900. (1915)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 181 Stück alten ausgemusterten Personen- und Güterwagen in einzelnen Loosen.

Bedingungen und Angebotsbogen können von unserem technischen Büreau hierselbst, Zimmer 13 des oberschlesischen Bahnhofs gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. (in Baar) bezogen werden.

Die Einsendung der vollzogenen Angebote hat an das Centralbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hierselbst bis zum 23. August d. J., Vormittags 10 Uhr, zu erfolgen. Die Eröffnung derselben findet in dem hierzu am vorbezeichneten Tage, Vormittags $11^1/_2$ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes anberaumten Termine statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. September d. J.

Breslau, im Juli 1900. (1916)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altmaterial.

Die auf Bahnhof Blankenburg a/Harz lagernden Altmaterialien, als:

a) Oberbaumaterialien

1. 12 000 kg Eisenschienen aus Schweisseisen in Längen von 0,45 bis 6,59 m,
2. 10 000 „ Stahlschienen in Längen von 0,40 bis 7,085 m,
3. 10 500 „ flusseiserne Schwellen,
4. 700 „ 2 Stck. Hartguss-Herzstücke,
5. 1 750 „ 8 Stck. Weichenzungen (Gussstahl),
6. 720 „ 6 Stck. Weichenbleche,
7. 32 600 „ Laschen,
8. 3 700 „ sonst. Kleineisenzeug,

b) Werkstattsmaterialien

9. 9 400 kg Stahlguss-Bremsklötze,
10. 2 800 „ Kastengusseisen (Achsbuchs-Ober- und Untertheile, Buffer, Hülsen, Zugapparatscheiben etc.),
11. 7 800 „ Schmiedeeisen (Schrott-Wagentheile, Lang- und Querträger, Kopfstücke etc.),
12. 600 „ Bandeisen (Roststäbe, Schmiedeeisen),
13. 200 „ Bandeisen (Roststäbe, Gusseisen),
14. 500 „ Federstahl (alte Spiralfedern),
15. 160 „ Rothguss (als Dampfschieber, Stangenlager, Achslager und Hahntheile),
16. 50 „ Kupfer (Stehbolzen und Rohrabfälle),
17. 25 „ Manganbronze (Stehbolzen, Abfälle),
18. 30 „ Manganbronze-Drehspähne,
19. 50 „ Messing-Drehspähne,

c) Sonstiges Altmaterial

20. 1 000 kg Guss- und Schmiedeeisen, als Theile von alten Oefen, Signalen, Schranken, Lampen, Kandelabern etc.

sollen verkauft werden. Preisangebote sind bis 25. August cr. bei uns einzureichen.

Dieselben sind sowohl für jede Position besonders als auch für alle Positionen im Durchschnitt für 100 kg anzugeben.

Die Altmaterialien werden frei Wagen Bahnhof Blankenburg a/Harz gegen Vorausbezahlung verkauft. Zuschlag erfolgt bis 1. September cr. Abnahme hat bis 1. Oktober cr. zu erfolgen.

Direktion. (1917)

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin am 31. August 1900, Vorm. 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Marken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 31. Juli 1900. (1918)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 62. | 11. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der Antheil Oesterreichs an den Fortschritten der Eisenbahntechnik.

(Schluss aus Nr. 61.)

Im Lokomotivbau arbeitete man in Oesterreich anfänglich nach englischen, später zum Theil auch nach amerikanischen Vorbildern. Ja die ersten Lokomotiven wurden sammt ihren Führern aus England bezogen. Der Bau der Semmeringbahn mit ihren bis dahin für unüberwindlich gehaltenen Steigungen (25 ‰) und kleinen Krümmungshalbmessern (180 m) gab erst Anlass zu rein österreichischen Lokomotivgrundformen und Einzeltheilen. Die Konkurrenz der Semmeringlokomotiven (August 1851), an welcher sich die Lokomotive „Bavaria" von Maffei in München und „Seraing" von Cockerill in Seraing sowie die beiden österreichischen Lokomotiven „Wiener-Neustadt" von Günther in Wiener-Neustadt und „Vindobona" von der Wien-Raaber Lokomotivfabrik, Direktor Haswell, betheiligten, ist für die Entwickelung des Eisenbahnwesens ein wichtiger Merkstein.

Die „Wiener-Neustadt", eine Drehgestell-Lokomotive, hat in ihrer Gesammtanordnung den Meyer-Lokomotiven und Mallet-Pechon-Décauville-Lokomotiven als Vorbild gedient.

Die „Vindobona" ist bemerkenswerth wegen ihrer Feuerbüchse mit Deckenschraubenversteifung, welche später in den Feuerbüchsen von Belpaire, Becker, Wooten Verwerthung fand. Die Gegendampfbremse der „Vindobona", eine Erfindung Haswell's, ist als Vorbild der Gegendampfapparate und Rückdruckbremsen von Riggenbach, Krauss, v. Borries und Lechatelier zu betrachten. Die „Vindobona" wurde später mit einem Deichseldrehgestell versehen, das zur Grundform für eine Südbahnlokomotive Haswell's (1857) und im weiteren für das Vaessen Gestell der spanischen Isabellabahn sowie für einige schweizerische und englische Gestelle wurde.

Für den Semmeringbetrieb wurde keine der vier Konkurrenzlokomotiven angenommen, sondern eine auf Grund der bei den Probefahrten gemachten Erfahrungen von Engerth angegebene Form, welche anfangs mit fünf gekuppelten Achsen versehen war. Die Zahnradkuppelung zwischen der dritten und vierten Achse wurde jedoch bald entfernt, da sich die Adhäsion der drei vorderen Räderpaare als ausreichend erwies.

In dieser letzteren Gestalt, je nach Bedarf mit zwei, drei oder vier gekuppelten Achsen fahrend, fand die Engerthtype für Gebirgsbahngüterzüge sowie auch für Güter- und Personenzüge auf Linien mit mässigeren Steigungen in Oesterreich, der Schweiz und Frankreich weite Verbreitung. Auf Grund der fünffach gekuppelten Form der Engerthlokomotive wurde 1862 unter Engerth's Leitung für die Gebirgsbahn Oravicza-Anina-Steyerdorf (114 m Krümmungshalbmesser) die Lokomotive „Steyerdorf" hergestellt, die erste dauernd im Betriebe verwendete Kurvenlokomotive mit voller Adhäsion.

Bereits vor Erbauung der erwähnten, für reinen Gebirgsdienst bestimmten Lokomotiven war 1855 in der Maschinenfabrik der Wien-Raaber Eisenbahn unter Haswell's Leitung die vierfach gekuppelte Lokomotive „Wien-Raab" mit Haswell's balancirten Achsen und einer nach Ghega's Vorschlag hergestellten frei verschiebbaren vierten Achse gebaut worden. Diese Lokomotive bildet die Grundform aller späteren vierfach gekuppelten Gebirgslokomotiven in Oesterreich und anderwärts (in Frankreich, Belgien wurde zumeist statt der letzten die erste Achse verschiebbar angeordnet).

Den Bodenverhältnissen Oesterreichs entsprechend war hier das Streben der Ingeniöre hauptsächlich auf Schaffung neuer Typen für schwere Güterzüge auf stark geneigten Strecken gerichtet. Die Bauformen der Lokomotiven für Personen- und Schnellzüge wurden zumeist nicht neu aufgestellt, vielmehr wurden fremde Bauarten den Bodenverhältnissen angepasst. Das Cramptonsystem fand schon 1857 für Schnellzüge Anwendung (Haswell's gekuppelte Cramptonlokomotive für die Theissbahn 1857 mit besonderer, auch von anderen Bahnen verwertheter Räderanordnung).

Im Jahre 1862 wurde für die günstiger gestalteten Strecken der nördlichen Staatsbahn (jetzt Staatseisenbahngesellschaft) eine ungekuppelte Schnellzuglokomotive ausgeführt. Die scharfen Krümmungen zwangen jedoch, einen möglichst kurzen festen Radstand anzuwenden, so dass von der Anordnung einer Achse hinter der Feuerbüchse Abstand genommen werden

musste. Um diesen Uebelstand möglichst zu beheben, entwarf Haswell die Lokomotive „Duplex“ (1861). Diese hatte vier paarweise gegen einander geneigte, schräg über einander liegende Cylinder, welche einen sehr ruhigen Gang auch ohne Gegengewichte gewährleisteten.

Die Aufstellung neuer Lokomotivtypen für Neben- und Industriebahnen begann in Oesterreich mit einer Lokomotive für die Erdarbeiten beim Bau der Wiener-Neustädter Militärakademie im Jahre 1854 nach den Plänen von Zeh in der Lokomotivfabrik von Günther in Wiener-Neustadt. Diese kleine vierachsige Tenderlokomotive für 1,106 m Spur hatte vorn und rückwärts je ein einachsiges Drehgestell nach Zeh's Patent. Dieses Gestell fand später im Bissel- und im Nowotnytruck wieder Anwendung, während die Gesammtanordnung dieser Lokomotive in den Schnellzuglokomotiven von Schneider in Creuzot sowie den Lokomotiven französischer und belgischer Bahnen, in Webb's „Greater Britain“ und in anderen Typen wiederkehrte.

Aus dieser Type entstand in derselben Fabrik im Jahre 1856 für die Schmalspurbahn Lambach-Gmunden (1,106 m Spur) eine Güterzugtenderlokomotive. Lokomotiven dieser Anordnung fanden für Sekundärbahnen und schwer belastete Lokallinien (Brüsseler Verbindungsbahn, Wiener Stadtbahn) ausgebreitete Verwendung. Weitere Verbreitung fand auch eine zum erstem Male im Jahre 1881 gebaute, von Elbel und Gölsdorf herrührende, mit dem Gepäckwagen vereinigte Tenderlokomotive für Sekundärzüge auf Hauptbahnen.

Neben der Aufstellung neuer Lokomotivtypen fand auch die Durchführung der Einzeltheile volle Beachtung.

Unter den aus Oesterreich stammenden Feuerbüchskonstruktionen sind zu nennen die der Lokomotive „Vindobona“, die Feuerbüchse von Haswell 1867/69, von Fink 1871 und von Becker 1872 (letztere — mit theilweise abgeflachter Decke und Deckenstehbolzen — fand bei österreichischen Bahnen grosse Verbreitung), dann die Feuerbüchse von Polonceau 1878.

Zur Vermeidung der Stehbolzenbrüche führten die österreichischen Ingeniöre Siegmeth und Wehrenpfennig 1879 bewegliche Stehbolzen ein. Von Feldbacher 1868 wurde zum Schutze gegen Korrosionen an der Innenfläche des Kesselbauchs ein Schutzbelag ersonnen, welcher seit 1880 bei nahezu allen neuen Lokomotivkesseln ausgeführt wird.

Es verdient hier bemerkt zu werden, dass in Oesterreich die Untersuchung der Kessel, ihr Schutz gegen Schäden, die Beseitigung des Kesselsteins sowie die Untersuchung der Speisewässer und deren Verbesserung zum Gegenstande eingehender Studien gemacht wurde. Die bedeutendsten Arbeiten in dieser Richtung rühren von Wehrenpfennig her, dem auch mehrere Vorrichtungen zur Verbesserung der Speisewasser zu danken sind.

An Bremseinrichtungen sind u. a. österreichischen Ursprungs die Rückdruckbremse der Lokomotive „Vindobona“, weiter die Zeh'sche Klappe, mittelst deren bei gleichzeitiger Absperrung des Blasrohrs den Dampfcylindern während der Fahrt ohne Dampf Frischluft zugeführt wird. Diese Einrichtung ist daher ein Vorläufer des Ricourventils.

Eine theilweise Verdichtung des Auspuffdampfes wurde bereits 1850 von Haswell und Zeh versuchsweise, jedoch ohne bleibenden Erfolg an der Lokomotive „Fahrafeld“ angebracht.

Vorrichtungen zur Verhinderung des Funkenflugs finden sich in Oesterreich mit Rücksicht auf die Verfeuerung von Lignit und jüngerer Braunkohle schon sehr frühzeitig. Gleich die erste in dieser Richtung, der Kegel- oder Mantelrauchfang von Klein, welcher 1842 bereits von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angewendet wurde, erzielte derartig gute Erfolge, dass er zum selben Zweck überall verwendet wurde und sogar im Westen Amerikas, von der verlängerten Rauchkammer auf kurze Zeit verdrängt, seit 1893 wieder allein angewendet wird.

1852 begannen in Oesterreich die Bestrebungen, den Rauch der Lokomotiven zu verzehren oder richtiger die Rauchbildung bei der Verbrennung zu vermeiden, nachdem bereits 1829 die Konzessionsbedingungen der Liverpool-Manchester-Bahn die Vorschrift, rauchlos zu fahren, enthalten hatten, der jedoch nicht einmal durch Versuche entsprochen worden war.

Von Rauchverzehrern aus älterer Zeit sind zu erwähnen die Bauarten: Weiss 1852, Friedmann 1863, Thierry 1864. Im Jahre 1891 begann Langer seine Versuche, die sekundäre Luft nicht mehr dauernd, sondern nur unmittelbar nach Aufgabe frischen Brennmaterials — also nur nach Bedarf — zuzuführen. Die Zufuhr dieser (Sekundär-) Luft wurde von Langer durch eine von der Feuerthüre aus bethätigte Kataraktsteuerung besorgt.

Im Jahre 1896 trat Marek mit einer neuen Bauform hervor, welche vielfach ausgeführt wurde. Die sekundäre Luft wird bei derselben durch drei Kanäle eingeführt, deren Oeffnen selbstthätig beim Schliessen der Feuerthüre erfolgt.

Die Dampfstrahlpumpen erfuhren in Oesterreich derart wesentliche Verbesserungen, dass heute fast allgemein solche österreichischen Systems (Friedmann) angewendet werden.

Was das Gangwerk der Lokomotive betrifft, so fand die Verbundanordnung bei Lokomotiven in Oesterreich frühzeitig Eingang. Ein Versuch von Schau (1882), mittelst Taucherkolbens ein symmetrisches Zweicylinderverbundsystem herzustellen, misslang. Dagegen hatten die auf Vereinfachung der Verbundlokomotiven gerichteten Bestrebungen Gölsdorf's vollen Erfolg und ist sein Anfahrsystem weit verbreitet.

Am Lokomotivgestell wurden ausser den bereits erwähnten Drehgestellen und der ebenfalls bereits erwähnten verschiebbaren Achse der Lokomotive „Wien-Raab“ in Oesterreich noch u. a. eine centrale Kuppelung bei Lokomotiven der Wien-Gloggnitzer Bahn 1852 angebracht, welche das bei diesen Typen ohne eigentlichen festen Radstand auftretende arge Schlingern beheben sollte.

Die kleinen Krümmungshalbmesser in Oesterreich führten zur Erfindung der Fischer'schen Spurkranzschmierung, welche das Scharflaufen der Lokomotivvorderräder wesentlich vermindert und deshalb rasche Verbreitung fand.

Unter den allgemeinen Bestandtheilen von Fahrbetriebsmitteln, für deren Bauform österreichische Erfindungen maassgebend gewesen sind, ist vor allem die Baillie'sche gewundene Blechfeder zu erwähnen, welche bei den Zug- und Stossvorrichtungen allgemein angewendet wird.

Von Bedeutung ist auch die Hardy'sche Luftsaugbremse. Die Hardy'sche und die ihr verwandte Smith'sche Bremse, später von der Firma „The Vacuum Brake Co. Ltd.“ in ein System verschmolzen, fanden in und ausserhalb Oesterreich grosse Verbreitung. Bei den späteren Verbesserungen der Einzeltheile dieser Bremse ist der Ursprung nicht immer nachweisbar. Aus Oesterreich stammt nachweisbar das Anschaltventil für Vorspannlokomotiven. Der Luftsaugbremse ist das Rail'sche Interkommunikationssignal angepasst, welches in Oesterreich weitere Verbreitung gefunden hat.

Was den **Wagenbau** betrifft, so wurden die ersten Eisenbahnwagen in Oesterreich fast ohne ausländische Vorbilder hergestellt, und zwar grösstentheils im kaiserlichen Gusswerk Mariazell.

Dem ersten Personenwagen der Linz-Budweiser Bahn diente die alte Postkutsche zum Muster, während die ersten Personenwagen der Nordbahn aus England bezogen und die ersten der Staatsbahnen nach amerikanischen Vorbildern in Oesterreich erzeugt wurden. Dementsprechend wogte in Oesterreich lange der Kampf zwischen der englischen und amerikanischen Wagenform. Zu Gunsten der letzteren wurde 1884 für Lokalzugwagen, 1895 für Schnellzugwagen wohl endgültig entschieden.

An für Oesterreich wichtigen Systemen von Personenwagen ist vor allem die Heusinger'sche Bauart mit Seitengang zu erwähnen, welche nach einzelnen vorhergehenden Versuchen (Taunusbahn, Orientbahnen) zuerst von der Staatseisenbahngesellschaft 1889 in grösserem Umfange angewendet wurde und seither die herrschende in Oesterreich geworden ist.

Von Wagenbestandtheilen sind zu erwähnen die von Belczak und Rohrwasser sowie unabhängig von diesen von Friedrich und Hermann erfundenen Doppelgelenkwagenthüren, welche beliebig von einer oder der anderen Seite geöffnet werden können.

Am Untergestell und Laufwerk der Wagen wurden ebenfalls mehrfache Neuerungen durch österreichische Ingeniöre eingeführt. In dieser Richtung verdient angeführt zu werden, dass bereits im Jahre 1826 für die noch unvollendete Linz-Budweiser Pferdebahn Wagen mit Lenkachse nach Plänen von Schmiedl und Kraft in Oesterreich hergestellt wurden. Eine für den Eisenbahnbetrieb wichtige österreichische Erfindung im Wagenbau ist die der durchgehenden Zugvorrichtung von Fischer v. Rösslerstamm. Zu erwähnen sind ferner die Achsbüchse von Paget (1852), dann die von Becker angegebene Achsbüchse mit eigenthümlichen Dochtdüllen sowie dessen vielfach nachgemachter Lagerverschluss.

In Bezug auf Wagenräder sind zu nennen die Glück-Curant'sche umlaufende Befestigung des Radreifens mittelst Aufschrumpfens eines sogenannten Sprengringes und das Faltenrad von Martinek. (Die Faltung dieses Rades macht es möglich, die fertig gegossene Scheibe zu überpressen und derart bei geringen Kosten und geringem Gewichte ein dem Walzscheibenrade ebenbürtiges Erzeugniss herzustellen.)

Unter den von österreichischen Ingeniören ausgegangenen Erfindungen auf dem Gebiete des Signal-, Telegraphen- und Telephonwesens seien genannt: Schönbach's elektrisches Distanzsignal aus dem Anfang der 60er Jahre, später mehrfach verbessert, Schäffler's elektrisches Distanzsignal, Prasch's elektrisch-optisches Kontrolsignal, die Glockenschlagwerke mit Registrirvorrichtungen von Leopolder in Wien und Kaufmann in Prag, die Glockensignalisirung mit Gegenstrom von Teirich, Leopolder's Signalautomat, die Glockensignalisirung mit Ruhe- und Arbeitsstrom von Krizik (1879), die Weichensicherungsanlagen mit Fahrstrassenverschluss von Rank, die elektrische Weichen- und Signalstellung, System Siemens & Halske, Wien, Schefzik's Verbesserung des Bain'schen Telegraphenapparats, mehrere Konstruktionen zur telegraphischen Korrespondenz auf der Glockenlinie (Schönbach, Kohaut, Leopolder, Blaschke, Prasch usw.), Gattinger's Telephoneinrichtungen (Feldtelephon, Telephoneinrichtung für lange Tunnel), Gattinger's Blitzschutzvorrichtung, Bechtold's Anschaltetelephon mit Selbstinduktionsspule usw.

Die vorstehende Rückschau auf die Erfindungen und Verbesserungen, welche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens von Oesterreich ausgegangen sind, kann zwar auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben, sie lässt aber gleichwohl klar erkennen, dass Oesterreich und seine Ingeniöre sich durch eine Fülle hervorragender selbständiger Leistungen bleibende Verdienste um die Entwickelung des Eisenbahnwesens erworben haben, und ist die retrospektive Eisenbahnausstellung Oesterreichs in Paris, welche die wichtigsten dieser Leistungen in Modellen, Bildern, Plänen und Zeichnungen veranschaulicht, geeignet diese Thatsache vor aller Welt festzustellen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachträglicher Beitritt zur Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse der preussischen Staatsbahnen.** In der ausserordentlichen Hauptversammlung der Arbeiterpensionskasse vom 5./7. Dezember v. J. wurde die Bitte ausgesprochen, dass für diejenigen Bediensteten, welche auf Grund des § 72 Abs. 6 der neuen Satzungen vom 1. Januar 1891 ab der Abtheilung B der Kasse nachträglich beitreten, die Hälfte der nachzuzahlenden Beiträge von der Staatseisenbahnverwaltung übernommen werden möchte. Nach Benehmen mit dem Finanzminister hat der Minister der öffentlichen Arbeiten sich nunmehr bereit erklärt, dieser Bitte zu entsprechen, sobald die erforderlichen Mittel durch den Etat bereit gestellt sein werden. Hiernach wird es nothwendig, für die nachträgliche Beitrittserklärung eine neue Frist festzusetzen. Der Herr Minister hat nunmehr den Vorstand der Arbeiterpensionskasse in Berlin beauftragt, wegen entsprechender Aenderung der Satzungen alsbald eine ausserordentliche Hauptversammlung einzuberufen und einen Entwurf des Nachtrages vorzulegen. Die nachzuzahlenden Beiträge werden zunächst nach der Bestimmung im § 72 Abs. 6 der Satzungen zu erheben sein. Nach verfassungsmässiger Bewilligung der Mittel wird die Hälfte der geleisteten Beiträge auf die noch nachzuzahlenden Beiträge angerechnet, gegebenenfalls zurückgezahlt werden.

— **Ausgabe direkter Fahrkarten.** Da sich neuerdings im Bereiche der preussischen Staatsbahnen die Klagen über eine ungenügende Ausgabe direkter Fahrkarten selbst nach Städten mittlerer Grösse mehren, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Anlass genommen, den königlichen Eisenbahndirektionen einen früheren Erlass erneut in Erinnerung zu bringen. Hiernach kann zwar bei wenig benutzten Verbindungen von der Auflage gedruckter Fahrkarten abgesehen werden, die Möglichkeit der Ausfertigung von Blankokarten ist aber durch ausgiebige Berechnung direkter Fahrpreise in thunlichst weitem Umfange zu schaffen.

— **Lokomotivbeschaffungen für die preussischen Staatsbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin beauftragt, die Beschaffung von 480 Lokomotiven einzuleiten. In Betracht kommen: 61 Stück vierachsige Verbund-Schnellzuglokomotiven mit Drehgestell, 47 Stück vierachsige Verbund-Personenzuglokomotiven mit Drehgestell, 14 Stück dreiachsige Verbund-Personenzuglokomotiven, 31 Stück vierachsige Güterzuglokomotiven mit vorderer Adamachse, 58 Stück vierachsige Verbund-Güterzuglokomotiven mit vorderer Adamachse, 30 Stück vierachsige Güterzuglokomotiven, 65 Stück vierachsige Verbund-Güterzuglokomotiven, 32 Stück vierachsige Personenzug-Tenderlokomotiven mit vorderer und hinterer Adamachse, 72 Stück vierachsige Güterzug-Tenderlokomotiven mit hinterer Adamachse, 60 Stück dreiachsige Tenderlokomotiven für Nebenbahnen und 10 Stück vierachsige Tenderlokomotiven mit Krauss'schem Drehgestell.

— **Frachtfreie Beförderung freiwilliger Gaben für das ostasiatische Expeditionskorps.** Die preussischen Staatseisenbahnen und die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sind ermächtigt, freiwillige Gaben für das ostasiatische Expeditionskorps, die in den Frachtbriefen ausdrücklich als solche bezeichnet und an die Bahnhofskommandantur in Bremen oder an die bei dieser errichteten Hauptsammelstelle gerichtet sind, frachtfrei zu befördern. Die gleiche Ermächtigung wird durch die zuständigen Eisenbahnkommissare den preussischen Privatbahnen ertheilt werden.

— **Die Gefahren elektrischer Stromzuführungen.** Seit einigen Tagen ist auf allen Stationen der Wannseebahn zwischen Berlin und Zehlendorf auf einem weissen Plakate in grossen rothen Buchstaben die Warnung für das reisende Publikum zu lesen: „Die elektrischen Leitungen dürfen nicht berührt werden!“ Bekanntlich sind die Leitungsschienen an den beiden Seiten mit einer Umhüllung aus Brettern versehen, während von oben her eine Berührung immerhin noch im Reiche der Möglichkeit liegt, so dass also eine derartige Warnung sehr wohl am Platze ist.

— **Vorkonzessionen für Eisenbahnen in Bayern.** Auf die Dauer eines Jahres wurde dem Elektrizitätswerkbesitzer Dollgast in Partenkirchen die Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für eine Eisenbahn a) von Altenau über Reuten und Steingaden nach Lechbruck, b) von Reuten über Hohenschwangau nach Füssen und c) von Murren über Spatzenhausen nach Bichl ertheilt; ferner der bayerischen Elektrizitätsgesellschaft Helios die gleiche Bewilligung für eine elektrische Bahn von Tölz nach Lenggries.

— **Renchthal-Eisenbahn (Baden).** Die Einnahmen aus dem Gesammtverkehr in dem am 31. Dezember 1899 abgeschlossenen Geschäftsjahre belaufen sich auf 174 304 ℳ (i. V. 167 404 ℳ), wovon 87 300 ℳ auf den Personenverkehr, 82 365 ℳ auf den Güterverkehr und 4 638 ℳ auf Nebeneinnahmen ent-

fallen. Da der badischen Staatseinbahn-Verwaltung, welche vertragsgemäss bis 1902 den Betrieb der Linie führt, 50 % der Gesammteinnahmen zustehen, verbleiben der Gesellschaft noch 87 152 ℳ. Nach Abzug der Zinsen für die Prioritäten mit 30 581 ℳ. ergibt sich ein Reingewinn von 56 571 ℳ., von dem 2 829 ℳ. zur Ausstattung des gesetzlichen Reservefonds und 43 940 ℳ. zur Vertheilung von $3^1/_3$ % Dividende auf das werbende Kapital von 1 318 200 ℳ. benutzt worden sind. Der Rest von 9 802 ℳ. wird dem Reservefonds zur weiteren Deckung von Wasserschäden überwiesen. Die Baurechnung enthält ein Aktivsaldo von 1 983 585 ℳ., das in der Bilanz als Anlagekapital erscheint. Der Verkauf der Renchthal-Eisenbahn, welche die Linie Appenweier-Oppenau betreibt, an die westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln ist bekanntlich bereits seit 1898 beschlossen.

— **Sommerfeste des Limburger Eisenbahnvereins.** Am 1. und 8. Juli d. J. veranstaltete der genannte Verein je einen Familienausflug nach Coblenz. Beide Ausflüge nahmen einen grossartigen Verlauf. Der erste Sonderzug war mit 1 500, der zweite mit noch mehr Theilnehmern besetzt. Der Weg von Niederlahnstein, der Endstation für den Sonderzug, nach Coblenz wurde über Horchheim, Pfaffendorf und die Pfaffendorfer Brücke genommen. Nach Besichtigung der Rheinanlagen und des Kaiser Wilhelm-Denkmals am „Deutschen Eck" wurde vor letzterem eine patriotische Feier abgehalten. Zuerst erscholl brausend die „Wacht am Rhein", worauf der Vereinspräsident, Regierungs- und Baurath Klimberg, eine von dem Geist der Vaterlandsliebe erfüllte Ansprache hielt, in der er an die geschichtlichen Ereignisse des Jahres 1870 anknüpfte und mit einem begeistert aufgenommenen Kaiserhoch schloss. Das Mittagsmahl wurde im Görresbau eingenommen; Gesang und Tanz schloss die wohlgelungenen Feiern.

— **Sommerfeste des Vereins der Staatseisenbahner aus Trier und Umgegend.** Am 22. Juli und 5. August feierte der neugegründete Verein im Mettlacher Pavillon, der ihm von Seiten der Besitzer in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellt war, seine Sommerfeste. Je ein festlich geschmückter Sonderzug führte die Mitglieder mit ihren Angehörigen — 1 600 ungefähr jedesmal — nach Bahnhof Mettlach, von wo es im geschlossenen Zuge unter den Klängen der Mettlacher Musikkapelle durch den grossartigen Park nach dem Pavillon ging. Hier entwickelte sich bald ein fröhliches Treiben. Die Tochter eines Vereinsmitgliedes wies in gebundener Rede in sinniger Weise auf die Bedeutung des Vereins hin. Der Vorsitzende desselben liess seine Ansprache in ein dreimaliges Hurrah auf Se. Majestät den Kaiser ausklingen. Musikvorträge wechselten nun ab mit gemeinsamen Gesängen und solchen des neu gebildeten Chores. Angenehm berührte es, dass sich an dem Ausfluge am 5. August auch der Präsident und mehrere Mitglieder der Eisenbahndirektion Saarbrücken betheiligten. Nachdem noch ein Ausflug nach der $^3/_4$ Stunden entfernt gelegenen, einen herrlichen Rundblick bietenden Burgruine Montclair seitens einer grösseren Anzahl Theilnehmer unternommen und eine Sammlung für die Brüder in Ostasien veranstaltet worden war, führte gegen $8^1/_2$ Uhr der Sonderzug die Festgesellschaft hochbefriedigt nach ihren Heimathsorten Trier und Umgegend zurück.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eisenbahnmaassnahmen der österreichischen Regierung.** Die Vorarbeiten für die Durchführung des Eisenbahnprogrammes der Regierung sind bei einem wichtigen Abschnitte angelangt. Mit dem Abschlusse der Linienfestsetzung über die generellen Projekte der Karawankenbahn und der Wocheiner Bahn, welche vor kurzem vorgenommen worden ist, erscheint diese Amtshandlung in Ansehung der wichtigsten, den Inhalt des Bauprogrammes bildenden neuen Linien vollzogen, so dass der Ausarbeitung der Einzelprojekte und der Inanangriffnahme der sonstigen baulichen Voreinleitungen kein technisches Hinderniss im Wege steht.

Nunmehr ist die Angelegenheit allerdings an einem Wendepunkte angelangt, denn die weitere Fortsetzung der auf die Durchführung des Eisenbahnprogrammes bezüglichen Arbeiten erfordert grössere Mittel, zu deren Aufwendung die Staatseisenbahnverwaltung die verfassungsmässige Genehmigung des Reichsrathes vor Wiederkehr der Arbeitsfähigkeit des letzteren nicht erlangen kann. Das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" schlägt ein Auskunftsmittel vor, welches es ermöglichen würde, in der Fortführung der Bauarbeiten keinen Stillstand eintreten zu lassen und ohne Rücksicht auf den früheren oder späteren Zeitpunkt der gesetzlichen Genehmigung der Eisenbahnvorlage mit der Verwirklichung derselben zu beginnen. Das genannte Blatt geht davon aus, dass jene Landesvertretungen, welche an dem Zustandekommen der neuen Bahnlinien ein hervorragendes Interesse haben, in der erfolgten Genehmigung von Beiträgen für den Bau dieser Linien seitens der betreffenden Länder ein Mittel zur Förderung der möglichst baldigen Fertigstellung dieser Bahnlinien erblicken. Wenn nun diese Länder die von ihnen bewilligten Beiträge nicht etwa erst nach Maassgabe des Fortganges der Bauarbeiten, sondern sofort zur Verfügung stellen würden, dann wäre es möglich, mit der Ausarbeitung der Einzelprojekte, mit der Inangriffnahme gewisser einleitender Arbeiten an den Tunneln ohne Verzug zu beginnen. Da gerade die Rücksichtnahme auf die thunlichste Oekonomie in Bezug auf den Bauaufwand eine sorgfältige Ausarbeitung der Projekte und einen gleichmässigen Fortgang der Bauarbeiten erheischt, während eine Uebereilung der letzteren, welche im Falle einer längeren Verzögerung des Beginnes kaum zu vermeiden wäre, mit erhöhten Kosten verbunden ist, so ist die obige Anregung jedenfalls erwägenswerth.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** im Juli d. J. stellen sich nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

		gegen das Vorjahr	
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	7 225 097	(+ 422 715)	Kr.
Südbahn	9 051 335	(+ 146 850)	„
Staatseisenbahngesellschaft	5 258 738	(+ 342 912)	„
Nordwestbahn garantirte Linie	1 895 488	(— 54 010)	„
Elbethalbahn	1 319 600	(+ 110 780)	„
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	703 415	(— 53 069)	„
Aussig-Teplitzer Bahn	1 285 195	(+ 119 626)	„
Buschtêhrader Bahn lit. A.	728 852	(+ 49 600)	„
„ „ „ B.	1 382 386	(+ 140 700)	„
Böhmische Nordbahn	939 134	(+ 25 408)	„

— **Fahrradbeförderung auf den österreichischen Staatsbahnen.** Seitens der Staatsbahndirektion Wien wurde den Abgeordneten der österreichischen Radfahrerverbände mitgetheilt, dass mit Rücksicht auf die massenhafte Aufgabe von Fahrrädern als Gepäck im Fernverkehr den bezüglichen Anforderungen auf den Hauptbahnhöfen in Hinkunft nicht mehr entsprochen werden könne und diesbezüglich Beschränkungen eingeführt werden müssten. Mit Rücksicht hierauf haben die Verbandsleitungen ihre Mitglieder aufgefordert, der Gefahr einer solchen Einschränkung dadurch vorzubeugen, dass sie insbesondere bei Benutzung der Eisenbahnzüge im Fernverkehre ihre Fahrräder zumindest einen Tag vor der Abreise zur Aufgabe bringen und dadurch der Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit geben, den Transport der Fahrräder entsprechend einzutheilen. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass bei den österreichischen Staatsbahnen und bei einer Anzahl von Privatbahnen Vorrichtungen verschiedener Systeme zur sicheren Lagerung der Fahrräder während des Eisenbahntransportes versuchsweise in Verwendung stehen und dass nach Abschluss dieser Versuche zu der Frage der allgemeinen Ausrüstung der Gepäckwagen mit solchen Vorrichtungen Stellung genommen werden wird.

— **Eine Klage auf Uebernahme von Stammaktien.** Der österreichische Oberste Gerichtshof hat eine wichtige Entscheidung über die Rechtsverhältnisse bei Aktienzeichnungen gefällt. Es handelte sich um eine Klage der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt gegen ein Fabrikunternehmen auf Uebernahme von Stammaktien der genannten Eisenbahn im Nennwerthe von 10 000 fl. Die erste Instanz erkannte die verklagte Firma für schuldig, der klägerischen Eisenbahn gegen Uebernahme von Stammaktien den Betrag von 10 000 fl. zu bezahlen, da die Bahnlinie, für welche die verklagte Firma ein Interesse hatte und zeichnete, thatsächlich ausgebaut worden und die Einwendung der Verklagten gleichgültig sei, dass von dem ursprünglich geplanten Unternehmen Abweichungen stattfanden. Vom Oberlandesgerichte und nunmehr auch vom Obersten Gerichtshofe wurde der Rekurs der Verklagten zurückgewiesen, mit der Begründung, dass, abgesehen davon, dass die Erweiterung der Bahn nur zur grösseren Rentabilität derselben beitrage, die Aktien des *erweiterten* Unternehmens doch als dieselben aufgefasst werden müssen, als die des ursprünglichen. Die Zeichnung von Stammaktien für ein Eisenbahnprojekt verliere ihre Verbindlichkeit auch dann nicht, wenn nebst dem der Zeichnung zu Grunde liegenden Projekte noch eine andere damit in Zusammenhang stehende Bahnverbindung konzessionirt und ausgeführt werde.

— **Stipendien für kroatisch-slavonische Eisenbahnpraktikanten.** Seit längerer Zeit macht sich das Bedürfniss fühlbar, dass auf den kroatisch-slavonischen Linien der ungarischen Staatsbahnen in entsprechender Anzahl Beamte zur Verfügung stehen, die neben der ungarischen auch die kroatische oder serbische Sprache kennen, um auf diese Weise sich mit dem

Publikum ohne Schwierigkeit ins Einvernehmen setzen zu können. Demzufolge hat der Handelsminister beschlossen, vom 1. September d. J. angefangen bei den ungarischen Staatsbahnen jährlich 10—12 mit Stipendien bedachte Betriebspraktikantenstellen für solche junge Leute kroatischer oder serbischer Zunge einzurichten, die nach Kroatien oder Slavonien zuständig sind, die Maturitätsprüfung bestanden haben, sich für den Eisenbahndienst auszubilden wünschen und sich verpflichten, in den Dienst der ungarischen Staatsbahnen zu treten. Die Berechtigung zum Genusse des Stipendiums erstreckt sich auf drei Jahre; zwei Jahre lang werden die Praktikanten zur Eisenbahn eingetheilt, im dritten Jahre treten die Aspiranten unter die ordentlichen öffentlichen Hörer des Eisenbahnlehrkurses.

— **Umbau der Nagi=Kikinda - Nagy=Becskereker Eisenbahn.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass der Ober- und Unterbau der vorgenannten Bahn entsprechend verstärkt werde, damit Lokomotiven mit 6 t Achsendruck, ferner Lastwagen mit 15 t Tragkraft auf dieser Bahnlinie verkehren können. Die Umgestaltungsarbeiten werden von der Szegediner Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen ausgeführt werden und wurde dieselbe seitens der Direktion der Staatsbahnen angewiesen, die Beendigung der Umbauten noch vor dem Inslebentreten der Winterfahrordnung anzustreben. Die Nagy=Kikinda-Nagy=Becskereker Bahn hat für die zu leistenden Arbeiten einen Panschbetrag von 160 000 Kr. an die ungarischen Staatsbahnen zu entrichten.

Vereinsausland.

— **Zur Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen** schreibt das „Handels-Museum" (vergl. Nr. 54 S. 832 d. Ztg.) weiter folgendes: Trotz der vorwiegend individualistischen Ansichten des englischen Publikums hat der Gedanke einer Verstaatlichung der britischen Eisenbahnen immer mehr Anhänger gewonnen. Kürzlich wurde hierüber in einer Versammlung der British Iron Trade Association verhandelt, in welcher der Präsident dieser Vereinigung, Sir John Jenkins, insbesondere vom Standpunkte der Bergwerksindustrie aus entschieden für die Verstaatlichung der Eisenbahnen eintrat, und zwar aus folgenden Gründen: 1. Unter dem Privatbahnsysteme seien die Tarife weit höher, als es den von den Eisenbahnen geleisteten Diensten entspreche, und auch zu hoch, um die Gewinnung neuer Absatzgebiete zu erschweren. 2. Eine einheitliche Verwaltung und Leitung würde grosse Ersparnisse im Betriebe ermöglichen und diese Einheit kann nur mittelst des Staatsbahnsystems erreicht werden. 3. Unter dem gegenwärtigen Systeme werden schroffe Gegensätze der Waarentarife auf den einzelnen Bahnen dadurch herbeigeführt, dass die einzelnen Bahnen bald grössere, bald geringere Verluste aus dem Personenverkehre durch Erhöhungen der Waarentarife wettmachen müssen. Wenn alle Bahnen dem Staate gehörten, würde durch einen einheitlichen Frachttarif der gesammte Verlust aus dem Personenverkehre gedeckt werden. 4. Es sei zu hoffen, dass im Falle der Verstaatlichung des gesammten Eisenbahnnetzes die Tarife allmählich und vielleicht auch mit einem Schlage so weit ermässigt würden, wie es die Bedürfnisse von Handel und Industrie und insbesondere die Rücksicht auf die Konkurrenz des Auslandes erfordern.

Sir John Jenkins sprach auch über die Finanzoperation, welche zu diesem Zwecke erforderlich sei, der Staat könnte die Eisenbahnen um die Summe der ausgegebenen Kapitalien, d. s. 1 134 500 000 £ erwerben; dies würde den Staat mit einer jährlichen Zahlung von ungefähr 83 000 000 £ belasten, unter der Annahme, dass er die betreffende Anleihe zu 3 ⅝ erhielte. Das thatsächliche Erträgniss der Eisenbahnen im Jahre 1898 betrug etwa 40 000 000 £, also um 7 000 000 £ mehr, so dass der Staat einen beträchtlichen Spielraum für Ermässigung der Frachtsätze und andere Verbesserungen hätte. Wenn der Staat die Eisenbahnen um jenen Preis erwerben würde, der dem Werthe der Eisenbahnpapiere nach den Börsennotirungen entspricht, so hätte er 1 417 000 000 £ aufzuwenden, deren 3prozentige Zinsen 42 000 000 £ betragen; diese Zinsenlast würde die gegenwärtigen Einkünfte der Eisenbahn um 2 000 000 £ übersteigen und die Verstaatlichung zu einem schlechten Geschäfte für die Regierung machen. Sir John Jenkins schlug daher eine dritte Berechnungsmethode vor: Die Bahnen sollen um jenen Betrag erworben werden, welcher gegenwärtig für ihre Herstellung aufgewendet werden müsse. So viel auch gegen alle drei Berechnungsmethoden des Redners einzuwenden wäre, so zeigt doch der ganze Vorgang, wie volksthümlich die Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen selbst in Kreisen geworden ist, die von staatssozialistischen Anwandlungen im allgemeinen frei zu sein pflegen. Die Versammlung der British Iron Trade Association sprach sich zum Schlusse dahin aus, es möge eine königliche Kommission zum Studium dieser wichtigen Frage ernannt werden.

— **Hafen Haidar=Pascha.** Die Streitigkeiten wegen des Baues dieses Hafens sind laut einer Konstantinopeler Meldung der „Frkf. Ztg." geschlichtet; die anatolischen Bahnen beginnen noch in dieser Woche den Bau.

— **Die Smyrna-Cassababahn.** Am 30. Juli d. J. ist nach Mittheilung der Münchener „Allg. Ztg." ein kaiserliches Jrade veröffentlicht worden, welches die sogen. Smyrna-Cassabafrage der Regelung zuführt. Zum Verständniss der Angelegenheit muss auf die Uebereinkunft vom 22. Februar 1893 zurückgegriffen werden, welche Herrn Nagelmackers die Konzession für die Eisenbahn nach Cassaba und deren Zweiglinien ertheilte. Diese Bahn besteht aus zwei Hauptlinien: die eine geht von Smyrna über Cassaba nach Alachehir und die zweite von Alachehir nach Afiun=Karahissar an der nach Konia führenden Zweiglinie der anatolischen Bahn. Nach der erwähnten Uebereinkunft besitzt die erstere Linie eine von der türkischen Regierung garantirte jährliche Rente von 2 310 000 Fr., während der zweitgenannten Linie eine kilometrische Garantie von 18 881 Fr. zugesprochen worden ist. Vor einiger Zeit nun hat ein höherer Beamter des Bautenministeriums einen Plan entworfen, wonach die Antheilung der erwähnten Jahresrente und kilometrischen Garantie nach einem neuen Verfahren auf Grund einer anderen als der bisherigen Verbuchung der Roheinnahmen der beiden Linien der Cassababahn erfolgen sollte. Dagegen nun erhob die Eisenbahngesellschaft Einspruch, da sie dadurch zu Schaden gekommen wäre, und der französische Botschafter trat für die Forderung der Eisenbahngesellschaft, die eine französische ist, sowohl auf der Pforte, wie in Yildiz-Kiosk mit allem Nachdruck ein. Der französische Botschafter soll bei seinem letzten Empfang beim Sultan erklärt haben, er habe von seiner Regierung den Auftrag erhalten, so lange die Cassabafrage nicht nach Wunsch geregelt sei, die Verhandlung über alle anderen zwischen der Türkei und Frankreich schwebenden Fragen zu unterlassen. Es scheint, dass diese Erklärung Eindruck hervorgerufen hat, da nunmehr die strittige Angelegenheit nach den Wünschen der Gesellschaft geordnet worden ist. Es bleibt demnach die bisherige Buchung der Roheinnahmen der Cassababahn und damit auch die bisherige Auftheilung der seitens der Pforte gewährten Garantien aufrechterhalten, womit eine Frage geregelt erscheint, die verhältnissmässig lange in der Schwebe gelassen worden ist.

— **Eisenbahnbankerotte in den Vereinigten Staaten.** Die Zahl der Eisenbahnen, die während der ersten Hälfte dieses Jahres in gerichtliche Verwaltung übergingen oder zum Verkauf kamen, bleibt hinter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre zurück, obwohl sich die ersten sechs Monate vorigen Jahres in dieser Hinsicht günstiger gestaltet haben. Neun Gesellschaften, die 978 Meilen (engl.) in Betrieb und ein Anlagekapital von 56 000 000 D. haben, sind gerichtlicher Verwaltung unterstellt worden, und 17 Bahnen mit einem Anlagekapital von 124 000 000 D. wurden zur Befriedigung hypothekarischer Forderung meistbietend verkauft. Der grösste Verkauf betraf, wie der „Berl. Akt." meldet, die Kansas-City, Pittsburg and Gulf (849 Meilen Strecke und 47 500 000 D. Kapital). Im Anschlusse daran mag noch aus dem Bericht der zwischenstaatlichen Verkehrskommission für das mit dem 30. Juni 1899 beendete Fiskaljahr erwähnt sein, dass sich bei Schluss jenes Jahres 71 Bahnen unter der Leitung von gerichtlich bestellten Verwaltern befanden, sowie dass in demselben Jahre 16 Bahnen gerichtlicher Verwaltung unterstellt und 39 aus solcher Verwaltung entlassen wurden.

Allgemeines.

— **Einführung der Rückfahrkarten in Deutschland.** Zu den Mittheilungen hierüber in dem Aufsatz: „Zur Geschichte des Fahrtausweises bei den deutschen Eisenbahnen" (Nr. 58 letzter Absatz, S. 888 d. Ztg.) liefert u. a., wie wir von geschätzter Seite erfahren, soweit die sächsischen Staatseisenbahnen in Betracht kommen, auch die Anmerkung 1 auf S. 26 des statistischen Berichts über den Betrieb genannter Staatsbahnen vom Jahre 1898 nähere Angaben. Es wird daselbst mitgetheilt, dass Rückfahrkarten bereits im Jahre 1848 von der sächsisch schlesischen Eisenbahndirektion und ebenso noch in demselben Jahre von der sächsisch-böhmischen Staatseisenbahndirektion unter der Bezeichnung „Tagesbillets" zu ermässigten Fahrpreisen (wie noch gegenwärtig rund $^2/_3$ des Preises für zwei einfache Fahrkarten) ausgegeben worden sind. Die sächsisch-bayerische Staatseisenbahndirektion hat Tagesbillets für die Fahrt von Plauen nach Hof an Sonn- und Festtagen sowie zu Jahrmarktszeiten erstmalig Ende April 1849 ausgegeben, aber

von Eröffnung der Strecke Reichenbach-Plauen und damit der ganzen Linie von Leipzig bis Hof am 15. Juli 1851 ab diese Tagesbillets nicht weiter bestehen lassen, solche vielmehr erst vom 1. Oktober 1853 ab wieder auf der ganzen Linie von Leipzig bis Hof allgemein eingeführt. Ebenso sind Tagesbillets auf der Riesa-Chemnitzer Staatseisenbahn am 1. April 1854 zur Einführung gekommen. Auch die Albertbahn-Gesellschaft führte diese Fahrkartensorte mit der Eröffnung ihrer Bahn von Dresden nach Tharandt am 28. Juni 1855 ein. Dagegen hat die Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft Tagesbillets nur erst im Jahre 1861, nach der am 1. Dezember 1860 erfolgten Eröffnung der Zweigbahn von Coswig nach Meissen, ausgegeben. Die Tagesbillets hatten, in Uebereinstimmung mit ihrer Bezeichnung, zunächst nur Gültigkeit für die Hin- und Rückfahrt während eines Tages. Diese Gültigkeitsdauer ist später in verschiedener Weise erweitert und zuletzt vom 15. April 1898 ab bei den sächsischen Staatseisenbahnen auf 10 Tage ausgedehnt worden.

Bücherschau.

— **Verzeichniss der russischen Eisenbahnstationen.** Die Eisenbahndirektion Bromberg hat ein Verzeichniss der russischen Eisenbahnstationen nebst Uebersichtskarte herausgegeben, welches einem längst bestandenen Bedürfnisse Rechnung trägt und daher von allen mit Russland im Frachtenaustausch usw. stehenden Interessenten als ein willkommenes Hilfsmittel, sich schnell und leicht über die Lage einer Eisenbahnstation des russischen Reiches zu unterrichten, begrüsst werden dürfte. Das Verzeichniss, welches nebst Karte zum Preise von 3 *M.* von der Stationskasse zu Bromberg bezogen werden kann, enthält alle für den Güterverkehr eingerichteten Stationen und Haltestellen und ist zusammengestellt auf Grund des im russischen Finanzministerium herausgegebenen Werstzeigers und der im „Sbornik Tarifow" veröffentlichten Bekanntmachungen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 14,27 km lange Strecke Sitzendorf-Katzhütte der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, welche am 18. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. Am 1. September d. J. wird der an der Strecke Giessen Gelnhausen gelegene Haltepunkt Langsdorf, welcher bisher nur dem Personen- und beschränkten Eilgut- und Stückgutverkehr dient, zu einer Haltestelle erweitert und die Abfertigungsbefugnisse dieser neuen Haltestelle auch auf den Wagenladungsgüter- und Viehverkehr, sowie auf den unbeschränkten Eil- und Stückgutverkehr ausgedehnt. Ausserdem kommt der bisher bestandene Frankaturzwang in Wegfall. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Vereinskilometerzeiger.

Zu den Vereinskilometerzeigern Nr. 74 und 74 a (k. k. österreichische Staatsbahnen) ist je der I. Nachtrag, zu den Vereinskilometerzeigern Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen in Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.) und Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen in Erfurt und Halle) je der II. Nachtrag, zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen) der VII. Nachtrag und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der VIII. Nachtrag erschienen.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu dem Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 35 a (königliche Eisenbahndirektion zu Cassel) ist der I. Nachtrag, zu dem Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) der VIII. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der IV. Nachtrag erschienen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2405 vom 4. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 8. August d. J.).

Nr. 2406 vom 4. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 8. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des Seehafenausnahmetarifs E (Kl. I) Uerdingen-Flensburg A von 1,76 *M.* in 1,67 *M.* berichtigt.

Köln, den 7. August 1900. (1919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem ab 1. August 1900 gültigen Verbandsgütertarife Theil II, Heft 3 sind auf Seite 90 nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 A (Kleie etc.) mit Gültigkeit vom 20. September d. J. wie folgt zu berichtigen:

Nagy Sáros - Stettin*): von 278 auf 285 *₰* pro 100 kg,

Nagy Sáros - Warnemünde: von 322 auf 329 *₰* pro 100 kg.

Wien, am 4. August 1900. (1920)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Reststrecke Sitzendorf - Katzhütte der Neubaulinie Oberrottenbach-Katzhütte mit Abzweigung nach Königsee.

Am 18. d. Mts. wird die 14,27 km lange Reststrecke Sitzendorf - Katzhütte der Neubaulinie Oberrottenbach - Katzhütte dem öffentlichen Verkehr übergeben.*)

*) Hiernach ist der in Nr. 60 Seite 929 d. Ztg. in der amtlichen Bekanntmachung (lfd. Nr. 1883) angegebene Tag der Betriebseröffnung der Strecke Sitzendorf-Katzhütte zu berichtigen.

Von den an dieser Reststrecke gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Mellenbach-Glasbach und Katzhütte die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen beschränkt sich jedoch auf solche, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Die Haltepunkte Zirkel — zwischen Mellenbach-Glasbach und Meuselbach gelegen — und Meuselbach dienen nur dem Personenverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt auf allen Stationen ausgeschlossen.

Für die Reststrecke haben Gültigkeit: „die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt." Der Fahrplan für die Strecke ist in dem allgemeinen

Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Mai d. J. in Kraft getreten ist, enthalten.

Erfurt, den 7. August 1900. (1921)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Theilstrecke Wieren-Wittingen der Neubaustrecke Wieren-Wittingen-Triangel.

Am 1. September d. J. wird die dem Bezirk der Betriebsinspektion 1 zu Stendal und der Verkehrsinspektion zu Stendal zugewiesene Theilstrecke Wieren-Wittingen der Neubaustrecke Wieren-Wittingen-Triangel mit den Stationen Bodenteich, Langenbrügge, Stöcken und Wittingen als Nebenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Stationen sind, und zwar Bodenteich, Stöcken und Wittingen, für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (Bodenteich und Stöcken ausgenommen für Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus ver- oder entladen werden können), Langenbrügge nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet.

Von dem Eröffnungstage an findet zwischen den neuen Stationen und sämmtlichen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren unter Einhaltung der für einzelne Stationen geltenden Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Preistafel für den Personen- und Gepäckverkehr hängt auf den Stationen aus.

Der Fahrplan für die neue Bahnstrecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Magdeburg, den 1. August 1900. (1922)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Der für die Strecke Oberrottenbach-Köditzberg-Katzhütte vom 15. August d. J. ab diesseits festgesetzte Fahrplan tritt erst vom 18. August d. J. in Kraft, da von diesem Tage ab die Neubaureststrecke Sitzendorf-Katzhütte dem Betriebe übergeben wird.

Erfurt, im August 1900. (1923)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Umwandlung des Haltepunkts Langsdorf zu einer Haltestelle und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse desselben.

Am 1. September 1900 wird der an der Linie Giessen-Gelnhausen gelegene Haltepunkt Langsdorf, welcher bisher nur dem Personen- und beschränkten Eilgut- und Stückgutverkehr diente, zu einer Haltestelle erweitert und die Abfertigungsbefugnisse dieser neuen Haltestelle auch auf den Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr, sowie auf den unbeschränkten Eil- und Stückgutverkehr ausgedehnt. Ausserdem kommt der bisher bestandene Frankaturzwang in Wegfall. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 31. Juli 1900. (1924)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. August d. J. wird der an der Bahnstrecke Dratzigmühle-Rogasen zwischen den Stationen Hallberg und Lubasch belegene Personenhaltepunkt Holländerdorf für den Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg), in die Gruppenwechseltarife der königlich preussischen, grossherzoglich hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, in den nordostdeutsch-sächsischen Gütertarif, sowie in den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 6. August 1900. (1925)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. d. Mts. ab fällt die bisherige Beschränkung in der Gepäckabfertigung bei den Haltestellen Lüstringen und Sprötze weg.

Münster, den 6. August 1900. (1926)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Güterverkehr.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Oesterreich-Ungarn) vom 1. Mai 1900.

In die Schnitt-Tariftabelle A des Ausnahmetarifs 4 für Pflaumen und Pflaumenmus des oben bezeichneten Tarifs werden mit sofortiger Gültigkeit die Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen Kaufbeuren mit dem Frachtsatze von 575 Cts. und Kempten mit dem Frachtsatze von 602 Cts. aufgenommen.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Güter aller Art) auf Seite 181 bei der Station Lauenburg i/Pm. wie folgt berichtigt:

in der Rubrik A a von 871 auf 935 Cts.
„ „ „ A b „ 784 „ 828 „
„ „ „ B a „ 840 „ 878 „
und „ „ „ B b „ 711 „ 745 „

Breslau, den 4. August 1900. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf trans.

Am 1. September d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen sowie Tarifergänzungen und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 10 ₰ für das Stück zu haben.

Breslau, den 2. August 1900. (1928)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. August 1900 gelangt Nachtrag VI zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Mai 1899 zur Einführung.

München, den 8. August 1900. (1929)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Getreideabfällen, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Oelsaaten zwischen Basel bad. Bahnhof transit einerseits und Stationen der Mittel- und Westschweiz anderseits vom 21. Juli 1899 ist mit Gültigkeit vom 1. September l. J. an der I. Nachtrag ausgegeben worden.

Derselbe enthält Ergänzungen des Verzeichnisses der Frachtgegenstände sowie geänderte Frachtsätze für die Stationen der schweizerischen Seethalbahn und neue Frachtsätze für die Pont-Brassus-Bahn bezw. die Regionalbahn Pruntrut-Bonfol; Rheinau ist unter den Stationen, nach und von welchen der Tarif keine Anwendung findet, gestrichen werden.

Der Nachtrag kann von den gr. Güterverwaltungen Basel und Mannheim, sowie von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 6. August 1900. (1930)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Zink des Spezialtarifs I in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht und jeden verwendeten Wagen werden mit Gültigkeit vom 15. August 1900 folgende Frachtsätze eingeführt:

Antonienhütte nach und von	Centimes für 100 kg
Alt-Solothurn	730
Bern	760
Biel (Bienne)	753
Burgdorf	739
Fribourg (Freiburg)	791
Genève (Genf)	896
Luzern	698
Neuchâtel	781
Chaux-de-Fonds	779
Lausanne	849

Karlsruhe, den 4. August 1900. (1931)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Vom 15. August l. J. an werden jene Artikel, welche nach der Güterklassifikation des Theiles I Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits bei Aufgabe in Mengen unter 5 000 kg nach der Stückgutklasse II tarifiren, dagegen bei 5 000 und 10 000 Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief von der direkten Beförderung ausgeschlossen sind, zu folgenden Frachtsätzen direkt abgefertigt:

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zu den Frachtsätzen der Klasse C 1;

b) 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zu den Frachtsätzen der Klasse C 2
des bestehenden Tarifes.

München, den 5. August 1900. (1932)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil II Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. September gelangt Nachtrag III zur Einführung, welcher Aenderung des Geltungsbereiches, Aenderung und Ergänzung der Besonderen Bestimmungen und des Kilometerzeigers, sowie Stationsnamenänderungen enthält.

München, den 4. August 1900. (1933)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben.

Mit sofortiger Gültigkeit werden von den Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen und von der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn die für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben, die in den Frachtbriefen ausdrücklich als solche bezeichnet und an die königliche Bahnhofskommandantur in Bremen oder an die bei dieser errichteten Hauptsammelstelle gerichtet werden, bis auf weiteres frachtfrei befördert.

Der kaiserliche Kommissar der freiwilligen Krankenpflege wird der Bahnhofskommandantur einen Delegirten beigeben, der für Ordnung und Absendung der Liebesgaben nach China Sorge tragen wird.

Berlin, den 8. August 1900. (1934)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).

Die im Nachtrage 2 zum genannten Tarife auf Seite 3 vorgesehenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt.

In demselben Nachtrage auf Seite 144 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs O, welche unverändert vom bisherigen Ausnahmetarife 7a zu übernehmen waren, entsprechend ergänzt, nämlich nach Laurahütte mit 0,83 und nach Tarnowitz mit 0,80 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 6. August 1900. (1935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 15. August d. J. treten für den Verkehr zwischen Elbeteinitz und Dresden-Altstadt nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Spezialtarif A2 . . 166 ₰ } für
„ II . . 127 „ } 100 kg.

Dresden, den 8. August 1900. (1936)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 15. d. Mts. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag IV, welcher u. a. neue bezw. abgekürzte Entfernungen für die Stationen Michelbach, Brackel b. Dortmund, Dortmund Süd, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln, die Aufnahme der Stationen Saargemünd und Scheidt b. St. Ingbert der pfälzischen Bahnen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S nach der Station Neu-Kaliss, des Ausnahmetarifs 9 von Lintorf, der Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 von Dortmund Hafen, Kalk Süd und Schwelm-Loh, sowie der Ausnahmetarife M, O und Q von bezw. nach Kalk Süd enthält.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, bei welchen auch Nachtragsabdrücke für je 10 ₰ zu haben sind.

Essen, den 7. August 1900 (1937)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zu den Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Basel bad. Bf. bezw. Waldshut und der Ostschweiz vom 1. Juni 1897 ist mit Gültigkeit vom 15. August l. J. ab je der IV. Nachtrag ausgegeben worden. Solche enthalten u. a. die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Bäch der schweiz. Nordostbahn, geänderte Frachtsätze für Waldshut-Luzern, sowie geänderte Ausnahmefrachtsätze für Malz, neue Ausnahmefrachtsätze für Futtermittel, Pitch-Pineholz und Yellow-Pineholz und Aenderungen des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarif für Getreide. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Basel und Waldshut, sowie unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 7. August 1900. (1938)
Grossh. Generaldirektion.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt — (Pos. T-17/a der Güterklassifikation des Tarifes Theil I, Abtheilung B) — von Rakonitz nach Brixlegg tritt mit Gültigkeit vom 13. August 1900 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein direkter Frachtsatz von 170 Heller für 100 kg in Kraft.

Wien, den 4. August 1900. (1939)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Chamottemörtel von Bodenbach (k. k. St. B., B. N. B. oder St. E. G.) bezw. von Tetschen (B. N. B. oder Oe. N. W. B.) treten mit Gültigkeit vom 13. August l. J. bis auf Widerruf resp. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

nach Bozen-Gries 217 }
„ Innsbruck . 166 }
„ Matrei . . 178 } Heller pro 100 kg.
„ Roveredo . 241 }

Wien, den 4. August 1900. (1940)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Koks treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Königshof . . .	52 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Königshof . . .	52 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Königshof . . .	74 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. August 1900. (1941)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Verdingungen.

Verdingung.

Der Umbau des Zollrevisionssaales und die Herstellung eines Anbaues an denselben auf Bahnhof Eydtkuhnen soll am 31. August 1900, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer der unterzeichneten Betriebsinspektion in öffentlicher Pauschalverdingung vergeben werden.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem Eröffnungstermin an dieselbe einzureichen.

Daselbst sind auch Angebotsmuster gegen postfreie Baarsendung von 1 ℳ zu haben.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Insterburg, den 9. August 1900. (1942)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung.

Die Anlieferung und Aufstellung von 49 Ausfahrtsignalen für 18 Stationen der Main-Neckarbahn soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 1 ℳ von der Kanzlei der Unterzeichneten bezogen werden.

Angebote sind bis zum 28. August d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei hierher einzusenden.

Darmstadt, den 8. August 1900. (1943)
Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

7. Offene Stellen.

Zum 1. September d. J. suchen wir für unsere Station Neuruppin einen tüchtigen
Stationsassistenten,
welcher mit dem Betriebs- und Abfertigungsdienst vollständig vertraut ist. Anfangseinkommen 1 000 ℳ bei freier Dienstwohnung. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften. Anstellung nach dreimonatiger Probedienstleistung.

Direktion (1944)
der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 63 | 15. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Abtretung von Beamtenbesoldungen und die Aufrechnung gegen derartige Ansprüche.

Jeder, der eine Zeit lang Personalangelegenheiten bearbeitet hat, weiss, wie häufig es vorkommt, dass ein Beamter zur Befriedigung eines Gläubigers einen Theil seiner Gehaltsforderung abtritt, oder dass die Verwaltung genöthigt ist, sich wegen ihrer Ansprüche gegen den Beamten an dessen Diensteinkommen zu halten. Es wird daher vielleicht von Interesse sein, zu untersuchen, in welchem Umfange nach dem derzeitigen Stande der Gesetzgebung dic Abtretung von Besoldungen und die Aufrechnung gegen Gehaltsansprüche zulässig ist.

I. Die Abtretung von Besoldungen. Die sedes materiae bilden § 411 B. G.-B.[1]) und Art. 81 E.-G. z. B. G.-B.[2])

§ 411 bestimmt:

„Tritt eine Militärperson, ein Beamter, ein Geistlicher oder ein Lehrer an einer öffentlichen Unterrichtsanstalt den übertragbaren Theil des Diensteinkommens, des Wartegeldes oder des Ruhegehaltes ab, so ist die auszahlende Kasse durch Aushändigung einer von dem bisherigen Gläubiger ausgestellten, öffentlich beglaubigten Urkunde von der Abtretung zu benachrichtigen. Bis zur Benachrichtigung gilt die Abtretung als der Kasse nicht bekannt."

Der Begriff des „Beamten" ist nach Maassgabe des § 359 des Strafgesetzbuches aufzufassen; es sind also gemeint „alle im Dienste des Reiches oder in unmittelbarem oder mittelbarem[3]) Dienste eines Bundesstaates auf Lebenszeit, auf Zeit oder nur vorläufig angestellte Personen, ohne Unterschied, ob sie einen Diensteid geleistet haben oder nicht". Die angestellten Bediensteten einer Privateisenbahn besitzen, soweit es sich nicht um die Ausübung bahnpolizeilicher Funktionen handelt, keine Beamteneigenschaft.[4])

Da nach § 400 B. G.-B. eine Forderung nicht abgetreten werden kann, soweit sie der Pfändung nicht unterworfen ist, so ist von dem Gehalte eines Beamten nur der dritte Theil des 1500 ℳ übersteigenden jährlichen Diensteinkommens übertragbar.[5]) Dieser Grundsatz erleidet freilich eine wesentliche Einschränkung durch die Bestimmung in Art. 81 des Einführungsgesetzes, wonach die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt bleiben, welche die Uebertragbarkeit der Ansprüche der in Art. 80 Abs. 1 bezeichneten Personen (der Beamten, der Geistlichen und der Lehrer an öffentlichen Unterrichtsanstalten) auf Besoldung, Wartegeld, Ruhegehalt, Wittwen- und Waisengeld beschränken.

In Württemberg und Baden war bereits durch die Beamtengesetze vom 28. Juni 1876[6]) und 24. Juli 1888[7]) in Anlehnung an § 6 des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873[8]) die Bestimmung getroffen worden, dass die Diensteinkünfte der Beamten nur insoweit abgetreten, verpfändet oder sonst übertragen werden können, als sie der Pfändung unterworfen sind. In Sachsen dehnte § 9 des Gesetzes vom 4. März 1879[8]) die Bestimmungen des § 749 der Civilprozessordnung wegen Pfändung der Gehalts- und ähnlicher Forderungen auch auf den Fall der Cession aus. In Oldenburg hatte schon das „Revi-

---

[1]) Bürgerliches Gesetzbuch.

[2]) Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch.

[3]) Ueber den Unterschied zwischen unmittelbaren und mittelbaren Beamten vergl. Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch, 4. Aufl. Anmerk. 5a zu § 359, Hue de Grais, Handbuch der Verfassung und Verwaltung 12. Aufl. S. 75 und § 69 Allg. L.-R. Th. II Tit. 10.

[4]) Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. X S. 325.

[5]) § 850 Abs. 1 Ziff. 8 und Abs. 2 der Civilprozessordnung in der Fassung vom 20. Mai 1898. R.-G.-Bl. S. 369.

[6]) Reg.-Bl. S. 211 Art. 13.

[7]) Ges.- u. Verordn.-Bl. S. 399 § 87.

[8]) Ges.- u. Verordn.-Bl. S. 69.

dirte Civilstaatsdienergesetz" vom 28. März 1867[9]) die Cession des Diensteinkommens eines Civilstaatsdieners auf ein Drittel des in jedem einzelnen Zahlungstermine fälligen Bezuges beschränkt. In Hessen verbot die Verordnnng vom 5. Juni 1787[10]) den Beamten die Anweisung ihrer „Geld- oder Natnralbesoldnngen" und erklärte jede Abtretung gegen das Verbot für „null und nichtig". Diese Vorschrift ist erst dnrch Art. 286 II Ziff. 18 des Ausführungsgesetzes[11]) zum Bürgerlichen Gesetzbuch aufgehoben worden, so dass seit dem 1. Januar d. J. weitere Beschränkungen als die im Art. 411 B. G.-B. vorgesehenen nicht bestehen. Das gleiche gilt für Mecklenbnrg-Schwerin; das „Edikt, die Bekümmerung der Gnadengelder betreffend", vom 18. Mai 1757[12]), welches nur die Abtretung „schon verdienter und fälliger Salarien- und Gnadengelder" zuliess, nnd die deklaratorische Verordnung vom 21. Juli 1837[13]), welche zwar die freiwillige Anweisung bis auf den dritten Theil einer jedesmal znr Auszahlung fälligen Quartalhebnng gestattete, aber in formeller Hinsicht erschwerte, sind dnrch § 392 Ziff. 10 und 46 des Ausführungsgesetzes vom 9. April 1899[14]) ausser Kraft gesetzt worden. In Bayern bestehen keine Sonderbestimmungen.

Für Prenssen ist die Uebertragbarkeit der Dienstbezüge der Beamten in weiterem Maasse beschränkt. Bereits der § 7 der Verordnnng vom 28. Februar 1806,[15]) „betreffend die Verkümmerung der Besoldnngen nnd Pensionen königlicher Civilbedienten und Pensionisten, desgleichen deren Befreiung vom Personalarrest" usw. bestimmte, dass „eine Entsagung der . . . Befreinng vom Arrestschlag und Personalarrest ohne alle rechtliche Wirkung nnd jede Verpfändnng nnd Anweisung fixirter Besoldungen, Emolnmente und Pensionen ohne alle verbindliche Kraft ist". Die Bestimmnng bezweckte, wie die einleitenden Sätze ausführen,

> „auf der einen Seite Unseren Dienst vor den mit der persönlichen Verhaftnng der Officianten oder der Beschlagnahme ihrer Besoldung unvermeidlich verknüpften nachtheiligen Folgen sicher zu stellen, ingleichen den mit Pension entlassenen Staatsbeamten ein dem Zweck derselben angemessenes, zu ihrer Snbsistenz hinreichendes Auskommen zu gewähren, anf der anderen Seite aber auch leichtsinnige oder gar betrügerische Schuldner nicht gegen die gemachten Ansprüche ihrer Gläubiger in Schutz zu nehmen . . . .",

nachdem die in den Verordnungen vom 30. Dezember 1798, 19. Dezember 1799 und 3. Mai 1804 bereits erlassenen „näheren Bestimmungen der Gerichtsordnung, das exekutivische Verfahren gegen verschuldete, im wirklichen Civildienst stehende Officianten betreffend", den erwarteten Erfolg nicht erreicht hatten.

Der erwähnte § 7 ist fast wörtlich in den § 163 des Anhanges znr preussischen allgemeinen Gerichtsordnnng vom 6. Juli 1793 I 24 § 108 übergegangen. Hiernach ist

> „eine Verzichtleistung anf die vorstehend festgesetzte Befreinng vom Arrestschlag sowie jede Verpfändnng und Anweisung fixirter Besoldungen, Emolumente nnd Pensionen ohne alle rechtliche Wirknng."[16])

Diese Vorschrift ist noch jetzt für das ehemalige Geltungsgebiet des preussischen Landrechts in Kraft (vgl. Koch, Allgemeines Landrecht, 6. Ausgabe, Anmerkung 6 II d zu § 382, Th. I Tit. 11; Rehbein und Reincke, Allgemeines Landrecht, 3. Aufl., Anmerkung 223 a zu § 382; Förster-Eccius, Preussisches Privatrecht, 5. Anfl., § 99 Anmerkung 90; Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, Bd. 7 S. 95; Motive znm Reichsbeamtengesetz S. 70; Entscheidung des Reichsgerichts in Civilsachen vom 4. Mai 1899, Bd. 44 S. 193).

Sie ist dnrch die allerhöchste Kabinetsordre vom 23. Mai 1826 (G.-S. S. 54) ausdrücklich auf die Gebiete des französischen Rechts ansgedehnt worden.[17]) Dagegen gilt sie nicht in den 1866 erworbenen Provinzen. Der § 104 der Verordnnng vom 24. Jnni 1867 (G.-S. S. 842) bestimmt zwar, dass „in Ansehung der Zulässigkeit der Beschlagnahme der Besoldnngen und Pensionen der im Dienste befindlichen und pensionirten Beamten . . . die Vorschriften des preussischen Rechts in Geltung treten", die Nichtpfändbarkeit einer Forderung schliesst jedoch das Verbot der freiwilligen Abtretung nicht ohne weiteres in sich (Entscheidung des Reichsgerichts in Civilsachen, Bd. 4 S. 142, Motive zu dem Entwnrfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches § 296 Abs. 1). Das Reichsgericht hat denn auch in seinem Urtheil vom 10. Dezember 1880 angenommen, dass in Ansehnng der Zulässigkeit einer freiwilligen Cession von Besoldungen der Civilbeamten die Bestimmungen des altpreussischen Rechts in die neuen Provinzen nicht eingeführt worden sind (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidnngen, Bd. 1 S. 331).

Die Abtretung einer Fordernng ist an keine Form gebunden (Motive S. 120 Abs. 3). Sie ist vollendet mit der gegenseitigen Willenserklärung der Vertragschliessenden, dass die Forderung anf den neuen Gläubiger übergehen soll, und ist in ihrer Wirksamkeit dnrch Anzeige an den Schnldner nicht bedingt (a. a. O. Abs. 1). Dem Schnldner gegenüber treten die Wirkungen der Abtretung aber erst mit dem Zeitpunkte ein, in welchem er von der Abtretung Kenntniss erhält (Planck[18]) Anm. 1 zu § 406). Zu seinem Schutze ist die Vorschrift des § 409 B. G.-B. erlassen, wonach der Schuldner, „wenn der Gläubiger ihm die Abtretung anzeigt, sich unbedingt anf die Anzeige verlassen kann". (Planck, Anm. 1 zu § 409). Die Anzeige kann in einer öffentlichen Urknnde, schriftlich oder mündlich erfolgen (Motive S. 135 Abs. 3). Die Vorlegung der Uebertragungsurkunde steht ihr gleich (§ 409 B. G.-B.).

Wenn abweichend hiervon § 411 bestimmt, dass die auszahlende Kasse durch Aushändigung einer von dem bisherigen Gläubiger ausgestellten öffentlich beglaubigten Urkunde von der Abtretnng zu benachrichtigen sei, so bezweckt diese Vorschrift, wie die Motive ergeben (S. 140 Abs. 3), lediglich die Sicherstellung der Kassenbeamten und die Ordnung der Kassenführung. Die Kasse ist hiernach nicht verpflichtet, irgend eine Kenntniss von der Abtretnng zu berücksichtigen und kann ohne die vorgeschriebene Benachrichtignng die Auszahlung an den Cessionar verweigern. Aus diesem Zwecke der Vorschrift ergibt sich, dass die Wirksamkeit der Abtretung von der Benachrichtigung nicht abhängt[19]) nnd dass es auch genügt, wenn die der Kasse vorgesetzte Behörde, falls ihr in irgend einer Form die Abtretung angezeigt wird, die Kasse anweist, an den Cessionar zu zahlen. Nach den für die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft erlassenen Bestimmungen müsste überdies die Hauptkasse unter allen Umständen die Verfügung der Eisenbahndirektion abwarten.[20])

Um der Bestimmung des § 411 B. G.-B. zu genügen, muss die der Kasse znznstellende Benachrichtigung schriftlich abge-

---

[9]) Ges.-Bl. S. 71 Art. 20.

[10]) Abgedruckt bei Spamer, Sammlung der wichtigeren bis zum Jahre 1800 . . . erlassenen hessischen Verordnungen usw. Nr. 318 S. 99.

[11]) Begründnng zu dem Entwurfe eines Gesetzes, die Ansführung des Bürgerlichen Gesetzbuches betreffend, Art. 273 Nr. 18.

[12]) Parchim'sche Gesetzsammlung Bd. I S. 173.

[13]) Raabe, Gesetzsammlung für die mecklenbnrg-schwerin'schen Lande Bd. 5 S. 1166.

[14]) Reg.-Bl. S. 57.

[15]) Abgedrnckt bei Rabe, Sammlung preussischer Gesetze und Verordnungen, Bd. 8 S. 482.

[16]) Vgl. die Entscheidung des Obertribunals vom 20. Juni 1861 (Striethorst, Archiv, Bd. 42 S. 179).

[17]) „Dass in Hinsicht der Beschlagnahme von Besoldungen und Pensionen der Staatsbeamten in allen Landestheilen, in welchen das A. L.-R. und die A. G.-O. noch nicht gesetzliche Kraft haben, die der preuss. administrativen Verfassung eigenthümlichen Vorschriften der §§ 160—164 einschliesslich . . . . . des Anh. zur A. G.-O. zur Ausführung gebracht werden sollen."

[18]) Bürgerliches Gesetzbnch nebst Einführungsgesetz, 2. Aufl.

[19]) Planck, Anm. 3 zu § 411.

[20]) Hauptkassenordnung § 34 Abs. 3.

fasst und die Unterschrift des Erklärenden von der zuständigen Behörde oder einem zuständigen Beamten oder Notar beglaubigt sein (§ 129 B. G.-B.). Für die öffentliche Beglaubigung sind neben den Notaren zuständig die Amtsgerichte[21]), ausserdem in Sachsen[22]) die Gerichtsschreiber der Amtsgerichte, in Baden[23]) die Bürgermeister, in Württemberg[24]) die Ortsvorsteher und Rathsschreiber, in Hessen[25]) die Gerichtsschreiber und Ortsgerichtsvorsteher, in Mecklenburg-Schwerin[26]) die Domanialämter, die Distriktsbehörden des grossherzoglichen Haushaltes, die Klosterämter, die Magistrate und die aus diesen verordneten Deputationen, die Ansiedelungskommission sowie die Grundbuchbeamten, in Mecklenburg-Strelitz[27]) die Domanialämter, das Kabinetsamt, die Landrentei zu Schönberg, die Magistrate und die aus diesen verordneten Deputationen sowie die Grundbuchbeamten, in Preussen[28]) die Ortsvorsteher in den Hohenzollern'schen Landen, die Bürgermeister in dem vormals landgräflich hessischen Amtsbezirk Homburg, in den Gebieten des vormaligen Herzogthumes Nassau sowie der vormaligen freien Stadt Frankfurt mit Ausnahme des Gebietes der jetzigen Stadtgemeinde Frankfurt.

Schliesslich bleibt noch die Frage zu erörtern, welches örtliche Recht zur Anwendung gelangt, wenn verschiedene Rechtsgebiete in Frage kommen, wenn z. B. ein der Eisenbahndirektion in Erfurt unterstellter preussischer Beamter, der in Leipzig wohnt, den pfändbaren Theil seines Gehaltes durch ein in Leipzig getroffenes Abkommen seinem Gläubiger abtritt.

Das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch behandelt in Art. 7—31 das sogen. internationale Privatrecht, ohne indessen die Frage zu entscheiden, welches Recht für die Beurtheilung der Vertragsobligationen maassgebend sein solle. Der § 5 des Entwurfes eines Gesetzes über die „räumliche Herrschaft der Rechtsnormen“ hatte folgende Bestimmung vorgesehen:

„Das Schuldverhältniss aus einem Rechtsgeschäfte unter Lebenden wird nach den Gesetzen des Ortes beurtheilt, an welchen das Rechtsgeschäft zum Abschlusse gelangt ist. . . .“[29])

Wenn das Einführungsgesetz gleichwohl die Frage nicht geregelt hat, so geschah dies offenbar in der Erwägung, dass es bei der grossen Verschiedenheit der Meinungen nicht angezeigt sei, eine Entscheidung zu geben, die doch nicht alle denkbaren Fälle treffen könne. Man ist somit nach wie vor auf die Wissenschaft und Rechtsprechung angewiesen.

Während bekanntlich Savigny[30]) die Theorie vertrat, dass das Recht des Erfüllungsortes maassgebend sein müsse, sind in neuerer Zeit Windscheid[31]), v. Bar[32]) und andere Schriftsteller der Ansicht, dass das Recht des Wohnsitzes des Schuldners der Beurtheilung zu Grunde zu legen sei. Welche von beiden Auffassungen den Vorzug verdient, kann hier dahingestellt bleiben, weil in den Fällen, in denen ein Beamter sein Diensteinkommen ganz oder zum Theil abtritt, der Erfüllungsort und der Wohnsitz des Schuldners immer identisch sein werden. Hiernach wird in dem oben erwähnten Beispiele die Abtretung rechtsunwirksam sein, weil in Erfurt, dem Sitze der Eisenbahndirektion, der § 163 A. G.-O. noch in Geltung ist.

Zu dem gleichen Ergebniss gelangt man auf Grund der Rechtsprechung des Reichsgerichts. In dem Urtheil vom 8. Juli 1882[33]) hat es allgemein als Regel ausgesprochen, dass die rechtlichen Wirkungen obligatorischer Verträge durch das Recht des Erfüllungsortes normirt werden. Zwei weitere Entscheidungen behandeln besonders die Frage, welchem örtlichen Rechte die Abtretung einer Forderung unterworfen ist. Nach der Entscheidung vom 20. März 1883[34]) ist die Frage, ob die Uebertragung der Forderung dem cedirten Schuldner gegenüber, der im Gebiete des rheinisch-französischen Rechtes wohnt und zu erfüllen hat, wirksam sei, nach rheinischem Recht zu beurtheilen, auch wenn die Cession ausserhalb desselben abgeschlossen wurde. Die Entscheidung vom 28. November 1887[35]) lautet dahin, dass die Cession in materieller Hinsicht nach dem am Sitze des den cedirten Anspruch begründenden Rechtsverhältnisses geltenden Rechte, nicht aber nach demjenigen Rechte zu beurtheilen sei, welches an dem Orte Geltung hat, wo der Cedent damals seinen Wohnsitz gehabt und die Cession erklärt hat.

II. Die Aufrechnung gegen Besoldungen. Nach § 394 B. G.-B. ist die Aufrechnung gegen eine Forderung nur zulässig, soweit die Forderung der Pfändung nicht unterworfen ist. Doch bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt, welche die Aufrechnung gegen Ansprüche der Beamten usw. auf Besoldung, Wartegeld, Ruhegehalt usw. abweichend von dieser Vorschrift zulassen (E.-G. z. B. G.-B. Art. 81). Diese Bestimmung wurde in das Einführungsgesetz aufgenommen infolge Anregung der Regierungen mehrerer Bundesstaaten (Bayern, Sachsen, Württemberg), die Werth darauf legten, in der Aufrechnung von Ansprüchen aus dienstlichem Verschulden der Landesbeamten gegen deren Gehalts- und Pensionsansprüche freie Hand zu behalten. Die Aufrechnungsbefugniss wurde von ihnen für alle grossen Staatsbetriebe mit zahlreichen Unterbeamten als ein wirksames Mittel angesehen, die Beamten zur pflichtmässigen Sorgfalt anzuhalten.[36])

Von der Ermächtigung des Art. 81 haben Bayern[37]), Braunschweig[38]), Mecklenburg-Schwerin[39]), Mecklenburg-Strelitz[40]), Sachsen-Altenburg[41]), Sachsen-Meiningen[42]), Reuss j. L.[43]), Hessen[44]), Oldenburg[45]) und Schwarzburg-Sondershausen[46]) Gebrauch gemacht und die Aufrechnung von Ansprüchen aus dem Dienstverhältnisse der Beamten gegen Ansprüche auf Gehalt usw. unbeschränkt gestattet — Hessen allerdings nur bei Ansprüchen, die aus einer vorsätzlichen Verletzung der Amtspflicht entstanden sind, und die beiden letztgenannten Staaten nur, soweit es sich um Ansprüche „aus dienstlichem Verschulden“ handelt.

---

[21]) Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 (R.-G.-Bl. S. 189) § 167.

[22]) Gesetz vom 24. Juli 1899 (G.-Bl. S. 217) § 4.

[23]) Gesetz vom 17. Juni 1899 (G.- u. Verordn.-Bl. S. 249) § 42.

[24]) Gesetz vom 28. Juli 1899 (Reg.-Bl. S. 423) Art. 124.

[25]) Gesetz vom 18. Juli 1899 (Reg.-Bl. S. 287) Art. 65.

[26]) Verordnung vom 9. April 1899 (Reg.-Bl. S. 57) § 4.

[27]) Verordnung vom 9. April 1899 (Offizieller Anzeiger S. 49) § 4.

[28]) Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit vom 21. September 1899 (Ges.-S. S. 249) Art. 115, 111.

[29]) Protokolle der Kommission für die 2. Lesung des Bürgerlichen Gesetzbuches, bearbeitet von Achilles, Gebhard und Spahn (Bd. 6 S. 8 u. S. 38—41).

[30]) System des heutigen Römischen Rechts, Bd. 8 S. 208, 211 ff., 246 ff.

[31]) Lehrbuch des Pandektenrechts § 34 Abs. 3.

[32]) Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts § 250 und die dort angeführten.

[33]) Entsch. des R.-G.'s in Civilsachen Bd. 9 S. 227.

[34]) Entsch. des R.-G.'s in Civilsachen Bd. 10 S. 274.

[35]) Entsch. des R.-G.'s in Civilsachen Bd. 20 S. 235. Vergl. auch v. Bar a. a. O. § 274.

[36]) Protokolle der Kommission für die 2. Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuches, bearbeitet von Achilles, Gebhard und Spahn Bd. I S. 375.

[37]) Gesetz vom 9. Juni 1899 (Beilage z. Ges.- u. Verordn.-Bl. Nr. 28 v. 12/6. 1899) Art. 12.

[38]) Gesetz vom 12. Juni 1899 (Ges.-S. S. 331) § 22.

[39]) Verordnung vom 9. April 1899 (Reg.-Bl. S. 57) § 38.

[40]) Verordnung vom 9. April 1899 (Offizieller Anzeiger S. 49) § 37.

[41]) Gesetz vom 4. Mai 1899 (Ges.-S. S. 31) § 31.

[42]) Gesetz vom 9. August 1899 (Sammlg. d. landesherrl. Verordn. S. 333) Art. 7.

[43]) Gesetz vom 10. August 1899 (Ges.-S. S. 1) § 26.

[44]) Gesetz vom 17. Juli 1899 (Reg.-Bl. S. 133) Art. 35.

[45]) Gesetz vom 15. Mai 1899 (Ges.-Bl. S. 405) § 8.

[46]) Gesetz vom 19. Juli 1899 (Ges.-S. S. 29) Art. 13.

Das preussische Ausführungsgesetz vom 20. September 1899[47]) enthält eine ähnliche Bestimmung nicht; die Aufrechnung gegen Forderungen der Beamten ist somit in Preussen nur zulässig, soweit die Forderungen pfändbar sind.

[47]) Ges.-S. S. 177.

In Sachsen kann der Staatsfiskus nach § 12 Abs. 3 des Gesetzes vom 7. März 1835[48]) auch den der Pfändung entzogenen Theil des Gehaltes oder Wartegeldes der Beamten in Anspruch nehmen, soweit ihm ein Kompensationsrecht zusteht.

Dr. Platho.

[48]) Ges.- u. Verordn.-Bl. S. 169.

Die Eisenbahntarife im Dienste der Industrie.*)

Wenn auch die Umwälzung, welche das Wirthschaftsleben durch die Eisenbahnen erfahren hat, sich in erster Linie auf dem Gebiete der Güterbeförderung zeigt, so dürfen doch die Wirkungen, welche die Eisenbahn als Personentransportmittel in wirthschaftlicher Beziehung hervorgerufen hat, durchaus nicht unterschätzt werden. Liharzik geht in seiner Arbeit „Die Eisenbahnen und die Industrie" auch auf diese Wirkungen des Näheren ein. Die durch die Eisenbahn erzielte Regelmässigkeit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit des Transports, vor allem aber die Verbilligung der Personenbeförderung haben ein nicht für möglich gehaltenes Reisebedürfniss geweckt und die weitesten Bevölkerungskreise insbesondere für geschäftliche Zwecke von der heimischen Scholle losgelöst. Eine Folge davon ist vor allem die Ausgleichung des Arbeitslohns. Der Arbeiter hat durch die Eisenbahnen Freizügigkeit erlangt; die Eisenbahnen sind es, die dem Arbeiter jeden Augenblick das Mittel bieten, den Arbeitsmarkt aufzusuchen und seine Kraft dort zu verwerthen, wo es ihm am lohnendsten erscheint.

Hierin liegt andererseits ein gewaltiger Vortheil für die Industrie, welche nicht mehr auf die Arbeitskräfte in der Umgebung ihres Sitzes angewiesen ist, sich diese vielmehr im Bedarfsfalle anderwärts beschaffen kann. (Es sei hier nur des grossen Zuzugs von Arbeitern aus Italien nach Oesterreich gedacht, welcher durch die Eisenbahnbeförderung ermöglicht wird. Die Zahl der italienischen Arbeiter, welche in jedem Jahre nach Oesterreich kommen, beläuft sich auf Hunderttausende.) Abgesehen von den Vortheilen, welche die leichtere Beschaffung von Arbeitskräften für die Industrie mit sich bringt, ermöglichen es die billigen Personenfahrpreise dem Konsumenten, sich in unmittelbaren Verkehr mit den Produzenten zu setzen und die Kosten des Zwischenhandels zu ersparen. Die erst durch die Eisenbahnen geschaffene Möglichkeit, die Geschäfte im Wege des unmittelbaren Verkehrs zu schliessen, die Waaren in Augenschein zu nehmen, Messen, Märkte, Ausstellungen u. dgl. aufzusuchen, ist für die Industrie mit ihren wechselnden Bedürfnissen und Konjunkturen von höchster Bedeutung.

Dass die Eisenbahn zum überwiegenden Theile von der arbeitenden Klasse für geschäftliche oder sonstige Berufszwecke ausgenutzt wird, somit in erster Linie wirthschaftlichen Zwecken dient, beweist die ausserordentlich starke Benutzung der III. Klasse.

Liharzik weist nach, dass die österreichischen Eisenbahnen, vor allem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die österreichischen Staatsbahnen, in Bezug auf die Billigkeit der Tarife der III. Klasse den ausländischen Bahnen vorangeeilt seien und dadurch wesentlich zur erhöhten Ausnutzung der Eisenbahn seitens der arbeitenden Klasse der Bevölkerung, somit im Dienste des Wirthschaftslebens und der Industrie beigetragen haben.

In welchem Maasse der Verkehr in der III. Wagenklasse jenen der anderen Klassen überwiegt, um wie viel grösser hiernach sowohl das allgemeine Interesse als auch jenes der Eisenbahnen selbst an den Einrichtungen für die III. Klasse ist, geht daraus hervor, dass z. B. im Jahre 1897 von dem Gesammtpersonenverkehre der österreichischen Bahnen von 118 638 000 Personen 103 418 000 Personen auf die III. Klasse, 10 410 000 Personen auf die II. Klasse und 1 305 000 Personen auf die I. Klasse entfielen; 216 000 Personen wurden in der IV. Wagenklasse (dieselbe besteht nur noch auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec und der Kaschau-Oderbergerbahn) befördert. Der Militärpersonenverkehr belief sich auf 3 289 000 Personen. In Prozenten entfallen sonach: auf die I. Klasse 1,3 %, auf die II. Klasse 7,38 %, auf die III. Klasse 88,39 %, auf die IV. Klasse 0,20 %, auf den Militärpersonenverkehr 3 %.

Auf den österreichischen Staatsbahnen wurden von den im Jahre 1897 nach den normalen Tarifen beförderten 38 133 000 Personen 35 816 000 Personen, daher 93,92 %, in der III. Klasse befördert, während sich die restlichen 6,08 % mit 0,64 % auf die I. Klasse und 5,44 % auf die II. Klasse vertheilen.

Die normalen Fahrpreise für den Personenzugverkehr III. Klasse betragen:

Bei den österreichischen Staatsbahnen 1,25 bis 0,8 kr., der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einschliesslich Stempel 1 kr., der Aussig-Teplitzerbahn, der böhmischen Nordbahn, Buschtêhrader Bahn und Wien-Aspangbahn ausschliesslich Stempel 1 kr., der österreichischen Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft*) 1,25 kr. für das Kilometer, dagegen die Personenzugspreise III. Klasse bei den preussischen und sächsischen Staatsbahnen 4 ₰, den bayerischen, württembergischen, den badischen Bahnen, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen 3,4 ₰, den belgischen Staatsbahnen 3,8 Cts., der belgischen Centralbahn 4 Cts., den grösseren französischen Bahnen 4,9 Cts., den schweizerischen Bahnen 5 bis 5,37 Cts., den italienischen Bahnen 5,09 Cts. auf das Kilometer. Ein Vergleich dieser Personentarifsätze lässt die grossartigen Zugeständnisse erkennen, welche die österreichischen Eisenbahnen dem Personenverkehre bei gleicher Leistung gegenüber anderen Ländern machen. Wenn hierzu überdies die Vortheile gerechnet werden, welche die österreichischen Eisenbahnen noch durch besondere Tarifmaassnahmen, wie Jahres- und Streckenkarten, Abonnements-, Rückfahrkarten, Schüler- und Arbeiterkarten usw. gewähren, welche gleichfalls vielfach weitergehen als ähnliche Einrichtungen ausländischer Bahnen, so kann man hiernach die ungeheuren Ersparnisse beurtheilen, welche für die österreichische Volkswirthschaft nicht nur gegenüber den Verhältnissen vor Einführung des Bahnbetriebes, sondern auch besonders durch die Tarifmaassnahmen der österreichischen Bahnen gegenüber jenen der ausländischen Bahnen erzielt wurden.

Dass diese Vortheile in hervorragendem Maasse auch der österreichischen Industrie zu statten kommen, bedarf wohl keines Nachweises. Insbesondere kommen die für die Arbeiterschaft gewährten Begünstigungen sowie nicht minder die für die Geschäftsreisenden gemachten Zugeständnisse der Industrie unmittelbar zu Gute.

Die meisten österreichischen Eisenbahnen gewähren Arbeitern für die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort eine 50 prozentige Ermässigung von den normalen Tarifen. Nach grösseren Arbeitsplätzen verkehren Arbeiterzüge mit besonders billigen Fahrpreisen. Nach solchen Orten geben einzelne Bahnen auch Arbeiterwochenkarten mit namhaften Preisermässigungen aus. Ausserdem gewähren die österreichischen Bahnverwaltungen für Arbeiter in Gruppen (zumeist ist die Mindestzahl mit 10 festgesetzt) für einzelne Fahrten auf grössere Entfernungen eine 50 prozentige Fahrpreisermässigung.

Was Geschäftsreisende betrifft, so ist denselben insofern eine besondere Begünstigung auf den österreichischen Eisenbahnen eingeräumt, als die von ihnen mitgeführten Musterkoffer zu ermässigten Preisen befördert werden.

Die Entwickelung des Reiseverkehrs durch die Eisenbahnen hat, wie aus vorstehendem hervorgeht, die Industrie nach verschiedenster Richtung gefördert; mit dieser Entwickelung des Reiseverkehrs steht übrigens auch die Schaffung einer besonderen Industrie im Zusammenhang (Erzeugung von Artikeln für Reisebedarf, Turistik u. dgl.). Alles in allem lässt sich demnach wohl behaupten, dass auch die Personentarife der österreichischen Eisenbahnen ein mächtiges Mittel zur Förderung der Industrie gebildet haben.

*) Vgl. Nr. 51.

*) Diese beiden Bahnen führen auch noch ermässigte Züge mit dem Einheitssatze der III. Klasse von 1 kr. für das Kilometer.

Geschäftsvereinfachungen bei den preussischen Verkehrskontrolen usw.

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen Entwürfe zu Abänderungen und Ergänzungen: a) der Verkehrskontrolordnung, b) der Vorschriften für die Verrechnung der Verkehrseinnahmen usw., c) der Vorschriften für die Aufstellung der verkehrsstatistischen Arbeiten, d) der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes und e) der Dienstvorschrift für die Revision und Uebergabe der Stations- und Abfertigungskassen mit dem Auftrage zugehen lassen, die Entwürfe zu prüfen und etwaige Bedenken dieser oder jener Art einzuberichten. Aus der Zufertigungsverfügung des Herrn Ministers heben wir noch folgende besonders wichtige Punkte hervor:

Bei Aufstellung der Entwürfe ist davon ausgegangen, dass nach den inzwischen gewonnenen Erfahrungen erhebliche Vereinfachungen der statistischen Arbeiten sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr geboten sind und dass auch hinsichtlich der Prüfung und Feststellung der Monatsrechnungen und ihrer Unterlagen, bei gleichzeitiger Einführung eines summarischen Vergleiches der Empfangs- und Versandrechnungen, wesentliche Erleichterungen, zunächst im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr, eintreten können. Diese Vereinfachungen, welche aus den mitgetheilten Entwürfen im einzelnen zu ersehen sind, haben zur Voraussetzung, dass die der Kontrole von den Abfertigungsstellen zu liefernden Unterlagen (Monatsrechnungen und Zusammenstellungen, statistische Nachweisungen usw.) sorgfältig und zuverlässig aufgestellt werden. Um dies noch mehr als bisher zu gewährleisten, sind eine Reihe weiterer Aenderungen für erforderlich erachtet worden, von welchen insbesondere auf die bereits erwähnte summarische Prüfung der Frachten in den Empfangsrechnungen des Gruppen- und Gruppenwechselverkehres durch die Abfertigungsstellen, auf die unterschriftliche Vollziehung der Rechnungen usw. durch die aufstellenden Beamten sowie auf die Führung des Baarkassenbuches usw. nach Verkehrsmonaten hingewiesen wird.

Für ein zuverlässigeres Arbeiten der Abfertigungsstellen ist auch dadurch Sorge zu tragen, dass das gesammte Gebiet der Kartirung, Dekartirung, Buchführung, Kassenverwaltung und Rechnungslegung einer scharfen örtlichen Ueberwachung durch die Vorgesetzten unterworfen wird. Für diesen Beaufsichtigungsdienst kommen bei den grösseren Abfertigungsstellen zunächst die Dienstvorsteher in Betracht, welchen nach den näheren Bestimmungen der Eisenbahndirektionen periodische, planmässige Revisionen nicht nur des äusseren Lade-, Wagen- und Schuppendienstes, sondern auch des inneren Dienstes aufzugeben sein werden. Von den Kassenkontrolören, Vorständen der Verkehrsinspektionen und zuständigen Direktionsdezernenten ist sowohl bei den ihnen bestimmungsgemäss obliegenden Revisionen, als auch bei gelegentlicher Anwesenheit die ordnungsmässige Geschäftshandhabung in allen Zweigen, also nicht nur in der Kassenverwaltung, sondern auch bei der Kartirung und Dekartirung, der Buchführung und Rechnungslegung durch stichweise Prüfungen an der Hand der vorliegenden Arbeiten zu überwachen. Ferner sollen die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt sein, bei besonderer Gelegenheit, z. B. nach Einführung neuer Tarife, bei Wahrnehmungen, die auf Unkenntniss, auf fortgesetzt nachlässiges Arbeiten usw. schliessen lassen, auch geeignete Tarif- oder Kontrolbeamte zur Prüfung der Geschäftserledigung, Verfolgung von Unregelmässigkeiten und Belehrung nach einer Abfertigungsstelle zu entsenden. Im allgemeinen erfahren auch die äusseren Dienststellen eine erhebliche Entlastung von statistischen Arbeiten.

Zu einzelnen in den Entwürfen niedergelegten Aenderungen und Ergänzungen hat der Herr Minister noch besondere Bemerkungen hinzugefügt. So sollen für das Ordnen sowie für die Prüfung und die Vergleichung der Fahrtausweise aller Art die kontrolführenden Eisenbahndirektionen nähere Bestimmungen treffen, bei denen davon auszugehen ist, dass es im Staatsbahnverkehr der Regel nach ausreicht, wenn die Fahrtausweise jeder Station für den zwölften Theil des Jahres geordnet, geprüft und mit den Monatsrechnungen verglichen werden. Die Revision der richtigen Frachtberechnung durch die Verkehrskontrole II im Gruppen- und Wechselverkehr soll nach dem Entwurf fernerhin lediglich an der Hand der Monatsrechnung vorgenommen werden. Die Direktionen sollen auf diese Vorschrift ihr besonderes Augenmerk richten und erwägen, ob eine derartige Revision der Frachtberechnung ohne Zurhandnahme der Frachtkarten als ausreichend und genügend zuverlässig angesehen werden kann.

Eine durchgreifende Vereinfachung soll die für die Verkehrsstatistik erforderliche Ermittelung der Anzahl der beförderten Personen und der Klassenerträgnisse im Personenverkehr dadurch erfahren, dass sie künftig nur für einen Monat vorgenommen und hieraus das Jahresergebniss gebildet werden soll. Der maassgebende Monat soll der April sein. Zur Bildung des Jahresergebnisses würden alsdann die für April ermittelten Personen- und Klassenerträgnisse mit 12 zu vervielfachen sein; der sich bei dem Geldnachweise ergebende Unterschied gegen die festgestellte Jahresgesammteinnahme wäre nach dem Verhältniss der im April ermittelten Zahlen bei der Personenzahl sowohl als bei den Klassenerträgnissen zu- oder abzusetzen.

Für die Ermittelung der Klassenerträgnisse im Güterverkehre sind ähnliche Erleichterungen beabsichtigt. Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr können, vermöge klassenweiser Trennung der Geldspalten in dem Muster zur Empfangsrechnung, die Gelderträge der einzelnen Tarifklassen und Ausnahmetarife aus der Hauptzusammenstellung zur Monatsempfangsrechnung fortab ohne weiteres entnommen werden. Im Verkehr mit fremden Bahnen würde künftig die Klassenertragsermittelung nur für zwei Monate vorzunehmen und aus dem hieraus sich ergebenden Durchschnitte am Jahresschluss das Gesammterträgniss zu berechnen sein.

Ferner erfahren nach dem Entwurf die Geschäfte der Kontrole dadurch eine erhebliche Vereinfachung, dass die Abfertigungsstellen neben den Monatsnachweisungen über die Güterbewegung künftig noch besondere Jahreshefte nach einem beigefügten Muster führen sollen, durch welche die Arbeiten in der Kontrole auf die Zusammenstellung des Gesammtjahresversandes und -Empfanges und die Uebertragung dieser Angaben in die dem Ministerium einzureichenden Nachweisungen beschränkt werden. Die bisher in der Verkehrskontrole vorgenommenen monatlichen Zusammenstellungen kommen in Wegfall.

In der den vierteljährlichen Verkehrsberichten der kontrolführenden königlichen Eisenbahndirektionen beizufügenden Uebersicht über die vorläufig ermittelten Ergebnisse aus dem Personen- und Güterverkehr bedarf es einer Trennung der beförderten Personen- und Gütermengen nach Gruppen-, Gruppenwechsel- und direktem Verkehr mit fremden Bahnen nicht mehr. Die königliche Eisenbahndirektion zu Köln ist beauftragt, die von ihr herausgegebene Dienstanweisung für die Anfertigung der verkehrsstatistischen Arbeiten usw. umzuarbeiten.

Mit Rücksicht auf die Vortheile, die die neuen Muster für die Versand- und Empfangsrechnung des Gruppen- und Gruppenwechselverkehrs bieten, ist auf die Einführung thunlichst gleicher Muster auch für den Verkehr mit fremden Bahnen Bedacht zu nehmen.

Die in Aussicht genommenen Vereinfachungen in den Kontrolgeschäften, insbesondere in den statistischen Arbeiten, haben eine weitgehende Verminderung der Arbeitsraten sowohl bei der Verkehrskontrole I wie bei der Verkehrskontrole II zur Folge. Die kontrolführenden königlichen Eisenbahndirektionen sind beauftragt, auf Grund neu aufzustellender Arbeitsvertheilungspläne zu prüfen und einzuberichten, welche Personalersparnisse bei Durchführung der neuen Vorschriften erzielt werden. Zugleich sollen die genannten Eisenbahndirektionen sich darüber äussern, nach welchen Grundsätzen die Zahl der Arbeitsraten in den Verkehrskontrolen bemessen ist, ob insbesondere die Zahl der erforderlichen Arbeitskräfte in bestimmte Beziehung zu der Zahl der Fahr- und Frachtkarten, der Stationsverbindungen, der Einnahmen usw. gebracht wird, oder welche anderen ziffermässigen Unterlagen der Personalbemessung zu Grunde gelegt sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **Tagesordnung für die am 11. September d. J. in Strassburg i. E. zusammentretende Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen** ist soeben von der geschäftsführenden Verwaltung vertheilt. Die Versammlung, für deren geschäftlichen Theil einschl. der Verlesung des Protokolls 3 Tage in Aussicht genommen sind, wird in der Aula der Universität tagen. Aus der 34 Punkte umfassenden Tagesordnung heben wir folgendes hervor: Den ersten Gegenstand bildet der Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins für die Zeit von Ende Juni 1898 bis Ende Juli 1900. Ein vom Ausschuss für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten vorberathener Antrag der k. k. priv. Südbahngesellschaft und des Ausschusses für die technischen Angelegenheiten betrifft die Umgestaltung des technischen Fachblattes des Vereins. Ein Antrag der kgl. Eisenbahndirektion zu Berlin hat die Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und seiner zusätzlichen Bestimmungen nach Maassgabe der durch die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 und die neuen Theile I der deutschen Personen-, Thier- und Gütertarife bedingten Aenderungen zum Gegenstand. Mehrere Anträge beziehen sich auf die Ergänzung und Aenderung der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften. 5 Anträge verschiedener Verwaltungen bezwecken eine Anzahl von Aenderungen und Ergänzungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement und der zugehörigen Muster und Dienstanweisungen. Besonders hervorzuheben ist hier der Antrag des k. k. österr. Eisenbahnministeriums auf Schaffung gemeinsamer Vorschriften für die Abfertigung 1. von Personen, Reisegepäck und Hunden sowie 2. von Gütern und auf entsprechende Umarbeitung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement. Ein Antrag bezweckt die Abänderung des als Beilage der Vereinszeitung erscheinenden Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke. Nicht weniger als 7 Anträge liegen vor, welche verschiedene Aenderungen des Vereinswagen-Uebereinkommens herbeizuführen beabsichtigen. Aus den Berathungen der im Juni d. J. in Budapest stattgehabten Technikerversammlung bildet die Ueberprüfung der auf die Tragfähigkeit der Schienen und den zulässigen Raddruck bezughabenden Bestimmungen in den technischen Vereinbarungen und den Grundzügen für Lokaleisenbahnen einen Gegenstand der Tagesordnung ebenso wie einige Anträge auf Ueberprüfung und Ergänzung einzelner anderer Bestimmungen der technischen Vereinbarungen. Grosses allgemeines Interesse wird der in der Technikerversammlung vorbereitete, von der kgl. Eisenbahndirektion Erfurt zu erstattende Bericht über die Frage der Einführung der selbstthätigen Kuppelung der Eisenbahnwagen in Anspruch nehmen. Die letzten Punkte der Tagesordnung bilden die regelmässig zu erstattenden Berichte über die Verwaltung der Vereinskasse und über die Versorgungskasse für Vereinsbeamte sowie die vorzunehmenden Neuwahlen der ständigen Ausschüsse und der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Juni d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 12 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 5 bei Personenzügen), 38 Entgleisungen in Stationen (davon 14 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (zwischen Rangirzügen), 17 Zusammenstösse in Stationen (davon 2 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getödtet und 13 Reisende, 22 Bahnbedienstete sowie 2 fremde Personen verletzt.

— **Betriebseröffnung.** Am 18. d. Mts. wird im Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt die 14,27 km lange Reststrecke Sitzendorf-Katzhütte der Nebenbahn Oberrottenbach-Katzhütte mit den Stationen Mellenbach-Glasbach, Zirkel, Meuselbach und Katzhütte für den Gesammtverkehr eröffnet.

— **Einrichtung von Wohnungen für Arbeiter und Beamte der preussischen Staatsverwaltungen.** Nachdem jüngst der „Staatsanzeiger" das neue Kreditgesetz über diesen Gegenstand veröffentlicht hat, wird es wieder möglich werden, neue Summen für diesen Zweck zur Verfügung zu stellen. Dreimal hatte die Regierung bereits früher Summen für Arbeiterwohnungszwecke vom Landtage gefordert, und zwar jedesmal in Höhe von 5 000 000 ℳ., so dass also 15 000 000 ℳ. zur Verfügung waren und dieser Betrag sich nunmehr auf 20 000 000 ℳ. erhöht. Es ist selbstverständlich, dass die Vorbereitungen für die Verausgabung dieser Mittel längere Zeit in Anspruch nehmen; es müssen die Stellen, an denen die Errichtung von Wohnungen am nöthigsten ist, ausgesucht, es müssen die Bauanschläge gemacht werden usw. So vergehen ein bis zwei Jahre, ehe die bewilligten Summen ihrem Zwecke zugeführt werden. Beispielsweise waren im Frühlinge des laufenden Jahres die im Jahre 1899 bewilligten 5 000 000 ℳ. noch nicht ausgegeben, obgleich sie schon vollständig auf Bauanschläge zur Verrechnung gekommen waren. Mit den jetzt neu zur Verfügung stehenden 5 000 000 ℳ. wird es nicht anders sein, sie werden erst im nächsten oder gar übernächsten Jahre völlig aufgebraucht sein. Nach den bisherigen Erfahrungen ist anzunehmen, dass mit den bewilligten 20 000 000 ℳ. etwa 5 000 Wohnungen herzustellen sein werden. Der Hauptteil der Summe entfällt auf die Eisenbahnverwaltung, während Bergverwaltung und allgemeine Bauverwaltung nur mit kleineren Beträgen betheiligt sind.

— **Preussische Kanalvorlage.** Excellenz Schultz, Ministerialdirektor der Bauabtheilung im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, hat nach der „Schles. Ztg." in der Eröffnungssitzung des in Paris abgehaltenen internationalen Schifffahrtskongresses über den Mittellandkanal unter anderem wie folgt geäussert:

„Trotz des wiederholten Misserfolges wird die preussische Regierung, in dem unerschütterlichen Vertrauen auf die Güte und Vortrefflichkeit ihrer Sache und in der festen Ueberzeugung, dass die von ihr geplante grossartige und einheitliche Verbindung ihrer natürlichen Wasserstrassen durch einen Kanal eine Forderung der Nothwendigkeit ist und nicht nur die auf ihre Herstellung verwandten Kosten durch die von ihr zu erwartenden unmittelbaren Erträge aufbringen, sondern auch mittelbar zum Aufblühen der von ihr durchschnittenen Landestheile beitragen und eine immer reichlicher fliessende Quelle des Segens für das Vaterland bilden wird, die abermals erheblich erweiterte Kanalvorlage zu Anfang der nächsten Landtagstagung zum dritten Male einbringen. Um dem Vorwurfe zu begegnen, dass durch den Dortmund-Rhein- und den Mittellandkanal die oberschlesische Industrie geschädigt und in ihrem Wettbewerbe beeinträchtigt werde, wird die Kanalvorlage die Zusicherung ertheilen, dass die Wasserstrasse der Oder, soweit sie nicht kanalisirt ist, durch geeignete Maassregeln — weitere Regulirung, Kanalisirung oder Zuführung von Wasser von Stauweihern — bei niedrigsten Wasserständen um 40 cm verbessert werde; ausserdem wird die Vorlage den Lippe-Interessen die Gewähr bieten, dass einer Kanalisirung der Lippe als Privatunternehmen ein grundsätzlicher Widerspruch nicht werde entgegengesetzt werden. Dass es nicht in der Absicht der Regierung liegt, Missstände an den bereits vorhandenen Wasserstrassen fortbestehen zu lassen, wird dadurch bewiesen werden, dass zugleich mit der Kanalvorlage Projekte zur Verbesserung der Vorfluth in der Havel und Spree sowie an der unteren Oder werden vorgelegt werden; ebenso wird dem Vorwurfe der Bevorzugung des Westens vor dem Osten durch die Verbindung der Projekte über die Herstellung des Grossschifffahrtsweges Stettin-Berlin, über die Verbesserung der Wasserstrassen zwischen Weichsel und Warthe und der Warthe selber sowie endlich über die Herstellung des sogenannten masurischen Seekanals mit der Kanalvorlage begegnet werden."

— **Ueber einen schweren Eisenbahnunfall** wird aus **Oberschlesien** amtlich gemeldet: Schnellzug 85 (der zum Direktionsbezirk Kattowitz gehörigen Strecke Kandrzin-Kattowitz) am 12. d. Mts. Vormittags bei Ausfahrt aus dem Personenbahnhofe in Kandrzin mit einem Rangirzuge zusammengestossen. Ein Reisender schwer, ein Reisender leicht und vier Bahnbeamte leicht verletzt. Betrieb nach sechsstündiger Sperrung der Strecke eingleisig wieder aufgenommen. Bis dahin Verkehr in Richtung Gleiwitz durch Umsteigen der Reisenden aufrecht erhalten. Materialschaden bedeutend. Untersuchung sofort eingeleitet.

— **Goldap-Rominten.** Diese 12,87 km lange Theilstrecke der neuen Bahnlinie Goldap-Stallupönen nimmt ein allgemeines Interesse insofern in Anspruch, als sie bei Reisen Sr. Majestät des Kaisers nach dem Jagdhaus Rominten behufs Abhaltung von Jagden benutzt und der sich hieraus ergebende Verkehr, welcher früher über Trakehnen geleitet wurde, nach der Betriebseröffnung der Strecke auf diese verlegt werden soll. Die Betriebseröffnung mit den Stationen Goldap, Trakischken (Haltestelle) und Gr.-Rominten (Haltestelle) ist zum 15. September d. J. bestimmt in Aussicht genommen. Die Restbauarbeiten, insbesondere das Legen des Oberbaues durch ein Kommando des Eisenbahnregiments, nehmen einen kräftigen Fortgang. Auch der für Se. Majestät als Wartehalle bestimmte Kaiserpavillon und die Ueberdachung für den Hofzug werden bis zu den diesjährigen Herbstjagden auf der Haltestelle Gr.-Rominten vollständig fertiggestellt sein. Nach dem bereits veröffentlichten Fahrplan werden auf der Strecke Goldap-Rominten bis auf weiteres 3 Tageszüge in jeder Richtung verkehren.

— **Englische Dolmetscher bei der elektrischen Bahn Murnau-Oberammergau.** Mit Rücksicht auf den stets wachsenden Andrang englischer Reisender zu den Oberammergauer Passionsspielen hat die Verwaltung der elektrischen Bahn Murnau-Oberammergau englische Dolmetscher angestellt. Die Münch. „Allg. Ztg.“ meint hierzu, das sei recht überflüssig. „Diese Engländer reisen in ihrer grossen Mehrzahl mit spottbilligen Cook-, Gaze- usw. Fahrkarten. Mögen diese Reisegesellschaften für Dolmetscher sorgen. Die von der Bahn getroffene Maassregel gehört leider zu denen, die den Deutschen in der Meinung des Engländers nur noch mehr herabsetzen. Man frage sich, ob irgendwo in England, in einem Badeort usw., ein deutsches Plakat angebracht ist mit Hinweisen für reisende Deutsche? Dergleichen gibts im ganzen britischen Reiche nirgends. Mögen die reisenden Engländer sich daran gewöhnen, in fremden Ländern die fremden Sprachen zu sprechen, wie andere Nationen das thun. Der Deutsche, der solches Entgegenkommen beweist, erscheint dem Angelsachsen nicht höflich, sondern verächtlich.“ So gerecht im ganzen die Forderung ist, dass der, der in fremdem Lande reist, auch seinerseits dafür sorgen muss, dass er sich der Bevölkerung verständlich machen kann, so können wir uns der harten Meinung der „Allgem. Ztg.“ insofern doch nicht ganz anschliessen, als die Anstellung englischer Dolmetscher möglicherweise von der betreffenden Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Betriebssicherheit nöthig erachtet worden ist. Ausschliessen können wir die Engländer doch ihrer Sprachunkenntniss wegen von unseren deutschen Bahnen nicht, wir würden uns dabei auch sehr im Licht stehen; ist es daher zur Ordnung erforderlich, Dolmetscher anzustellen, so ist diese Maassregel nicht anders aufzufassen, als wenn darauf gehalten wird, dass auf den deutschen amtlichen Eisenbahnauskunftsbüros Beamte vorhanden sind, die die französische und englische Sprache beherrschen. Würde der Grundsatz der Münch. „Allg. Ztg.“ überall durchgeführt, so würde beispielsweise uns Deutschen das Reisen in Russland, Skandinavien, Italien — von den orientalischen Ländern ganz abgesehen — beinahe unmöglich gemacht, da nur wenige von uns der Sprachen dieser Länder mächtig sind.

— **Die 14. Hauptversammlung des Vereins deutscher Lokomotivführer** fand der „Köln. Ztg.“ zufolge am 6. und 7. d. Mts. zu Strassburg i. E. statt. Die Mitglieder des Vereins hatten sich aus allen Gegenden Deutschlands schon am Tage vorher sehr zahlreich eingefunden. Die Tagung wurde eröffnet mit der Weihe und Uebergabe der Fahne, die von den Frauen und Töchtern der Vereinsmitglieder dem Verein gestiftet worden war. Die berathende Versammlung begrüsste der Präsident der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Wirkl. Geh. Oberregierungsrath Wackerzapp, persönlich. Als Vertreter des preussischen Eisenbahnministeriums war Regierungsrath Dr. Grünberg erschienen. Dieser betonte, dass als besonderes Zeichen des Vertrauens und des Wohlwollens der Minister der öffentlichen Arbeiten ihn zu der heutigen Versammlung entsandt habe, um sie in seinem Namen zu begrüssen. Er rühmte den echt patriotischen Geist, der den Verein beseele. Auf der Tagesordnung stand u. a. die Gründung eines Genesungsheims. Geh. Sanitätsrath Dr. Brähmer begründete die Nothwendigkeit eines Genesungsheims im Interesse der Gesundhaltung des Personals, und Regierungsrath Dr. Grünberg entwickelte die Ausführung des Planes bis in die kleinsten Einzelheiten. Die Gründung eines Genesungsheims wurde danach einstimmig in Aussicht genommen. Der Verein hatte als Ort seiner diesjährigen Tagung Strassburg in dem Gedanken gewählt, dass seit der Wiedergewinnung des Elsasses in diesen Tagen 30 Jahre verflossen seien; der Verlauf der Tagung, die Theilnahme der Strassburger, namentlich der Vereine, stand mit der patriotischen Gesinnung des Vereins in vollem Einklang.

— **Sommerfest der Eisenbahner Berlins und Umgegend.** Unter leider sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen begingen am 11. d. Mts. die Eisenbahnbeamten Berlins und der Vororte nebst ihren Angehörigen in den beiden am Schlachtensee belegenen Lokalen, Schloss Schlachtensee und Neue Fischerhütte, ihr Sommerfest. Die fortwährend niederfallenden Regenmassen störten die Durchführung des Programmes empfindlich und erschwerten auch eine genügende Unterbringung der etwa 8000 Festtheilnehmer, unter denen sich auch Präsident Kranold, verschiedene Direktionsmitglieder und Inspektionsvorstände nebst deren Damen befanden. Trotzdem war die Stimmung, nachdem die ersten Klänge der Musik, die in Schloss Schlachtensee von der Kapelle des Kadettenkorps und in der Neuen Fischerhütte von der Kapelle des Herrn Herr aus Teltow ausgeführt wurde, ertönt waren, eine fröhliche und man nahm die Unbilden des Wetters mit dem unverwüstlichen Humor des Berliners hin. Auf den Wiesen vor der Neuen Fischerhütte vergnügte sich die Jugend an den Darbietungen eines Kasperletheaters und an freien Karusselfahrten sowie an Jugendspielen, für welche 250 Gewinne ausgesetzt waren, welche später in Form von Spielsachen und nützlichen Gegenständen an die glücklichen Gewinner vertheilt wurden. Gegen 8 Uhr hörte der Regen endlich auf, und diejenigen Festtheilnehmer, die den Muth gehabt hatten, auszuharren — hunderte waren bereits nach Hause gefahren —, konnten noch einen schönen Abend an den herrlichen Ufern des Schlachtensees bei vorzüglich ausgeführtem Konzert geniessen. Von 1/28 Uhr ab begann die Vertheilung von 1500 Stocklaternen an die Kinder, die dann, geleitet von den beiden Musikkorps, unterwegs von bengalischem Feuer beleuchtet, einen Fackelzug durch die beiden Festlokale ausführten. Auf den Wiesen wurde Halt gemacht und ein grosser Kreis gebildet, in den der Vorsitzende des Festausschusses, Eisenbahnsekretär Bayer, trat, um in einer kurzen Ansprache dem Präsidenten Kranold den Dank der Festversammlung für die den Beamten und ihren Angehörigen in so umfangreicher Weise gewährte freie Fahrt auszusprechen und dabei zu erwähnen, dass derartige Feste ebenso wie die gemeinsamen Kaisergeburtstagsfeiern deshalb von so grossem Werth seien, weil sie Vorgesetzten und Untergebenen Gelegenheit böten, sich menschlich näher zu treten, als dies im Rahmen des täglichen Dienstes angängig wäre. Unter Hinweis auf die Kämpfe unserer deutschen Truppen in Ostasien und in Erinnerung an unsere Siege vor 30 Jahren schloss die Ansprache mit einem dreimaligen begeistert aufgenommenen Kaiserhoch, an das sich die Absingung der Nationalhymne anschloss. Inzwischen waren am jenseitigen Ufer des Schlachtensees die Vorbereitungen zu einem Feuerwerk getroffen, welches dem Feste einen glänzenden Abschluss verlieh. In den Tanzsälen vergnügte sich die tanzlustige Jugend so gut oder so schlecht wie es die fürchterlich drangvolle Enge zuliess. Alles in allem nahm das Fest — von der ungünstigen Witterung abgesehen — einen durchweg befriedigenden Verlauf. Kleine Unebenheiten, die hier und da zu Tage traten, mussten eben auf das Konto des Wetters und vor allen Dingen darauf gesetzt werden, dass ein Sommerfest in diesem Umfange zum ersten Mal stattfand und es daher an den nöthigen Erfahrungen fehlte. Jedenfalls wird es sich für die Folge empfehlen, zwei Sommerfeste in jedem Sommer abzuhalten. Einmal ist dadurch die Möglichkeit geboten, dass a l l e Beamten an einem der beiden Feste theilnehmen können, und dann wäre nicht jedesmal für die Unterbringung und Unterhaltung einer so grossen Menschenmenge zu sorgen.

— **Dem II. Theil des Geschäftsberichts der Handelskammer** in Essen für das Jahr 1899 entnehmen wir, dass der Kohlenbergbau im Oberbergamtsbezirke Dortmund auch im letztverflossenen Jahre abermals eine Steigerung erfahren hat. Zwar ist die Zahl der in Betrieb befindlichen Zechen von 168 auf 166 zurückgegangen, doch ist die Gesammtförderung von 51000000 t auf 54640000 t gestiegen, und die Belegschaft hat sich von 192000 auf 205000 Mann vermehrt. Ueberhaupt hat das Geschäftsjahr 1899 in seinem ganzen Verlaufe durch deutlich gekennzeichnete Fortschritte auf fast allen Gebieten des Erwerbs- und Verkehrslebens der Marktlage den Stempel einer überaus günstigen geschäftlichen Entwickelung aufgedrückt. Nach dieser Richtung hat das Berichtsjahr das Vorjahr noch übertroffen, und diejenigen, welche mehrfach den Gipfel des durch seine ungewöhnliche Dauer seit 1896 sich kennzeichnenden Aufschwungs erreicht oder gar überschritten glaubten, mussten erfahren, dass die wirthschaftliche Welle immer weitere Kreise zog, ohne bisher Anzeichen einer — naturgemäss zu erwartenden — Abflachung zu verrathen. Eisen- und Hüttenwerke, Maschinenfabriken, chemische Fabriken, Kalkwerke, Ziegeleien, der Schiffsbau, die elektrische Industrie sind auch jetzt noch überreichlich beschäftigt. Eisenbahn und Schifffahrt stellten infolge eines stetig zunehmenden Verkehrs sehr grosse Anforderungen an den Kohlenmarkt; ebenso bringen die Gasanstalten und die sich von Jahr zu Jahr mehrenden Kleinbahnen einen sich stetig steigernden Verbrauchszuwachs. Unter den im Berichte in ihrer Wirksamkeit geschilderten Unternehmungen nimmt das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat in Essen die erste Stelle ein. Wir erfahren, dass von den im Berichtsjahre laut obiger Angabe im Oberbergamtsbezirk Dortmund geförderten 54640000 t Kohlen 48000000 t auf Zechen gefördert wurden, die sich dem Syndikat angeschlossen haben. Während die Förderung der Syndikatszechen im Jahre 1893 nur 33500000 t betrug, hat sich die geförderte Menge im Laufe dieser sieben Jahre also um 43 % gehoben, und unter Hinweis auf diese Thatsache wird der dem Syndikate von gegnerischer Seite gemachten Unterstellung auf das lebhafteste widersprochen, als ob dasselbe auf eine künstliche Hintanhaltung der Kohlenförderung hinarbeite, um erhöhte Preise zu erzielen. Habe doch in dem gleichen Zeitraum die Gesammtförderung des Oberbergamtsbezirks Dortmund nur einen Zuwachs von 38700000 t auf 54640000 t, also um 40 %, erfahren. Unausgesetzt sei das Bestreben des Syndikats, das sich in seiner Thätigkeit ausschliesslich von nationalen Gesichtspunkten leiten lasse, darauf gerichtet, die Ausfuhr deutscher Kohlen nach dem Auslande zu steigern, und seit dem Jahre 1896

habe sich ihr Versand nach ausserdeutschen Ländern von 47 000 000 t auf 57 000 000 t, also um rund 10 000 000 t gehoben. Ausserdem führe dasselbe in den deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb gegen die englische Kohle einen scharfen Kampf.

Was den Wasserversand der Ruhrkohle in den drei Rheinhäfen Duisburg, Ruhrort und Hochfeld betrifft, so ist auch in dieser Beziehung ein Fortschritt bemerkbar gewesen, indem die dort von der Bahn zu Schiff verladene Kohlenmenge von 6 800 000 t im Jahre 1898 auf 7 033 000 t im Berichtsjahre gestiegen ist.

— **Mannheimer Verkehrsfragen.** Zu unserem Aufsatze hierüber in Nr. 57 S. 875 d. Ztg. holen wir nach, dass sein thatsächlicher Inhalt in der Hauptsache einer von Herrn F. Speer in Mannheim unter dieser Ueberschrift erschienenen sehr lesenswerthen Schrift entnommen ist; der kritische Theil des Aufsatzes enthält dagegen zum Theil von jener Schrift abweichende selbstständige Auffassungen.

— **Personalnachrichten.** Am 9. d. Mts. verstarb das Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, Generaldirektionsrath Anton Rottmüller, nach mehrmonatlicher Krankheit im Alter von 70 Jahren. Derselbe hat sich in seiner Jugend den bautechnischen Studien gewidmet, bestand 1854 den Staatskonkurs für den Staatsbaudienst, war sodann bis Ende 1860 bei verschiedenen Eisenbahnbausektionen als Bauführer und von 1861 bis 1866 als Assistent im ordentlichen Staatsbaudienste beschäftigt. Nachdem er im September 1866 zum Abtheilungs-, 1869 zum Betriebsingeniör — unter Uebertragung der Vorstandsstellen von Eisenbahnbausektionen —, dann 1879 zum Bezirks- und 1886 zum Oberingeniör des Oberbahnamtes Ingolstadt ernannt worden war, erfolgte 1890 seine Beförderung zum Rathe der Generaldirektion; seit November 1890 versah er auch die Stelle eines Mitgliedes der Linienkommission. In Anerkennung seiner hervorragenden Leistungen wurde ihm der bayerische Verdienstorden vom heiligen Michael III. Klasse sowie der preussische Kronenorden III. Klasse verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Im Eisenbahnministerium hat dieser Tage unter dem Vorsitze des Ministers eine Berathung stattgefunden, welche die Dienstesorganisation und den Arbeitsplan bezüglich der technischen Vorarbeiten für die im Regierungsprogramme enthaltenen Linien der zweiten Bahnverbindung mit Triest zum Gegenstande hatte. Die Regierung hat sich bekanntlich dafür entschieden, in den Arbeiten behufs Inangriffnahme der Einzelprojekte keine Unterbrechung eintreten zu lassen, und demgemäss wurde die Absteckung der einzelnen Linien in den letzten Wochen durchgeführt. Auf Grund des Kommissionsergebnisses sind nunmehr die Einleitungen für die Aufstellung der Theilentwürfe zu treffen. Zu diesem Zwecke werden Beamte der Trassirungsabtheilung für die einzelnen Linien entsendet, denen die Durchführung der Einzelaufnahmen, Vermessungen usw. übertragen wird. Der Bauabtheilung für die Wocheiner Linie ist überdies die Inangriffnahme eines Probestollens in der Axe des auszuführenden Tunnels durch die julischen Alpen zwischen Wocheiner Feistritz und Baca-Podbrdo zur Aufgabe gestellt. Von der gleichen Vorsorge bezüglich der anderen grossen Tunnel musste angesichts der beschränkten Geldmittel Umgang genommen werden. Die Regierung ist selbstverständlich fest entschlossen, die durch den Schluss des Reichsrathstagung verfallene Gesetzvorlage über die Ergänzung der Eisenbahnnetzes und über die Eisenbahn-Investitionen beim Wiederzusammentritte des Reichsrathes sofort neuerdings einzubringen.

— **Stellung der Techniker im Dienste der österreichischen Staatsbahnen.** Der Verwaltungsrath des österreichischen Ingeniör- und Architektenvereins in Wien hat für den IV. österreichischen Ingeniör- und Architektentag in dieser Angelegenheit folgende Anträge angemeldet:

1. Der österreichische Ingeniör- und Architektentag erachtet die gegenwärtige Organisation des Eisenbahnministeriums hinsichtlich des technischen Verwaltungsgebietes aus dem Grunde nicht für zweckmässig, weil dieselbe alle technischen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens in eine Sektion vereinigt. Dadurch wird der an der Spitze dieser Sektion stehenden Persönlichkeit die Beherrschung aller einschlägigen Fachgebiete zugemuthet, welche bei der Mannigfaltigkeit und der Ausdehnung der Eisenbahntechnik unmöglich vorausgesetzt werden kann. Es wären daher an Stelle der jetzt schon wirksamen technischen Sektion, abgesehen von der unter der Leitung eines Technikers stehenden Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, eine technische Präsidialabtheilung und mindestens vier technische Sektionen mit der entsprechenden Anzahl von Abtheilungen zu schaffen, und zwar: a) für Bau und Erhaltung der Bahn und deren ständige Ausrüstung (mit Einschluss einer Abtheilung für architektonische Ausgestaltung der Eisenbahnhochbauten), b) für Fahrbetriebsmittel und Werkstätten, c) für den Verkehr und das Signalwesen und d) für Bahnen niederer Ordnung.

2. Der österreichische Ingeniör- und Architektentag hält es für geboten, den maassgebenden technischen Vereinen eine Vertretung im Staatseisenbahnrathe einzuräumen.

3. Der österreichische Ingeniör- und Architektentag erachtet es mit Rücksicht auf die Bedeutung des Verkehrswesens und dessen innige Beziehung zum rein technischen Dienste für erforderlich, die leitenden Stellen in diesem Dienste sowie jene der Staatsbahndirektoren durch absolvirte Techniker zu besetzen.

4. Der österreichische Ingeniör- und Architektentag hält es für ein Gebot der Billigkeit, jene absolvirten Techniker, welche Jahre hindurch im geistig und körperlich aufreibenden, äusseren Dienste in Verwendung waren, den Direktionen nach Thunlichkeit zuzutheilen, dies aber in einer Weise, welche ihnen die Möglichkeit bietet, die gewonnenen Erfahrungen an leitenden Stellen zu verwerthen. Hierdurch würde sich für absolvirte Techniker der Eintritt in den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst aussichtsvoller als gegenwärtig gestalten.

— **Eine Bahn über den Arlberg.** Schon vor einiger Zeit tauchte mit Rücksicht auf den zunehmenden Fremdenverkehr in Langen die Idee auf, durch eine Bahn über den Arlberg die herrlichsten Punkte desselben zu erschliessen. Anfang- und Endstationen wären die Schnellzugstationen Langen und St. Anton, welche beide jahraus jahrein von Tausenden von Fremden und Turisten besucht werden. Der niedrigste Punkt dieser 15 km langen Bergbahn würde 1 219 m, der höchste 1 803 m hoch liegen. Mit Rücksicht darauf, dass die Bahn auf der 7 m breiten Arlbergstrasse ihren Weg finden könnte, glaubt man, dass die Anlage nur mit geringen Kosten verbunden wäre. Ein Ausschuss, welcher alle Interessenten zum Anschluss auffordert, hat sich in Langen am Arlberg gebildet. (Anm. d. Schriftl. Bei aller Anerkennung der landschaftlichen Schönheiten des Arlbergpasses möchten wir doch bezweifeln, dass dort der Turistenverkehr jemals stark genug werden kann, um eine Bergbahn zu ernähren, deren Betrieb doch kostspielig bleibt, mag ihre Anlage auch noch so einfach und billig sein.)

— **Umbau des Bahnhofes in Reichenberg.** Die Verhandlungen mit den betheiligten Bahnverwaltungen wegen Deckung des Aufwandes für den Umbau des Bahnhofes in Reichenberg sollen, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, demnächst aufgenommen werden. Die Unzulänglichkeit der Bahnhofsanlage wird von allen Betheiligten anerkannt, und ist daher nicht zu bezweifeln, dass dieselben sich zur Aufbringung der nöthigen Ausgaben bereit finden werden. Nachdem die Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Konzessionärin der Linie Teplitz-Reichenberg ihr Interesse an dem Umbau durch die Zusicherung eines angemessenen Beitrages werkthätig bekundet hat, wird es sich darum handeln, auch die Zittau-Reichenberger und die süd-norddeutsche Verbindungsbahn zu entsprechenden Beiträgen zu veranlassen. Was die Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn anbelangt, so ist das Interesse dieses Unternehmens an dem Umbau nur ein verhältnissmässig untergeordnetes und lässt auch die finanzielle Lage derselben einen nennenswerthen Beitrag dieser Bahn nicht gewärtigen. Der Umbau wird einige Jahre in Anspruch nehmen. Dies schliesst indessen nicht aus, dass durch die rasche Inangriffnahme der dringlichsten Herstellungen schon in kürzerer Zeit der Unzulänglichkeit der gegenwärtigen Anlagen begegnet werden wird.

— **Mühlkreisbahn.** Die Firma, welcher bisher die pachtweise Betriebführung der Mühlkreisbahn übertragen war, hat, wie seinerzeit gemeldet wurde, als Besitzerin eines grösseren Postens von Prioritätsaktien der Mühlkreisbahn gegen jenen Theil der Beschlüsse der letzten Generalversammlung, welcher den auf die Einlösungsbedingungen bezüglichen Aenderungen der Konzessionsbestimmungen die Zustimmung der Aktionäre ertheilte, Protest erhoben. Die genannte Firma strebt, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die gerichtliche Ungültigkeitserklärung dieses Theiles der Generalversammlungsbeschlüsse an und hat vor kurzem die Feststellungsklage angestrengt. Sie bestreitet der Generalversammlung auch das Recht zur Beschlussfassung über die Veräusserung des Unternehmens an den Staat, wiewohl sie als Besitzerin von Prioritätsaktien den von der Generalversammlung genehmigten Bedingungen der pachtweisen Ueberlassung des Betriebes an den Staat zugestimmt hat. Der Prozessgang wird übrigens die von den zu-

ständigen Centralstellen zu treffende Entscheidung über den von derselben Firma gegen die Generalversammlungsbeschlüsse erhobenen Protest nicht hemmen und ebenso wenig die Durchführung des Betriebsvertrages aufschieben, der bereits bei der Staatsbahndirektion Linz in Ausarbeitung begriffen ist und mit dem Ablaufe des gegenwärtigen Betriebsübereinkommens, das ist mit 18. Oktober d. J., in Wirksamkeit treten wird.

— **Rettungseinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen.** Der Katalog der VI. österreichischen Gruppe (Ingeniör- und Eisenbahnwesen) der Pariser Weltausstellung enthält u. a. bemerkenswerthe Angaben über die Entwickelung der Rettungseinrichtungen auf den österreichischen Eisenbahnen. Danach hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bereits seit dem Zeitpunkte der Eröffnung ihrer ersten Theilstrecke im Jahre 1839 mit den nothwendigsten Medikamenten und Instrumenten versehene Rettungskästen angeschafft und diese theils in den Stationen aufgestellt, theils den die Züge begleitenden, in der Verwendung dieser Vorrichtungen von ärztlicher Seite eingeübten Schaffnern mitgegeben.

Die ersten allgemeinen staatlichen Vorschriften über die Bereithaltung von ärztlichen und chirurgischen Hilfsmitteln in den Stationen und die Mitführung solcher Heilmittel und Nothvorrichtungen in den Personen führenden Zügen sowie über die Einführung eines fortgesetzten praktischen Unterrichtes des Zugbegleitungspersonals über den Gebrauch der Rettungsmittel wurden durch Erlass vom 6. Oktober 1847 angeordnet. Nach mehrfachen Abänderungen dieser Vorschriften wurden im Jahre 1882 neue für das Rettungswesen auf Eisenbahnen ausgearbeitet, in welchem von dem System der Mitführung der Rettungskästen in den Zügen abgegangen wurde. Mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 23. Januar 1889 wurden die noch jetzt in Kraft stehenden Vorschriften über das Rettungswesen auf Eisenbahnen ausgegeben, durch welche die Hinterlegung der Rettungskästen und Tragbahren in den Stationen angeordnet wurde.

Es sind z. Zt. vorgeschrieben: 1. grosse Rettungskästen für jene Stationen, von welchen eine Hilfslokomotive beigestellt werden kann; 2. kleine Rettungskästen für jene Stationen, in welchen ein Bahnarzt wohnt, falls sich daselbst nicht ein grosser Rettungskasten befindet; 3. Verbandskästen für alle anderen Stationen. Ferner ist in Stationen, von welchen aus die Abbeförderung von Kranken oder Verletzten in ein Spital erfolgen kann, je eine gedeckte, in den übrigen Stationen je eine offene Tragbahre aufzustellen. In noch weiter gehender Vorsorge hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit dem Jahre 1890 nicht nur jeden Personen führenden Zug mit Verbandkassetten ausgerüstet, sondern auch in sechs Stationen ihres Netzes und für bestimmte Strecken desselben besondere Rettungswagen ausgerüstet, denen nebst den Behelfen zur Freimachung der Gleise auch je zwei Tragbettgestelle mit vollständiger Einrichtung zur Beförderung Verletzter beigegeben waren. Im Jahre 1895 wurden die Vorkehrungen für die Freimachung der Gleise von jenen für die erste Hilfeleistung bei Verletzten getrennt und für die letztere sechs neue Rettungswagen in denselben Stationen, und zwar nach dem Muster der Ambulanzwagen des Malteserordens, aufgestellt. Im Jahre 1896 errichtete die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den sechs mit Rettungswagen ausgestatteten Stationen je eine Rettungsmannschaft, bestehend aus mehreren Gruppen von je 10 bis 12 Mann, welche aus vornehmlich dem Stationsdienste angehörenden Bediensteten gebildet und einem derselben als dem Gruppenleiter untergeordnet sind. An der Spitze jedes Korps steht der Korpsarzt für den fachmännischen Theil seiner Agenden; der rangälteste Gruppenleiter bekleidet die Stelle des Korpsführers. Die Ausbildung der Gruppenleiter in der ersten Hilfeleistung findet unter Benutzung der vorgeschriebenen Rettungsgeräthe und anatomischer Tafeln für den Anschauungsunterricht durch den Bahnarzt der betreffenden Station statt. Der zum Gruppenleiter Bestimmte hat vor dem Bahnarzte den Erfolg seiner Ausbildung durch eine Prüfung nachzuweisen, ehe er an die seinerseits vorzunehmende Unterweisung der übrigen Gruppenmitglieder schreitet.

— **Vorkehrungen für den Herbstverkehr auf den österreichischen Staatsbahnen.** Die Staatsbahndirektion Prag hat sich behufs Abschwächung des Wagenmangels zur Zeit des stärksten Herbstverkehres an die in ihrem Bezirke gelegenen industriellen Unternehmungen mit dem Ersuchen um Mitwirkung bei den einschlägigen Vorkehrungen gewendet. Insbesondere wurden die Unternehmungen ersucht, sich bis Ende August mit einem Vorrathe an Rohprodukten, als Kohle, Kalkstein usw. zu versehen, damit sie in den Stand gesetzt werden, das etwaige nicht regelmässige Eintreffen derselben in der Zeit des starken Herbstverkehres ohne Nachtheile für den Betrieb ertragen zu können. Die Unternehmungen wurden ferner ersucht, darauf bedacht zu sein, die allenfalls bestehenden Anlagen für einen voraussichtlich grösseren Wagenumsatz entsprechend auszugestalten und Einrichtungen, wie Brückenwaagen, Schiebebühnen, Drehscheiben und Einfahrten, der gegenwärtig im Verkehre befindlichen grösseren Wagentype anzupassen, damit einer raschen Wagenbewegung keine baulichen Hindernisse entgegen stehen.

Die Verwaltungen der Zuckerfabriken wurden im besonderen ersucht, der Zuckerrübenverladung ein genügendes Augenmerk zuzuwenden, damit jeder Störung einer rechtzeitigen Beladung bezw. Entladung der Wagen mit Erfolg gesteuert werde. Zugleich wies die genannte Staatsbahndirektion auf die Schwierigkeiten hin, die bei den Rübenschnittesendungen insofern bestehen, als deren Eintreffen den einzelnen Abnehmern seitens der Abgabestationen durch besondere Boten oder mittelst Post gemeldet wird, ein Umstand, der mit Rücksicht auf die entfernter wohnenden Schnittabnehmer einer raschen Entladung der Schnittwagen hinderlich im Wege steht. Die Verwaltungen der Zuckerfabriken werden daher gut thun, schon bei der Aufgabe von Schnittesendungen die Adressaten auf eine geeignete Art zu verständigen. Die Staatsbahndirektion bittet schliesslich im Interesse der Allgemeinheit, die Beladung und Entladung der Güterwagen während der Herbstmonate so rasch als möglich vollziehen zu lassen und von der vollen Ausnutzung der diesbezüglich eingeräumten tarifarischen bezw. vertragsmässigen Rechte Umgang nehmen zu wollen. Die Bahn selbst wird, wie die Staatsbahndirektion in ihrem Rundschreiben betont, ebenfalls zur Wahrung der allgemeinen Interessen, jede Wagenüberhaltung mit der vorgesehenen Strafe belegen und Ansuchen um Aufhebung von Strafen für Wagenüberhaltungen, die in die Zeit des Herbstverkehres fallen, keinesfalls berücksichtigen.

— **Behandlung von Weintransporten.** Die in letzter Zeit wiederholt vorgekommenen Beschwerden der Verfrachter von Wein haben eine gründliche Untersuchung der Ursachen, wodurch die Schäden an den Weintransporten entstanden sind, zur Folge gehabt, wobei die Direktion der ungarischen Staatsbahnen festzustellen Gelegenheit hatte, dass die unvorsichtige Handhabung beim Verschieben der mit Weinsendungen versehenen Wagen eine Beschädigung der Fässer nach sich zieht. Zur Hintanhaltung von ferneren Beschwerden sowie behufs Wahrung der Interessen der ungarischen Staatsbahnen haben diese sämmtliche Stationen streng angewiesen, die Verschiebungen der betreffenden Wagen mit grösster Sorgfalt vornehmen und die Ueberwachung der Bewegung dieser Wagen sich besonders angelegen sein zu lassen.

— **Festsetzung der Entfernung, in welcher Feldfrüchte längs des Eisenbahnkörpers gelagert werden dürfen.** Der Funkenflug, welcher trotz der bei den Lokomotiven in Verwendung stehenden Funkenfänger verschiedener Systeme dennoch zeitweise eintritt, birgt für die in der Nähe des Bahnkörpers lagernden Feldfrüchte eine stete Gefahr in sich. Der ungarische Landesagrikulturverein wandte sich daher mit dem Ersuchen an den Handelsminister, er möge in einem zur Unterrichtung dienenden Erlasse jene Mindestentfernung bezeichnen, welche bei Lagerung von Feldfrüchten längs des Bahnkörpers eingehalten werden muss, damit eine Feuersgefahr möglichst beseitigt erscheine. Da im Sinne des § 99 der Eisenbahnbetriebsordnung die zur Einfuhr fertigen Feldfrüchte möglichst weit vom Bahnkörper zu lagern sind, da ferner in Ausführung dieser Bestimmung die Betriebsleitungen der ungarischen Staatsbahnen rücksichtlich der ihnen unterstehenden Eisenbahnlinien die Mindestentfernung, in welcher Feldfrüchte gelagert werden dürfen, gewöhnlich mit 95 m angegeben haben, hat der Handelsminister in einem an die Verwaltungskommissionen gerichteten Erlasse ebenfalls die oben genannte Entfernung als jene vorgeschrieben, innerhalb welcher Feldfrüchte mit Rücksicht auf den Funkenflug der Lokomotiven nicht gelagert werden dürfen. Wenn jedoch mit Rücksicht auf die Gestaltung der Grundstücke die vorgeschriebene Entfernung nicht eingehalten werden kann, so sind die Eigenthümer verpflichtet, die Fechsung in der allerkürzesten Zeit einzuheimsen oder von dem Lagerungsplatze zu entfernen. Ein gleichlautender Erlass wurde auch an sämmtliche ungarischen Eisenbahnverwaltungen gerichtet.

— **Anmiethung von Leihwagen durch die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass die von der ungarischen Eisenbahnverkehrsaktiengesellschaft im Jahre 1897 den ungarischen Staatsbahnen als Leihwagen zur Verfügung gestellten 300 Stück Lastwagen als sogenannte ablösbare Leihwagen auf weitere vier Jahre in Miethe behalten werden können. Ein halbes Jahr vor Ablauf der vierjährigen Miethsdauer haben die ungarischen Staatsbahnen die Erklärung abzugeben, ob sie den Uebergang der Wagen in ihr Eigenthum zu dem im Vertrage bestimmten Uebernahmepreise wünschen, in welchem die bis dahin bezahlten Leihgebühren entsprechende Berücksichtigung finden.

— **Beförderung von Thierärzten mit Güterzügen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass die in den Grenzstationen den Sanitätsdienst versehenden Thierärzte, wenn die Revision der Viehpässe mit Rücksicht auf die Kürze des Aufenthaltes der thierbefördernden Züge nicht rechtzeitig beendet werden kann, die Fahrt in dem Gepäck- (Dienst-) Wagen des betreffenden Zuges behufs Fortsetzung der Revision der Thierpässe bis zu einer der nächstfolgenden Stationen mitmachen dürfen.

Vereinsausland.

— **Zur Verkehrssteigerung auf den belgischen Eisenbahnen.** Angesichts der zunehmenden Transporte hat die Verwaltung der belgischen Staatsbahnen die Bestimmungen verschärft, welche die Beschleunigung des Wagenumlaufs und die grösstmöglichste Ausnutzung des Fahrmaterials bezwecken. Während der Zeit der Verkehrssteigerung ist vornehmlich den betreffenden Beamten anempfohlen, den Aufenthalt des Fahrmaterials auf den wichtigen Rangirbahnhöfen und Eisenbahnknotenpunkten abzukürzen. Bestellungen und Benachrichtigungen sollen mit der grössten Schnelligkeit auch an Sonn- und Feiertagen vor sich gehen. Wenn die Art der Güter es gestattet, so soll die Entladung nach Ablauf der Abholungsfrist von Amtswegen bewirkt werden. Auch sollen die Stationen die Industriellen nur zu dem Gebrauch der durchaus nothwendigen Anzahl Wagen ermächtigen. Die Strafen für Nichtgebrauch, Verzögerung der Beladung oder Rückgabe des Fahrmaterials sollen streng angewendet werden.

— **Schweizerische Generalabonnements.** Diese Einrichtung erfährt fortgesetzt dankenswerthe Erweiterungen. Die pfälzischen Eisenbahnen geben auf den Stationen Landau, Ludwigshafen a/Rh. und Neustadt a/H. 15- und 30-tägige Generalabonnements für die schweizerischen Bahnen aus in Verbindung mit 20 und 35 Tage gültigen Rückfahrkarten nach Basel.

In Fällen bahnseitig verfehlten Zuganschlusses am letzten Geltungstage ist der Grundsatz, dass auf eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Generalabonnements unter keinen Umständen eingetreten wird, aufrecht erhalten worden; dagegen ist es dabei zulässig, dem Reisenden eine gewöhnliche Fahrkarte nach einer beliebigen Station umsonst abzugeben, welche er nach Maassgabe der Fahrpläne mit dem Generalabonnement noch hätte erreichen können.

Die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstätter Sees, des Neuenburger und Murtner Sees, des Genfer Sees, die Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein, die Burgdorf-Thunbahn, die Bern-Neuenburgbahn (direkte Linie), deren Eröffnung voraussichtlich im Oktober d. J. stattfindet, und die rhätische Bahn haben sich an den Verband schweizerischer Normalbahnen mit Gesuchen um Aufnahme in den Tarif gewandt. Die vom Verband gestellte Bedingung, dass diese neuen Verkehrsanstalten sich im voraus ausdrücklich bereit erklären, alle Beschlüsse anzuerkennen, die der Verband in betreff der Generalabonnements schon gefasst hat und später fassen wird, ist von den Genannten mit Ausnahme der rhätischen Bahn angenommen worden. Da durch diese Aufnahmen das Geltungsgebiet der Karten um mehr als 400 km oder ungefähr um 12 % vergrössert wird und die namentlich von der Turistenwelt benutzten 15- und 30tägigen Fahrkarten durch den Einbezug des Vierwaldstätter und des Genfer Sees an Werth ganz bedeutend gewinnen, ist eine angemessene Preissteigerung als gerechtfertigt erachtet und der Preis der 15tägigen Generalabonnements III. Klasse von 30 Fr. auf 35 Fr., derjenige der 12monatlichen Generalabonnements III. Klasse von 300 Fr. auf 335 Fr. erhöht worden.

Auf dieser Grundlage werden auch die Preise der I. und II. Klasse und diejenigen der übrigen Arten der Generalabonnements in allen Klassen entsprechend berechnet mit Ausnahme der 30tägigen Abonnements, deren Preisbestimmung später vorgenommen wird. Die Aufnahme genannter Verkehrsunternehmungen und die Einführung der neuen Preise soll mit dem 1. Januar 1901 geschehen.

Die Dampfbootgesellschaft Wädenswil, welche neben den Nordostbahndampfern den Verkehr zu Schiff zwischen Zürich und Wädenswil vermittelte, ist am 31. März d. J. aus dem Generalabonnementstarif ausgeschieden.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Eidgenossenschaft haben die aus Anlass der bevorstehenden Verstaatlichung der Hauptbahnen erhobenen verschiedenen Ansprüche wegen Verbesserungen der Besoldungen, der Arbeitszeit, der Tarife, der Zugverbindungen usw. schon viel zu schaffen gemacht. Neuerdings wendet sich ein Artikel des dem Bundesrath nahestehenden Berner „Bund" gegen die „Begehrlichkeiten" gegenüber den künftigen schweizerischen Bundesbahnen, die in überreichem Maasse auf der dieser Tage in Bern abgehaltenen schweizerischen Fahrplankonferenz zum Ausdruck kamen. Auf diesen Konferenzen werden die von Gemeinden und Kantonen zu den Fahrplanentwürfen der Bahnverwaltungen vorgebrachten Wünsche unter dem Vorsitz des technischen Direktors des Eisenbahndepartements mit den Vertretern der Gesellschaften verhandelt. Seitdem nun, so sagt die anscheinend offiziöse Klage, die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen beschlossene Sache ist, überbieten sich Kantone, Städte und Städtlein darin, aus den heutigen Privatbahngesellschaften noch möglichst viele Züge herauszuquetschen in der offenbaren Meinung, bei Uebergang der Privatbahnen an den Staat müsse dieser alle vorhandenen Züge auch weiterhin beibehalten. Das genannte Blatt führt allerdings spassige Beispiele an. So verlangte der Vertreter eines Kantons, der jetzt schon täglich mit 30 bis 40 Schnellzügen bedient wird, für den nächsten Winter acht neue Schnellzüge, die nahezu ebenso viele Schnellzüge in der entgegengesetzten Richtung erfordern würden, und zwar nationale, nicht etwa internationale Schnellzüge, denn der Lokalverkehr zwischen den schweizerischen Städten sei ein riesenhafter und die nationalen Schnellzüge könnten der Bequemlichkeit der schweizerischen Städte besser angepasst werden. Von anderer Seite wurde eine Verbesserung einer Verkehrslinie verlangt, weil in dem Ländchen demnächst ein kleines Denkmal errichtet werde, „welches geeignet sei, den Verkehr zu heben". Der Artikel schliesst: „Mit Rücksicht auf die ganz enorme finanzielle Tragweite muss man sagen, dass die Sache vielerorts so leicht behandelt wird, als ob es sich um die Anschaffung von Weihnachts- oder Neujahrs-Eisenbahnzügen für die lieben Kinder handelte. Angesichts dieser Thatsachen muss jeder aufrichtige Freund der schweizerischen Staatsbahnen die Hoffnung aussprechen, es werden das Eisenbahndepartement, der Bundesrath und die künftige Generaldirektion der Bundesbahnen mit starker, eiserner Hand diesen Begehrlichkeiten wehren und die Extravaganzen dahin schicken, wohin sie gehören, damit die Staatsbahnen nicht schon von Anfang an in ihren finanziellen Grundlagen gefährdet werden."

— **Simplontunnel.** Im Juli ist der Tunnelstollen auf der Nordseite um 175 und auf der Südseite um 131 m vorgerückt. Die Arbeiterzahl betrug durchschnittlich 3 881. Die Länge des Tunnelstollens war Ende Juli 5 664 m, davon 3 252 auf der Nordseite und 2 392 auf der Südseite. Die endgültigen Lüftungseinrichtungen wurden am 10. Juli in Betrieb gesetzt.

— **Schweizerische Holztarife.** Der schweizerische Forstverein hatte der Bundesversammlung seine Wünsche betreffs Festsetzung der neuen Zoll- und Eisenbahntarife übermittelt. Es wurde dabei ausgeführt, der Verein halte die Zolltarif- und die Frachttariffrage als unzertrennlich, indem beide den gleichen Zweck verfolgen sollten: Schutz des Sägereigewerbes durch Erhöhung der Zölle auf Schnittwaaren und abgebundenes Holz und Herabsetzen der Frachttarife im Lande selbst. Der Entwurf eines Bundesgesetzes über das Tarifwesen der Bundesbahnen stelle für das einheimische Holz viel zu hohe Frachtsätze auf, was auf die Transportfähigkeit der schweizerischen Erzeugnisse direkt schädigend wirken müsse. In seiner Antwort sagt nun der Bundesrath, dass die Frachtsätze des Spezialtarifs für Holzarten durchschnittlich nicht höher seien, als z. B. die gegenwärtigen Frachtsätze der Gotthardbahn, wenn der Bergzuschlag derselben in Betracht gezogen werde. Doch wird in Aussicht gestellt, dass durch Ausnahmetarife Ermässigungen für den Holztransport geschaffen werden.

— **Ueber einen schweren Eisenbahnunfall in der Nähe von Rom** liegt folgender Drahtbericht vor:

Bei Castel Giubileo, etwa 10 km nördlich von Rom, fand auf der zum Netz der adriatischen Eisenbahnen gehörigen Bahnlinie Rom-Florenz ein Zusammenstoss zweier Eisenbahnzüge statt. In dem einen Zuge befanden sich auch der Grossfürst und die Grossfürstin Peter von Russland, welche Abends nach 11 Uhr nach Florenz abgereist waren. Dieselben blieben unverletzt. Nach einer weiteren Meldung mussten am Sonntag wegen des grossen Andranges von Reisenden Abends 11 Uhr für die Linie Rom-Florenz zwei Züge gebildet werden; der zweite Zug ging 10 Minuten nach dem ersten ab. In Castel Giubileo musste der erste Zug wegen eines Maschinenschadens halten und der zweite Zug fuhr mit voller Fahrtgeschwindigkeit auf ihn auf. Bisher sind 12 Todte und etwa 40 Verletzte festgestellt, von den letzteren sind 15 schwer verletzt; die Trümmer von zwei Wagen sind noch zu durchsuchen; man befürchtet, dass unter denselben sich noch weitere Todte und Verwundete befinden. Um 3 Uhr 20 Minuten früh trafen der König und die Königin an der Unglücksstelle ein. Die Königin kehrte mit der Grossfürstin Peter um 4 Uhr nach dem Quirinal zurück, während der König mit dem Grossfürsten noch bis 6 Uhr früh blieb und die Rettungsarbeiten leitete. — Ausser dem Grossfürsten und der

Grossfürstin Peter befand sich auch die zur Beisetzung König Humbert's hierher gekommene türkische Mission in einem der Züge; die Mitglieder der Mission blieben jedoch unverletzt. Auf die Ursache des Unfalles werden wir noch zurückkommen.

— **Eisenbahn Piräus - Larissa.** Nach einer Athener Mittheilung der „Frkf. Ztg." haben die französischen Ingeniöre nunmehr ihr Gutachten über die Beschaffenheit der vorhandenen Bauten auf der Eisenbahnlinie Piräus-Larissa abgegeben. Danach befindet sich das Material der alten Gesellschaft in einem völlig unbrauchbaren Zustande, wie auch alle Vorarbeiten unbenutzbar geworden sind. Arg verfallen ist der Tunnel von Bralos, der bedeutender und kostspieliger Erneuerungen bedarf. Auch wird ein neuer Durchstich nöthig sein, wegen der vielen Erdmassen, die von oben hereingefallen sind. Deshalb glauben die Ingeniöre, dass mit dem Bau der Linie durchaus schon jetzt begonnen werden muss, wenn der zu ihrer völligen Herstellung angesetzte Zeitraum von zwei Jahren nicht überschritten werden soll.

— **Englische Eisenbahnen.** Die soeben erschienene Jahresstatistik der Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches für 1899 ergibt der „B. Börs.-Ztg." zufolge als interessanteste Thatsache, dass der grösste Theil der Mehreinnahmen durch gesteigerte Betriebskosten verschlungen wurde. Die Roheinnahmen 1899 waren nicht nur die grössten je erreichten, sondern sie stellen auch die grösste je verzeichnete Zunahme dar. Sie betrugen 101 600 000 £, d. i. um 5 400 000 £ oder 5,6 % mehr als 1898. Die Ausgaben jedoch erreichten 60 000 000 £, d. i. um 4 100 000 £ oder 7,4 % mehr als 1899, so dass die Reineinnahmen von 1899 schliesslich nur um 1 200 000 £ grösser waren als die von 1898. Das Verhältniss der Reineinnahmen zum wirklich eingezahlten (also nicht zum Nominal-) Kapital stieg allerdings von 4,24 % im Jahre 1898 auf 4,30 % im Jahre 1899; 1897 aber hatte dieses Verhältniss 4,34 % betragen. Das Kapital der englischen Bahnen vermehrte sich im Jahre 1899 um etwa 16500000 £, während die Zunahme 1899 nur 13 500 000 £ betrug. Es erreichte Ende 1899 die Höhe von 1 152 300 000 £. Das Schienennetz aber dehnte sich 1899 nur um 41 englische Meilen aus; es hatte Ende 1899 eine Länge von 21 700 englischen Meilen; sonach entfiel auf die Meile ein Kapital von 44 587 £. Die Reineinnahmen im Jahre 1899 sind wohl die günstigsten gewesen, welcher sich die Eisenbahnaktionäre auf einige Jahre hinaus erfreuen durften. Was den Güterverkehr betrifft, so stehen Mineralien mit einer Zunahme von 7,7 % gegenüber 1898 voran. Im Personenverkehr wurde die grösste verhältnissmässige Zunahme von der II. Klasse beigestellt, nämlich 8,6 % gegen nur 4 % bei der III. Klasse, welch' letztere jedoch an sich mit einer Zunahme um 1 000 000 Personen (gegen 223 500 bei der II.) natürlich an der Spitze blieb. Dieser Aufschwung der II. Klasse ist der Politik der Fahrpreisermässigung gerade für diese dem bürgerlichen Mittelstande dienende Klasse zu danken.

— **Ausstand der Dockarbeiter der Brightonbahn.** Einer Londoner Meldung des „Ham. Korresp." zufolge haben am 6. d. Mts. alle Dockarbeiter zu Newhaven, 400 bis 500 an der Zahl, die Arbeit niedergelegt. Sie verlangen von der Brightonbahn eine Lohnerhöhung von 4,5 auf 5 d. für die Stunde Tagesarbeit und von 5 auf 6 d. für die Stunde Nachtarbeit. Sie gehören alle der allgemeinen Arbeiterunion an. Die Güter beginnen sich bereits aufzuspeichern. So liegen 300 t an Früchten und anderen Marktwaaren aus Frankreich, die für den Londoner Markt bestimmt sind, unbefördert in den Schuppen, und drüben in Dieppe sammelt sich bereits eine ähnliche Menge an. Der Generaldirektor der Güterbeförderung nach dem Festlande bei der Brightonbahn erklärte am 6. d. Mts. einem Vertreter der Presse, die Direktoren seien entschlossen, den Leuten nicht nachzugeben, denn die Frachtsätze könnten eine Erhöhung der Löhne nicht ertragen. Es sei ihnen ganz Recht, wenn der Güterverkehr etwas abnehme, denn dann könne er von den ständigen Beamten für den Personenverkehrsdienst mit bewältigt werden. Der Personenverkehr selber sei in keiner Weise durch den Streik gestört. Die Gesellschaft lehnt es entschieden ab, mit den Vertretern der Union zu verhandeln, sie hat aber nichts gegen eine Besprechung mit Vertretern der Leute, die diese aus ihrer Mitte wählen könnten.

— **Kapitalsvermehrung der Warschau - Wiener Bahn.** Aus Anlass der der Gesellschaft ertheilten Konzession zum Bau der sogenannten Kalischer Strecke, welche als eingleisige Eisenbahn von normaler Spurweite in einer Gesammtlänge von 250 Werst (266,75 km) von Warschau über Sochaczewo-Lowicz-Zgiers-Lodz-Pabianice-Laske-Sierads nach Kalisch und zur preussischen Grenze erbaut und spätestens in drei Jahren in Betrieb gesetzt werden soll, beabsichtigt die Warschau-Wiener Bahn eine Kapitalsvermehrung durch Ausgabe neuer Aktien, Genussscheine und Obligationen. Einen Theil (12 500 000 R.) dieses auf höchstens 18 000 000 R. festgesetzten Baukapitals schickt sich jetzt die Gesellschaft an, durch Ausgabe neuer Aktien und Genussscheine zu beschaffen. Der Rest soll später durch Ausgabe von Obligationen aufgebracht werden.

— **Der Bau der Taschkent-Orenburger Eisenbahn** ist nunmehr, wie die „Deutsche St. Petersburger Zeitung" mittheilen kann, endgültig beschlossen worden. Im vorigen Monat hat der Minister der Verkehrsanstalten, Fürst M. J. Chilkow, persönlich die Richtung der neuen Bahn bereist. Damit die Bauarbeiten schneller von statten gehen, wird die Linie in zwei Bauabtheilungen eingetheilt; den Bau der südlichen Bauabtheilungen, von Taschkent aus, übernimmt Ingeniör Urssati, der nördlichen Bauabtheilungen Ingeniör Wjasemski. Die Etats der beiden Bauverwaltungen sind auch schon festgestellt. Wie übrigens andererseits mitgetheilt wird, sei wegen der Ereignisse in China und der dadurch veranlassten Vertheidigungsthätigkeit Russlands der Bau dieser Eisenbahn bis auf weiteres aufgeschoben worden.

Es bleibt abzuwarten, welche der beiden Nachrichten die zutreffende ist. Bei der grossen Bedeutung, die die geplante Bahn nach jeder Richtung hin, d. h. sowohl in wirthschaftlicher als auch in militärischer Beziehung hat, ist es kaum glaublich, dass die Wirren in China wirklich einen wesentlichen Einfluss auf die Entschliessungen der russischen Regierung nach dieser Richtung hin haben können, es sei denn, dass der Verlauf der Dinge in China eine nicht vorauszusehende Wendung nehmen sollte. Es ist nicht zu übersehen, dass die geplante, sogar schon zur Bauausführung beschlossene Bahn die erste Eisenbahnverbindung zwischen dem europäischen Russland und dem Transkaspigebiete sein wird und dass dieser Eisenbahnverbindung mit Rücksicht auf die Nachbarschaft Afghanistans eine grosse Bedeutung zukommt. Es scheint daher beinahe, als habe die Ansicht, die russische Regierung werde mit allem Eifer den Bahnbau betreiben, sehr viel für sich.

— **Bau der Mekkabahn.** Türkischen Blättern zufolge werden zwei türkische Eisenbahnbataillone neugebildet, welche für den Bau der von uns mehrfach erwähnten Mekkabahn bestimmt sind. Die Organisation dieser Bataillone leitet, derselben Quelle zufolge, ein zu diesem Zwecke beurlaubter preussischer Offizier, der Hauptmann Engels von der Versuchsabtheilung der Verkehrstruppen, à la suite des Eisenbahnregiments Nr. 2.

— **Elektrische Eisenbahn von Kodzu nach Yumoto.** Der westlich von Tokio und Yokohama gelegene Bergbezirk von Hakone, dessen Mittelpunkt der Fuji, der gefeierte König der Berge in Japan, einnimmt, hat seit dem Frühling dieses Jahres eine erheblich bessere Verbindung mit dem Eisenbahnnetz des Landes erhalten. Am 21. März d. J. wurde von der Tokaidobahnstation Kodzu, an der Bucht von Sagami gelegen, eine elektrische Eisenbahn nach dem 13 km weit entfernten, 400 Fuss hoch gelegenen Badeort Yumoto eröffnet; die Bahn folgt im allgemeinen dem Zuge der alten historischen Tokaidolandstrasse, an der Yumoto liegt. Yumoto, d. h. wörtlich: heisse Quelle (ein in Japan mehrfach vorkommender Ortsname), bildet den Gabelpunkt für die von der Tokaidolandstrasse in nordwestlicher Richtung abzweigende Strasse nach Miyanosh'ta; die Tokaidostrasse selbst führt in südwestlicher Richtung weiter nach Hata und dem am gleichnamigen See auf 732 m Meereshöhe gelegenen Hakone, um dann weiter westlich in Numadzu wieder die Meeresküste der Surugabucht zu erreichen. Hakone, am See reizend gelegen, ist wegen seiner höheren Lage als kühle Sommerfrische bevorzugt und bildet auch wegen des dort befindlichen kaiserlichen Sommerpalastes ein Ziel für viele Japaner. Miyanosh'ta, d. h. wörtlich: zu Füssen des Tempels, liegt nur 430 m hoch, aber so geschützt zwischen den Bergen, dass es infolge seines milden Klimas während der rauheren Jahreszeit besonders von Kranken und Erholungsbedürftigen viel aufgesucht wird. Im Hochsommer allerdings ist es dort schon fast zu warm, wenigstens für den Kühlung suchenden, empfindlichen Europäer. Das von einem Japaner geleitete Hotel von Miyanosh'ta hat Weltruf; es dürfte das beste in ganz Asien sein; Aufenthalt, Verpflegung und Bedienung sind ausgezeichnet, die Reinlichkeit über jedes Lob erhaben; die den Bergen entströmenden heissen und kalten Quellen sind derart in das Hotel unmittelbar hineingeleitet, dass den Gästen Bäder von jeder gewünschten Temperatur jederzeit zur Verfügung stehen. Die dortige Badeeinrichtung darf geradezu als ideal bezeichnet werden; die Benutzung der Bäder ist wie überall in Japan für die Hotelgäste unentgeltlich.

Der Verkehr nach diesen Reisezielen ist durch die neue elektrische Bahn ausserordentlich erleichtert; wer die frühere Pferdebahn mit ihren engen, schmutzigen Wagen, ihrem langsamen und unregelmässigen Fahrdienst noch gekannt hat, der wird die Verbesserung, die durch die Umwandlung in elektrischen Betrieb herbeigeführt worden ist, voll zu schätzen wissen. Der elektrische Strom wird durch Benutzung der in reichlicher Menge zur Verfügung stehenden Wasserkraft des Hayakawa (d. h. reissender Strom) erzeugt, der den nördlichen Ausfluss

des Hakonesees bildet. Die 13 km lange Strecke von Kodzu nach Yumoto wird einschliesslich der Aufenthalte in 50 Minuten zurückgelegt; sie durchzieht die stark bevölkerte ausgedehnte Stadt Odawara, deren Schlossruine an die Rolle erinnert, die diese Stadt in den Zeiten der alten Feudalherrschaft einst gespielt hat. Westlich hinter Odawara verlässt die Bahn die Küste und folgt, von hier ab zum grössten Theil auf eigenem Bahnkörper, dem Flussthal des Hayakawa bis nach Yumoto. Dem Vernehmen nach beabsichtigt man, die Bahn bis nach Miyanosh'ta hinauf fortzusetzen, das jetzt ein guter Fussgänger nach 1½ Stunden starken Steigens auf der malerischen, vielfach gewundenen Bergstrasse erreicht. Wer nicht zu Fuss gehen will, kann die japanische Jinriksha oder den in den Bergen vielfach gebräuchlichen Kago (Tragkorb aus Bambus) benutzen. Die in Japan erbauten Wagen der elektrischen Bahn sind lang und laufen auf zwei vierräderigen Drehgestellen; sie sind recht gut ausgestattet und in drei verschiedenen Klassen vorhanden. Das Fahrgeld beträgt für die ganze Strecke in III. Klasse 25 Sen, in II. Klasse 50 Sen, in I. Klasse 75 Sen; für grosses Gepäck wird ein niedriger Zuschlag (15 Sen für das Stück) erhoben. Da Odawara sehr volkreich ist, so ist die Linie von hier bis Kodzu stets sehr gut besetzt. Die während der Fahrt bisweilen vorkommenden Störungen — es begannen z. B. die Glühlampen bisweilen unbeabsichtigter Weise zu erstrahlen — lassen darauf schliessen, dass man die anfänglichen Schwierigkeiten des ersten Betriebes noch nicht gänzlich zu bemeistern gelernt hat. Die Bahn ist im allgemeinen eingleisig, aber mit zahlreichen Ausweichestellen versehen. Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch mittelst der üblichen Rolle.

— **Japanischer Eisenbahnverein.** Nachdem sich der frühere Eisenbahnverein von Tokio vor einiger Zeit mit dem von Osaka zu dem japanischen Reichseisenbahnverein (japanisch Tetsudo-Kyokwai, Imperial Japanese Railway Association) verschmolzen hatte, fand am 27. Mai d. J. in Tokio die erste Hauptversammlung des neuen Vereins in den Räumen des militärischen Klubs in Kudanzaka statt. Die Sitzung, die von über 300 Mitgliedern besucht war, wurde von dem stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Matsmoto, Dr. Techn., Ministerialdirektor für die Verwaltung der kaiserlich japanischen Staatsbahnen, mit einer einleitenden Begrüssung eröffnet. Marquis Ito, der bekannte Staatsmann, Ehrenmitglied des Vereins, war zu allseitigem Bedauern verhindert, der Versammlung, wie anfangs erwartet, beizuwohnen. Nach Verlesung des Geschäftsberichts und Vornahme der Vorstandswahl hielt der in dem japanischen Verkehrsministerium in Tokio als technischer Rathgeber thätige Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Baltzer in deutscher Sprache den Festvortrag, der über eine Stunde dauerte und von den Anwesenden mit grösster Aufmerksamkeit angehört wurde. Das Thema war: Die Entwickelung und die gegenwärtigen allgemeinen Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen Berlins. Auf zwei grossen Wandplänen, die die ganze Breite des grossen Saales einnahmen, waren die gegenwärtigen Bahnen Berlins und die bestehenden und für künftig geplanten Eisenbahnen von Tokio in gleichem Maassstabe ausführlich dargestellt, so dass man interessante Vergleiche über die beiden, in der Fläche ziemlich gleich grossen Städte in leichtester Weise anstellen konnte. Herr Tanaka, Lokomotivsuperintendent der Nipponbahn, der sich viele Jahre in Deutschland aufgehalten hatte, übertrug die Worte des Vortragenden, Satz für Satz, ins Japanische. Daran schloss sich eine Beschreibung des allgemeinen Planes für die Anlage der neuen Hochbahn und des Hauptbahnhofes in Tokio, die der Leiter des japanischen Staatsbahnwesens, Herr Matsmoto, selbst in japanischer Sprache gab. Auch hierfür war das Interesse der Zuhörer naturgemäss äusserst lebhaft, da zur Zeit mit dem Grunderwerb für die geplante Hochbahnverbindung energisch begonnen ist und voraussichtlich noch in diesem Jahre auch mit den eigentlichen Bauarbeiten selbst der Anfang gemacht werden wird. Es knüpfte sich daran eine Erörterung über die künftige Gestaltung des Güterverkehres in Tokio und die hierfür maassgebenden Bedingungen, an der sich einige Herren aus dem Zuhörerkreise betheiligten.

Nach Schluss der Sitzung vereinigten sich zahlreiche Mitglieder des Vereins in den Sälen und Gärten des militärischen Klubs zu einem geselligen Beisammensein. Am folgenden Morgen versammelte man sich in der Endstation Sidamachi der Kobubahn in Tokio, um daselbst eine neue Einrichtung für die Verwendung von Oel zur Lokomotivheizung zu besichtigen und dann die in der Nähe gelegenen grossen Gewehr- und Munitionswerkstätten des kaiserlichen Arsenals von Tokio unter sachverständiger Führung ausführlich in Augenschein zu nehmen; in den nach dem neuesten Stande der Technik eingerichteten, höchst sehenswerthen Werkstätten werden Gewehre kleinen Kalibers mit aller zugehöriger Munition für die japanische Armee hergestellt. — Mit der Hauptversammlung des Eisenbahnvereins war eine Ausstellung von Plänen, Modellen und Erfindungen aus dem Eisenbahnwesen verbunden, die sich eines regen Besuches zu erfreuen hatte.

— **Eisenbahn Tientsin-Peking.** In Anbetracht der chinesischen Wirren und der zur Niederkämpfung derselben seitens der Mächte ins Werk gesetzten kriegerischen Unternehmungen dürfte gegenwärtig die folgende Zusammenstellung der Eisenbahnstationen der Tientsin-Peking-Eisenbahn und ihrer Entfernungen von Tientsin von Interesse sein: Peitsang 8,61 km, Yangtsun 17,88 km, Lofa 31,09 km, Laufang 40,40 km, Anting 53,64 km, Huangtsun 64,47, Fengtai 74,88 km, Peking 79,68 km.

— **Chinesische Ostbahn.** Ueber das kriegerische Vorgehen der Chinesen im Gebiete der chinesischen Ostbahn schreibt man den „Berl. N. N.":

Hier betreiben die Chinesen auf sämmtlichen Strecken dieser im Bau begriffenen Bahn, die eine Ausdehnung von 2500 km besitzt, eine planmässige und gründliche Zerstörung. Wie es nach dieser Richtung im Westen der Mandschurei aussieht, ist selbst dem russischen Generalstab nicht bekannt. Man war in St. Petersburg wochenlang ohne Nachrichten aus dem am Sungari gelegenen Charbin, dem Mittelpunkte der chinesischen Ostbahn. Nun wird gemeldet, dass 1500 Personen — darunter auch Verwundete — aus Charbin zu Schiff in Sacharu angekommen seien. Daraus lässt sich schliessen, dass Charbin von den russischen Truppen aufgegeben worden ist und dieser ungemein wichtige Punkt sich jetzt in chinesischem Besitz befindet. Wie es auf der 1000 km langen Bahnstrecke zwischen Charbin und der russisch-chinesischen Grenze in Transbaikalien aussieht, ist in Dunkel gehüllt. Nicht viel besser sieht es auf der Bahnlinie südlich Charbin aus. Fast überall mussten die russischen Schutztruppen vor den Chinesen zurückweichen, selbst in Mukden, welches an der Bahnstrecke Kirin-Port Arthur liegt. Am wenigsten gefährdet scheint bis jetzt die Bahnstrecke Kirin-Wladiwostok gewesen zu sein. Die Russen waren hier auch imstande, rechtzeitig Truppen von Wladiwostok heranzuziehen.

Mukden liegt am Liau-ho-Fluss und nur 120 km von dem Seehafen Jing-tsze-kou entfernt, welcher flussaufwärts durch die Forts von Niutschwang geschützt war. Diese Forts haben die Russen nun erobert und so einen wichtigen Stützpunkt gewonnen für ihre Operationen gegen Mukden. Letzteres wieder zu besetzen, muss aber das Hauptbestreben der Russen sein. Erstens, weil Mukden ein wichtiger Punkt in dem strategischen System der chinesischen Ostbahnen ist und zweitens, weil von Mukden ein etwaiger Vormarsch der Russen gegen Peking am besten auszuführen bleibt. Aber immerhin bedeutet auch Mukden nur einen einzelnen Punkt in dem grossartigen System der chinesischen Ostbahn, welches Russland seiner Vollendung entgegenzuführen im Begriffe stand. Ebenso bedeutet auch die Linie Mukden-Niutschwang, in deren militärischen Besitz zu kommen die Russen sicherlich alle Anstrengungen machen werden, nur einen ganz kleinen Bruchtheil des ausgedehnten Gebietes, in welchem jetzt die Chinesen ihre Waffen gegen die Russen erhoben haben und zwar an den meisten Stellen — mit Erfolg! (Anm. d. Schriftl. Das Blatt wird sich sicher bald wenden!)

— **Birmanische Eisenbahnen.** Aus Birma wird der „Nat.-Ztg." gemeldet, dass die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Mandalay-Künlon am Salwin mit aller Eile betrieben wird. Mit Ausnahme der Ueberbrückung des Gokteikpasses, wozu, beiläufig gesagt, amerikanische Ingeniöre verschrieben wurden und die noch ungefähr zwei Jahre in Anspruch nehmen wird, wird die ganze Linie bis zum Salwin lange vorher fertiggestellt sein. Allein bereits jetzt wird die Frage angeregt, ob man sich hiermit zufrieden geben soll. Es wird behauptet, die Eisenbahn werde sich nie rentiren, wenn dieselbe nur bis zur chinesischen Grenze gehe; unbedingt müsse dieselbe weiter nach China, in diesem Falle also ins Herz der Provinz Yünan, weitergeführt werden, um den von China nach Birma gehenden Handelsverkehr an sich zu ziehen. Das heisst mit anderen Worten: Die englischen Pläne im Südwesten Chinas, namentlich in Yünan, das man bisher anscheinend widerstandslos ganz der Interessensphäre Frankreichs überlassen hatte, müssen wieder aufgenommen werden — sonst rentirt die Eisenbahn von der Hauptstadt Birmas bis zur chinesischen Grenze nicht.

Allgemeines.

— **Der Blitz im Strassenbahnwagen.** In den letzten Tagen des vergangenen Monats entlud sich gegen Abend ein heftiges Unwetter über Newyork. Die elektrischen Trollycars waren alle dicht besetzt. Kurz vor der Haltestelle an der 88. Strasse schlug der Blitz in einen mit Fahrgästen überfüllten Wagen der Madison-Avenuelinie, der einen Augenblick

wie in eine Feuerwolke eingehüllt erschien. Eine furchtbare Panik entstand und nur die Geistesgegenwart des Motorführers verhütete eine schlimme Katastrophe. Es ist zwar kein Fahrgast ohne Verletzung davongekommen, doch sind nur sieben Personen wirklich ernstlich verwundet worden. Zwei ältere Damen waren nach zwei Stunden noch nicht aus ihrer Betäubung erwacht; eine 38 jährige Frau hat ausser einem Nervenshock erhebliche Brandwunden im Gesicht und am Oberkörper erlitten und sich beim Niederstürzen den Fussknöchel verrenkt. Ihre beiden 13- und 12 jährigen Kinder sind an Händen, Armen und im Gesicht sehr verbrannt. Der Knabe hat sich überdies, als er vom Blitz zu Boden geschleudert wurde, die Kniescheibe gefährlich beschädigt. Zwei andere Fahrgäste haben äusserlich nur leichtere Kontusionen und Brandwunden davongetragen, sie scheinen aber theilweise gelähmt zu sein. Im ersten Schreck sprangen mehrere Männer von dem nicht sehr schnell fahrenden Wagen und Frauen und Kinder wollten dem Beispiel folgen. Die energischen Zurufe des Schaffners, doch auf dem Wagen zu bleiben, da er ja nicht brenne, hielten viele von dem riskanten Sprung zurück. Der Motorführer harrte ruhig auf seinem Posten aus und brachte das Gefährt wenige Meter von der Stelle, wo der Blitzstrahl im Zickzack niederfuhr, zum Stehen. Ehe die Verletzten unter Dach und Fach gebracht werden konnten, begann es in Strömen zu regnen und ein zweiter Blitz schlug mit entsetzlichem Krachen dicht neben den geängstigten Menschen in einen Baum. Zwei Damen sanken bei dem Knall ohnmächtig auf das Strassenpflaster. Ein in unmittelbarer Nähe wohnender Arzt, der mit seiner Familie auf dem Balkon stand, beobachtete gerade das sehr schnell heraufziehende Gewitter, als ein Blitzstrahl die Trollycar traf. Sofort eilte Dr. Lewengood, mit dem nothwendigsten Verbandmaterial und Instrumenten ausgerüstet, zum Schauplatz des Unglücks.

Kaum zwei Minuten später wurde ein zur Broadway-Ferry eilender, voll besetzter Wagen bei der Johnstonavenue vom Blitz getroffen. Vier Personen erlitten einen Shock und einige Damen fielen in Ohnmacht. Der Strahl berührte in diesem Falle wohl nur den Draht der Oberleitung, aus dem in dem Moment grosse Flammen nach allen Richtungen sprühten.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 17,01 km lange Strecke Vohenstrauss-Waidhaus der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zuzurechnen.

Eröffnung des zweiten Gleises auf Eisenbahnstrecken.

Nach einer Mittheilung der Direktion der Main-Neckarbahn ist das zweite Gleis auf der Strecke Friedrichsfeld-Schwetzingen am 13. d. Mts. in Betrieb genommen worden.

Eröffnung von Stationen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Auf der Linie Debreczen-Kyrályháza zwischen den Stationen Szatmár-Zsadány (7 km) und Szatmár-Németi (4 km) ist am Anschlusspunkte der im eigenen Betriebe stehenden Szatmár-Erdöder Lokalbahn die Station Szatmár-gözfüresz am 14. Juni d. J. vorläufig nur für den Uebergangs-Güterverkehr sowie zur Auf- und Abgabe von Wagenladungs-Frachtgutsendungen des Industrie-Etablissements der Neuschloss'schen Nasicer Tanninfabrik und Dampfsäge-Aktiengesellschaft eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. An der Linie Deutschbrod-Saar zwischen den Stationen Frauenthal und Pribyslau wird die Halte- und Verladestelle Uttendorf-Hesov für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr gegen Nachzahlung und für Frachtgüter in Wagenladungen am 15. d. Mts. eröffnet worden.

Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Am 19. d. Mts. wird der zwischen den Stationen Ferdinandstein und Greifenhagen gelegene Haltepunkt Wintersfelde für den Personenverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Bromberg. Am 15. d. Mts. wird der an der Strecke Dratzigmühle-Rogasen zwischen den Stationen Hallberg und Lubasch gelegene Personenhaltepunkt Holländerdorf für den Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Hauptbahnlinie München-Rosenheim liegende Station Grafing hat künftig die Bezeichnung „Grafing Bahnhof“ zu führen.

Ferner werden vom 1. Oktober d. J. ab die Namen der im Stadtbezirke München gelegenen Stationen Giesing in „München-Giesing“, Mittersendling in „München-Mittersendling“ umgeändert und der Station München-Rangirbahnhof und dem Vororthalteplatze Laim die gemeinsame Bezeichnung „München-Laim“ beigelegt werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2482 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2484 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 13. d. Mts.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Berichtigung der Kundmachung (1939) in Nr. 62 vom 11. August 1900.

In der obzitirten Kundmachung hat es statt: „. . . . . Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen . . . .“ richtig zu heissen: „. . . . . Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagen . . . .“

Wien, am 11. August 1900. (1945)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Wintersfelde für den Personenverkehr.

Am 19. August d. J. wird der zwischen den Stationen Ferdinandstein und Greifenhagen an der Bahnstrecke Stettin-Breslau gelegene Haltepunkt Wintersfelde für den Personenverkehr eröffnet. Es werden daselbst in der Richtung nach Breslau die Züge 655, 645, 657, 653, 651 und in der Richtung nach Stettin die Züge 656, 658, 652 und 642 halten.

Stettin, im August 1900. (1946)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

In der Strecke Ciezów-Stanislau wurde der Gesammtverkehr am 4. August a. c. wieder aufgenommen.

Wien, am 9. August 1900. (1947)

---

4. Güterverkehr.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt im oben bezeichneten Güterverkehre zu Theil II ein als „Heft 2" bezeichneter neuer Tarif in Kraft. Durch diesen wird der sächsisch-württembergische Gütertarif vom 1. Mai 1892 sammt Nachträgen, jedoch ausschliesslich der darin enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Elsterwerda (B. D. B), Gera (Reuss), Görlitz i/Schles., Grosszschocher, Kamenz, Leipzig (bayer. und Dresdner Bahnhof), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Weida, Weida-Altstadt, Zeitz und Zwötzen der sächsischen Staatseisenbahnen, aufgehoben.

Die Frachtsätze für die vorbezeichneten Stationen bleiben bis auf weiteres bestehen, neue Frachtsätze kommen durch einen als „Heft 1" bezeichneten Tarif zur Einführung, über dessen Inkrafttreten besondere Bekanntmachung erfolgt.

Das neue Tarifheft 2 bringt für eine grosse Anzahl Stationsverbindungen nicht unbeträchtliche Frachtermässigungen, es treten mit demselben aber auch erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Sein Erscheinen wird noch besonders veröffentlicht; inzwischen ertheilt unser Verkehrsbüreau hier, Wienerstrasse 4, auf Anfrage Auskunft.

Dresden, den 13. August 1900. (1948)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif, Heft 1 u. 2.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. ab werden aufgenommen:

Gandringen (Reichsbahnen) mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen, Algringen (Reichsbahnen) in den Ausnahmetarif 8 — Giessereiroheisen,

Algringen und Gandringen in den Ausnahmetarif 9 — Eisen und Stahl etc., 9 b — Schiffbaueisen nach Seehafenstationen, 9 S — Schiffbaueisen nach binnenländischen Stationen, Havelberg (Direktionsbez. Altona) in den Ausnahmetarif 9 S — Schiffbaueisen nach binnenländischen Stationen.

Gleichzeitig werden die Bestimmungen zum Ausnahmetarif 9 b — Schiffbaueisen nach Seehafenstationen ergänzt.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 7. August 1900. (1949)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Holz- und Rinden-Ausnahmetarif Theil IV Heft 1 vom 1. Oktober 1898.

Auf Seite 21 des mit Gültigkeit vom 1. September cr. zur Einführung gelangenden Nachtrags II ist bei Sattledt - Darmstadt Hauptbhf. M. N. B. in Abtheilung I der Frachtsatz von 1,46 ℳ auf 1,44 ℳ zu berichtigen.

München, den 10. August 1900. (1950)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Obst-Ausnahmetarif Theil VI, Heft 3 vom 1. Oktober 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 kommt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Oktober 1900 in Kraft.

Der Preis für ein Exemplar beträgt 0,25 ℳ = 0,30 Kronen.

München, den 10. August 1900. (1951)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifes.)

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1900 gelangen für die Beförderung von Thon, Schieferthon (Thonschiefer), roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach den Stationen der						
	k. württembergischen Staatseisenbahnen				gr. badischen Staatseisenbahnen	pfälzischen Eisenbahn	Main-Neckar-Eisenbahn
	Freudenstadt	Stuttgart Hptbhf.	Stuttgart Nordbhf.	Stuttgart Westbhf.	Friedrichsfeld B. B.	Eisenberg i. d. Pfalz	Friedrichsfeld M. N. B.
	Frachtsätze in Mark für 100 kg						
Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn:							
Rakonitz	1,51	1,31	1,32	1,33	1,46	1,56	1,46

München, den 13. August 1900. (1952)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Für Getreide aller Art, wie im Spezialtarif I unter dieser Position genannt, im Verkehr mit den Stationen Haselünne und Schleper der Meppen-Haselünner Eisenbahn treten vom 15. d. Mts. ab ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 7. August 1900. (1953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für bergische Pflastersteine.

Mit dem 15. d. Mts. werden die Empfangsstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld Süd, Neumühl und Ruhrort Rhein in die Ausnahmetarife 5 b des Gruppentarifs VII und 5 n des Gruppenwechseltarifs VI/VII aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 11. August 1900. (1954)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April 1898).

Das Ausschreiben Nr. 1736 in der Vereinszeitung Nr. 57 Seite 878 vom 27. Juli 1898 gilt mit Wirksamkeit vom 1. September 1900 auch für die diesjährige Schifffahrtsperiode.

München, den 12. August 1900. (1955)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Tarifheft 1.

Am 1. Oktober d. J. tritt der im Nachtrage II zum Tarifheft 1 für Güter der österreichischen Stückgutklasse II enthaltene Ausnahmetarif 16 ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte an werden die regelrechten Frachtsätze für Stückgut angewendet.

Ueber die damit verbundenen Frachterhöhungen geben die Verbandsstationen Auskunft.

Dresden, am 13. August 1900. (1956)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg etc.

Vom 20. d. Mts. ab werden die Zechen Graf Moltke (Anschlussstation Horst i. Westf.) und Hugo (Anschlussstation Hugo) mit folgenden, nach allen drei Häfen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen, nämlich von Zeche

	Graf Moltke (Station Horst i. Westf.)	Hugo (Station Hugo)
für 10 t . . .	14,50 ℳ	15,50 ℳ
„ 12,5 t . .	18,10 „	19,40 „
„ 15 t . . .	21,50 „	23,00 „

Essen, den 9. August 1900. (1957)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Die in dem vom 1. d. Mts. gültigen Nachtrag IV zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt. (1958)

Frankfurt a/M., den 11. August 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Die in der Bekanntmachung vom 18. Juli d. J. erwähnten und im Verfügungswege bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind s. Zt. von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Breslau, den 10. August 1900. (1959)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn - Staatsbahntarif, thüringisch-hessisch-sächsischer, thüringisch-hessisch-bayerischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahn-Thier- etc. Tarif.

Mit dem 18. August d. J. werden die an der Neubaureststrecke Sitzendorf-Katzhütte gelegenen Haltestellen Mellenbach=Glasbach und Katzhütte in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Dieselben erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und solchen Fahrzeugen, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Sprengstoffe bleiben auf beiden Haltestellen von der Abfertigung ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. August 1900. (1960)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für a) Holzstoff (Pos. H 28) und Holzzellstoff (Pos. H 31 a, b), b) Holzzellstoff (Pos. H 31, c) des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre zur Ausfuhr aus dem österreichisch - ungarischen Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im I. Kartirungswege, II. Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz		bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a	b
von Frantschach-St.Gertraud	I.	165 ₰	218 ₰
	II.	144 ₰	194 ₰
Nach Aussig=Landungsplatz			
von Frantschach-St.Gertraud	I.	165 ₰	223 ₰
	II.	144 ₰	199 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag			
von Frantschach-St.Gertraud	I.	160 ₰	213 ₰
	II.	139 ₰	189 ₰
Nach Dresden=Elbkai			
von Frantschach-St.Gertraud	I.	190 ₰	254 ₰
	II.	169 ₰	230 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag ad a) 5 ₰, ad b) 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, den 11. August 1900. (1961)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bistritz a/H. . . .	114 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Bistritz a/H. . . .	109 ₰
Nach Dresden=Elbkai	
von Bistritz a/H. . . .	139 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag für Langholz 6 ₰, sonst 10 ₰, bei Aussig=Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, den 11. August 1900. (1962)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für
a) Papier aller Art zur Ausfuhr aus dem öst.-ung. Zollgebiete,
b) Druck- und Schreibpapier zum Export seewärts

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
von Gródek	221 ₰	206 ₰
„ Zloczów	221 „	221 „
Nach Schönpriesen=Umschlag		
von Gródek	216 „	201 „
„ Zloczów	216 „	216 „
Nach Dresden=Elbkai		
von Gródek	250 „	235 „
„ Zloczów	250 „	250 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 10. August 1900. (1963)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Hohlglaswaaren des Ausnahmetarifes 16 zur Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10 000 kg
von Radnitz	122 ₰	86 ₰
Nach Aussig=Landungsplatz		
von Radnitz	115 „	83 „
Nach Schönpriesen=Umschlag		
von Radnitz	115 „	83 „
Nach Dresden=Elbkai		
von Radnitz	162 „	115 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 10. August 1900. (1964)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Boden-bach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Chodorów	221 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Chodorów	216 ₰
Nach Dresden=Elbkai	
von Chodorów	246 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 11. August 1900. (1965)

Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien.

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Boden-bach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Morszyn	189 ₰

Nach
Schönpriesen-Umschlag
von Morszyn . . . . . 184 ₰
Nach
Dresden-Elbkai
von Morszyn . . . . . 214 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 11. August 1900. (1966)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Am 1. August d. J. kommt Nachtrag III zu unserem Lokaltarif zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen,
2. neuer Ausnahmetarif

und kann von der Bahnverwaltung Schlotheim Th. bezogen werden.

Mühlhausen i/Th., den 1. August 1900.
Der Vorstand. (1967RM)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung von Nachträgen zu den Personentarifen, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag IV zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft;

b) Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Arbeitern und zwar sowohl rücksichtlich der anspruchberechtigten Arbeiterkategorien, als auch rücksichtlich der Mindestanzahl bei Reisen auf grössere Entfernungen.

Im Nachtrag V sind Anstossgebühren für den Verkehr von und nach den Haltestellen Berg, Brezovic, Presser und Staus bei Schwaz enthalten.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind ab 1. September 1900 zum Preise von 30 Hellern für das Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 6. August 1990. (1968)

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, sowie für den Verkehr von diesen nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, gültig vom 1. Oktober 1898, tritt am 1. September d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Bestimmungen, welche die Verkehrsordnung ergänzen, sind gemäss den Vorschriften unter I (3) a. a. O. genehmigt worden.

Mainz, den 10. August 1900. (1969)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/Saale.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/Saale, sowie für den Verkehr von dort nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn, gültig vom 15. April 1898, tritt am 1. September d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) das. genehmigt worden.

Halle a/Saale, den 11. August 1900. (1970)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Verdingung.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer Bahnsteighalle auf Bahnhof Oberursel i/T., 98,0 m lang und 10,0 m breit. mit gusseisernen Säulen und Holzdachkonstruktion, sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 25. August d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 9. August 1900. (1971)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung und Aufstellung der Wegübergangabschlüsse für die Bahnlinie Neustadt-Donaueschingen soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote sind spätestens am 31. August d. J., Abends 6 Uhr, mit der Aufschrift „Wegübergangsabschlüsse" verschlossen und frankirt hierher einzureichen.

Die näheren Bedingungen können durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1972)
Neustadt i/Schwarzwald, 9. August 1900.
Die gr. Eisenbahnbauinspektion.

Verdingung.

Die Anlieferung und Aufstellung von 49 **Ausfahrtsignalen** für 18 Stationen der Main-Neckarbahn soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 1 ℳ von der Kanzlei des Unterzeichneten bezogen werden.

Angebote sind bis zum 28. August d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei hierher einzusenden.

Darmstadt, den 8. August 1900. (1973)
Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

Die Lieferung und Aufstellung der neuen sowie der Abbruch der alten Eisenkonstruktion der Saarbrücke bei Hanweiler, umfassend rund 324 t Flusseisen, 14 t Gusseisen, 6 t Stahl für die neue Brücke und 268 t Abbruch der alten Saarbrücke nebst anschliessender Strassenunterführung soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Angebot auf Saarbrücke bei Hanweiler"

bis zum Eröffnungstermine am 10. September cr., Vorm. 11 Uhr, an uns — Eisenbahn-Empfangsgebäude Saarbrücken — einzureichen.

Daselbst liegen auch die Bedingungen und Zeichnungen zur Einsicht aus. Die Bedingungen können auch gegen postfreie Einsendung von 5 ℳ, die Zeichnungen für 15 ℳ (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1974)
St. Johann-Saarbrücken, im August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialienverkauf.

Die in unserem Bezirk angesammelten alten Schienen usw. sollen am

Dienstag, den 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,

in unserem Geschäftsgebäude Louisenstrasse 10 verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisungen sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 68/69, zu beziehen.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterial" bis zu obigem Termine postfrei und versiegelt an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Posen, den 9. August 1900. (1975)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 151 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Mittwoch, den 29. August 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 9. August 1900. (1976)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 64. | 18. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die Lüftung von Tunneln.*)

Wird ein Tunnel von mittlerer Länge und mässiger Steigung von einer verhältnissmässig geringen Zahl von Zügen durchfahren, so kann die aus dem Unterschied des Luftdrucks an den Enden, dem Ueberschuss der inneren Temperatur über die äussere sowie aus dem durch die Züge erzeugten Luftstrom herrührende natürliche Lüftung genügen. Jedoch nicht immer, da der natürliche Luftstrom durch die atmosphärischen Schwankungen zeitweise gänzlich aufgehoben oder derart verringert werden kann, dass der Aufenthalt im Tunnel gesundheitsschädlich, ja unter Umständen gefährlich wird. An bestimmten Punkten eines Tunnels angelegte senkrechte Schächte sind, wie die Erfahrung zur Genüge bewiesen hat, nur ein unzulänglicher Nothbehelf. Wenn es sich aber um einen Tunnel mit sehr dichtem Verkehr, etwa einen Stadtbahntunnel, handelt, so ist die natürliche Lüftung völlig unzureichend. Auf einigen ganz unterirdischen Abschnitten von beträchtlicher Länge der Londoner Untergrundbahn hat man wohl versucht, die natürliche Lüftung zu verbessern, indem man das Gewölbe auf den Stationen und zwischen ihnen mit einer Anzahl Oeffnungen versehen hat. Der Erfolg hat indessen nicht den Erwartungen entsprochen, wie aus der darüber von einem Ausschuss des Handelsamts im Jahre 1897 angestellten Untersuchung hervorgeht, deren Ergebniss im nachstehenden wiedergegeben ist.**)

Die Londoner Untergrundbahn oder innere Ringbahn, wie sie gewöhnlich genannt wird, gehört zwei Gesellschaften, der Metropolitanbahngesellschaft im Norden und der Distriktbahngesellschaft im Süden. Die beiden Gesellschaften theilen sich in den Betrieb der beiden Gleise dergestalt, dass Metropolitanzüge den Verkehr auf dem äusseren Gleis des Ringes, Distriktzüge den auf dem inneren vermitteln. Das Zuggewicht ausschliesslich Tenderlokomotive beträgt 90 t. Letztere hat zwei gekuppelte Achsen hinter einem Drehgestell. Sie hat 46,6 t Dienstgewicht, so dass das Gesammtgewicht des Zuges 136,6 t beträgt.

Da an verschiedenen Stellen Seitenlinien an die Ringbahn angeschlossen sind und einigen fremden Gesellschaften das Mitbetriebsrecht auf ihren Gleisen eingeräumt ist, gesellt sich zu den Zügen der beiden Gesellschaften noch eine beträchtliche Zahl fremder Züge, die den Verkehr streckenweise sehr stark verdichten. So beträgt die Gesammtanzahl der stündlich nach beiden Richtungen verkehrenden Züge auf dem zwischen der Praedstreetstation und der Aldgatestation gelegenen nördlichen Bahnabschnitt 38 in den Zeiten des dichtesten Verkehrs zwischen 9 und 10 Uhr Vormittags und 5 und 6 Uhr Nachmittags; in der übrigen Zeit verkehren immer noch 29 Züge. Etwa 60 % dieser Züge rühren von den Anschlussstrecken der inneren Ringbahn her. Die Anzahl der in einem Zuge enthaltenen Plätze beträgt durchschnittlich 427, die der besetzten im Durchschnitt eines Tages 160. In der Zeit des dichten Verkehrs reichen die Plätze häufig nicht aus.

Die Lokomotiven sind so eingerichtet, dass sich der Dampf während der Tunnelfahrt in Behältern niederschlagen kann, die an den Seiten des Kessels angebracht sind. Diese Gefässe enthalten etwa 4 cbm Wasser, die zur Kondensation ungefähr eine halbe Stunde lang oder, da die Fahrzeit um den Ring einschliesslich der Aufenthalte 68 Minuten beträgt, etwa für die Hälfte der Rundfahrt ausreichen. Aus diesem Grunde nehmen die Lokomotiven an zwei Stellen Wasser, die der Metropolitanbahn in South Kensington und Aldgate, die der Distriktbahn in Kensington (High Street) und Aldgate. Im Augenblick der Erneuerung beträgt die Wassertemperatur ungefähr 93,33 ° C.

*) Nach dem Génie Civil von 1899, S. 263 u. f.

**) Metropolitan Railway (Ventilation of Tunnels). Report of the Committee. London 1897.

Die mittlere Geschwindigkeit der Züge beträgt 20 km in der Stunde einschliesslich der Aufenthalte, der Durchschnittsverbrauch an Kohle 8,5 kg auf das Kilometer. Zur Verwendung kommt sogen. rauchlose Kohle aus Wales.

Die innere Ringbahn hat eine Gesammtlänge von 21,1 km und ist abwechselnd durch Tunnel und offene Einschnitte geführt. An einzelnen Stellen liegen zwischen sehr kurzen Tunneln offene Einschnitte von beträchtlicher Länge, an anderen haben die Tunnel selbst eine erhebliche Ausdehnung. Mehrfach sind Zwischenstationen in Tunnelstrecken errichtet, beispielsweise auf der zwischen Edgware Road und Kings Cross gelegenen Strecke der Metropolitanbahn und zwischen Saint James Park und Westminster auf der Distriktbahn. Die Lüftung ist hier sehr mangelhaft, zumal, wo sie nicht durch eine auf äussere Windströmungen zurückzuführende Luftbewegung unterstützt wird. Dazu kommt, dass die Bahn zwischen Kings Cross und Portland Road eine Steigung von 1 : 100 hat. Wenn die Züge besetzt sind und die Dampfkondensation nur mangelhaft erfolgt, entweicht eine beträchtliche Menge Dampf in den Tunnel, die ihm alle Durchsicht nimmt und sich mit den Verbrennungsgasen vermischt. Letztere werden mit dem Dampf durch den Umlauf der Züge in Bewegung gesetzt, je nach der Richtung des ausserhalb des Tunnels wehenden Windes herumgejagt und sammeln sich schliesslich in den Zwischenstationen an, deren Luft sie verderben. Schon lange hat die Gesellschaft versucht, diesem Uebelstande abzuhelfen und zu dem Zwecke an den Enden der Zwischenstationen und in ungleichen Abständen dazwischen Oeffnungen durch den Scheitel des Tunnelgewölbes brechen lassen. Diese Luftlöcher münden in der Mitte oder an der Seite der Strasse. Man hatte mit Zuversicht erwartet, dass dadurch nicht nur eine genügende Lüftung der Strecke, sondern auch eine Verbesserung der Luft in den Räumlichkeiten der Stationen herbeigeführt würde. Es zeigte sich aber, dass die Oeffnungen zu klein waren; eine gewisse Besserung ist nicht zu verkennen, aber das Gesammtergebniss ist völlig ungenügend. Etwa in der Mitte des Tunnels zwischen Kings Cross und Gower Street wurden bis 3,89 ‰ Kohlensäure in der Tunnelluft gefunden, obwohl hier auf einer Strecke von 1 100 m fünf obere Oeffnungen von je 6,45 qm Fläche und eine seitliche von 9,45 qm vorhanden sind. Die Lüftung der 533 m langen Strecke zwischen Gower Street und Portland Road erfolgt lediglich durch Oeffnungen in den beiden Endstationen; die Gesammtmenge Kohlensäure dürfte hier 7,8 ‰ erreichen. Zwischen Portland Road und Baker Street sind auf 855 m Länge drei Oeffnungen von je 6,45 qm angebracht; dennoch sind hier 6,11 ‰ Kohlensäure festgestellt worden. Endlich beträgt der Gehalt an Kohlensäure zwischen Baker Street und Edgware Road, auf einer Strecke von 715 m Länge, die mit zwei Oeffnungen von 6,45 qm Fläche ausgestattet ist, 5,21 ‰. An der Kohlenbühne der Station Portland Road, in der die Lüftung sehr mangelhaft ist, hat die chemische Analyse bis zu 6,75 ‰, in der Gower Street bis zu 8,94 ‰ Kohlensäure mit 0,66 ‰ Kohlenoxyd ergeben. Zwischen Saint James Park und Westminster auf der Distriktbahn, wo gar keine Oeffnungen angebracht sind, steigt der Kohlensäuregehalt auf 6—7 ‰. Zwischen Westminster und Blackfriars konnten weite Oeffnungen im Gewölbe hergestellt und die Stationen offen gelegt werden. Hier wie zwischen Kings Cross und Edgware Road ist durch chemische Analysen festgestellt worden, dass in den am wenigsten gelüfteten Theilen noch 3—4 ‰ Kohlensäure vorhanden sind. Auf anderen Abschnitten der inneren Ringbahn, wo die offenen Einschnitte zahlreicher und die Tunnel kürzer sind, ist der Gehalt an Kohlensäure erheblich geringer und die Lüftung kann als genügend angesehen werden.

Die Luftlöcher bewirken also in den Untergrundstrecken und Stationen keine wesentliche Verbesserung der Atmosphäre, die nicht mehr als 1,50 ‰ Kohlensäure enthalten sollte. Einer Vergrösserung und Vermehrung der Luftöffnungen stehen aber praktische Schwierigkeiten im Wege. Die Verhältnisse sind da besonders ungünstig, wo die Gase und der Dampf, wenn sie durch die Oeffnungen keinen genügenden Ausweg finden, je nach der Stärke und Richtung des ausserhalb des Tunnels wehenden Windes aus den beiden Tunnelmündungen heraus in die Stationen entweichen, deren Luft sie noch mehr verschlechtern. Diese Zustände namentlich gaben zu zahlreichen Klagen seitens des Publikums Anlass, die die Metropolitan-Gesellschaft nöthigten, beim Parlament die Genehmigung nachzusuchen, die zur Vermehrung und Vergrösserung der Oeffnungen erforderlichen Enteignungen auf der Strecke Edgware Road und Kings Cross vornehmen zu dürfen; sie hoffte dann dem Uebel abzuhelfen. Das Parlament setzte einen Ausschuss ein, der nach eingehender Prüfung der Frage das geeignetste Lüftungsmittel angeben sollte.

Auf Grund zahlreicher Untersuchungen, deren Ergebnisse vorstehend angedeutet sind, und nachdem auch das Urtheil vieler Fachmänner, die sich mit der Frage der Tunnellüftung eingehend beschäftigt hatten, eingeholt war, gelangte der Ausschuss zu der Ueberzeugung, dass die Lüftung vermittelst der Oeffnungen überhaupt unzulänglich bleiben muss. Dagegen erachtete er die mechanische Lüftung durch Luftabsauger, die ungefähr in der Mitte zwischen je zwei Stationen aufgestellt werden, für genügend. Die verdorbene Luft wird an diesen Stellen durch weite Schächte ausgetrieben, die über die Dächer der benachbarten Häuser hinausragen; die reine Ersatzluft dringt an den Mundlöchern und in den Stationen in den Tunnel ein.

Die Gesellschaft bezeichnete die Luftabsauger als zu kostspielig. Sie hat in Whitechapel und in der Nähe des Tower, wo die Verhältnisse bei weitem nicht so ungünstig sind, wie auf den früher angeführten Strecken, zwei Absauger aufgestellt, die, obgleich sie eine verhältnissmässig beträchtliche Kraftmenge verbrauchen, doch nur ein ungenügendes Ergebniss liefern. Durch Beobachtungen wurde festgestellt, dass der Absauger in Whitechapel in der Sekunde nur 23 cbm Luft aus dem Tunnel zieht, das sind 11,5 cbm für jede Tunnelhälfte. Dabei verbraucht er annähernd 18 PS, bei 60 Umdrehungen in der Minute. Die bezeichnete Luftmenge ist ungefähr ein Viertel dessen, was zur ausreichenden Lüftung der ungünstigsten Abschnitte der Metropolitanbahn erforderlich wäre. Der vom Luftabsauger hergestellte luftverdünnte Raum reicht überdies nicht aus, um einen beständigen Strom nach dem Absauger hin zu unterhalten, wenn etwa infolge von aussen einwirkenden Windes für jede Tunnelhälfte eine andere Leistung erforderlich ist.

Der erwähnte Luftabsauger ist ein Schleuderrad, das die angesaugte Luft durch Leitungen von mässigem Querschnitt hinaustreibt. Wie der Ausschuss in seinem Bericht hervorhebt, ist diese Art Maschinen sehr gut und arbeitet ganz vorzüglich, wenn es sich um Ueberwindung von mehr als 25 mm Wasserdruck handelt; bei geringerem Druck wachsen jedoch die inneren Widerstände übermässig und der Nutzeffekt nimmt ganz erheblich ab. Nun ist aber in einem Tunnel von mässiger Länge, wie im vorliegenden Falle, der vom Luftstrom zu überwindende Widerstand, nämlich die Reibung an den Wandungen des Gewölbes oder den Zügen, nur schwach und beträgt weniger als 25 mm Wasserdruck. Der Absauger arbeitet infolge dessen nicht mehr unter günstigen Bedingungen, da der innere Widerstand zu gross ist. Der Ausschuss schlägt daher die Verwendung eines Schraubenrades vor, das wie die Schraube eines Dampfschiffes arbeitet, bei dem die zu überwindenden inneren Widerstände sehr gering sind. Ein solcher von M. Walker gebauter und mit drei Schaufeln versehener Absauger hat bei den damit angestellten Versuchen eine Leistung von 30 bis 40 % bei einer zwischen 3,04 und 5,08 m in der Sekunde schwankenden Geschwindigkeit aufgewiesen. Da die zu leistende Arbeit im Quadrat der Geschwindigkeit der zu befördernden Luft wechselt, ist es nöthig, diese Geschwindigkeit zu vermindern und infolge dessen die Fläche und den Durchmesser des Absaugers zu vergrössern. Da der zur Bewegung der im Tunnel befindlichen Luftmasse erforderliche Druck gering ist, muss eine Er-

höhung des Widerstandes in den Leitungen thunlichst vermieden werden; die Mündungen der Leitungen, in denen sich die abgezogene Luft bewegt, müssen daher möglichst weit sein.

Auf Grund vorstehender Erwägungen erachtet der Ausschuss für möglich, in den Londoner Untergrundstrecken die mechanische Lüftung anzuwenden, ohne dass die Kosten der Triebkraft zu gross werden. Nach seiner Ansicht ist eine Triebkraft von 0,78 PS mit einem luftverdünnten Raume von 0,508 m erforderlich, um die Luft eines 800 m langen Tunnels zwischen zwei Stationen der Untergrundbahn in Bewegung zu setzen und eine Luftmenge von 113,6 cbm in der Sekunde — 56,7 cbm aus jedem Ende — mit einer mittleren Luftgeschwindigkeit von 1,53 m in der Sekunde zu fördern, was mehr als genügend sei. Wird ein dreiflügeliges Schraubenrad von 5,8 m Durchmesser in einem waagerechten Kanal von gleichem Durchmesser aufgestellt und steht dieser Kanal auf der einen Seite mit dem Tunnel, auf der anderen mit einem Schachte von 56 qm Querschnitt oder 4,2 m Durchmesser in Verbindung, so würde die zur Bewegung der Luft in den Abzugskanälen erforderliche Kraft 1,93 PS betragen. Die gesammte Kraft in Pferdestärken würde sich demnach auf $1{,}93 + 0{,}78 = 2{,}71$ PS und, da der Nutzeffekt des Absaugers 40 % beträgt, die zu erzeugende Triebkraft auf $\frac{2{,}71}{0{,}40} = 6{,}75$ PS belaufen.

Aus dieser Betrachtung ergeben sich nach Ansicht des Ausschusses die Gründe für die Misserfolge, die die Abzugslöcher in Misskredit gebracht haben. Die Metropolitangesellschaft ist also für ihre Strecke auf künstliche Lüftung durch Absauger angewiesen, die auf den Zwischenstationen aufzustellen sind.

(Fortsetzung folgt.)

Der Einfluss der Kleinbahnen auf den öffentlichen Wohlstand.

Bei seiner letzten Tagung hatte der internationale Eisenbahnkongress beschlossen, der Frage der Bedeutung der Kleinbahnen für das öffentliche Wohl und für den Verkehr der Hauptbahnen, denen sie als Zufahrtswege dienen, näher zu treten. Drei hervorragende Fachmänner wurden mit der Aufgabe betraut, den Gegenstand zu untersuchen und darüber in der nächsten Tagung des Kongresses, die bekanntlich im September d. J. in Paris stattfindet, Bericht zu erstatten. Für Frankreich, Deutschland, England und die Kolonien war Colson, für Oesterreich und Italien Ziffer, für Belgien und die Niederlande de Burlet, der Generaldirektor der nationalen belgischen Kleinbahngesellschaft (Société nationale belge des chemins de fer vicinaux) bestimmt, der schliesslich auch die ganze Frage zusammenfassend erörtern sollte. Die drei Berichterstatter stellten einen sehr ausführlichen Fragebogen auf, der an alle Kongressmitglieder versandt wurde und neben anderen Punkten hauptsächlich folgende Angaben erstrebte: Ersparnisse, bewirkt durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gegenüber dem Strassenverkehr im Personen- und Güterdienst; Aufschwung der industriellen Anlagen seit Eröffnung der Bahnlinie; Steigerung des Werthes der Grundstücke entlang der Kleinbahn; Erhöhung der Einnahmen der Hauptlinie durch den Betrieb der Nebenlinie usw.

Es ist klar, dass eine gründliche Beantwortung dieser Fragen von Seite vieler Bahnverwaltungen den Berichterstattern einen reichen Stoff geboten und sie in den Stand gesetzt haben würde, den Vorwurf nicht allein wissenschaftlich, sondern auch vom Erfahrungsstandpunkte aus zweckdienlich zu behandeln; aber eben so klar ist es, dass eine solche Beantwortung ernste Schwierigkeiten bietet und grosse, weitreichende Vorarbeiten und Erhebungen erfordert. Es scheint auch, dass man die Bedeutung, den Werth der Frage für die Entwickelung des Kleinbahnwesens namentlich in verwaltungsrechtlicher Hinsicht nicht allgemein erkannt und gewürdigt hat — kurz und gut, die Antworten auf die Fragebogen liefen so spärlich ein und lauteten so unvollständig, dass Colson und Ziffer erklärten, auf Grund des ihnen vorliegenden Stoffes nicht in der Lage zu sein, einen nutzbringenden Bericht erstatten zu können. Burlet befindet sich als Generaldirektor eines ausgedehnten Kleinbahnnetzes in günstigerem Verhältnisse und hat dem Kongress eine sehr anregend geschriebene Arbeit über den fraglichen Vorwurf bezüglich der Niederlande und Belgiens vorgelegt. Wir wollen im nachstehenden den umfangreichen Erörterungen, die auch in den weitesten Kreisen auf Theilnahme rechnen dürfen, etwas näher treten.

Was zunächst die Niederlande anbelangt, so sind hier Lokalbahnen (locaal-spoorwegen) und Dampfstrassenbahnen (stoom-tramwegen) zu unterscheiden. Die Zahl der ersteren, die durch königlichen Erlass genehmigt werden und für die das Gesetz vom 9. August 1878 maassgebend ist, ist nicht bedeutend. Weit wichtiger sind die Dampfstrassenbahnen, welche gesetzlich den gewöhnlichen Fuhrwerksunternehmungen (Gesetz vom 23. April 1880) gleichgestellt sind. Ihre Anlage wird durch ministeriellen Erlass gestattet, wenn die Bahn eine Reichsstrasse, durch den ständigen Ausschuss des Provinzrathes, wenn sie Provinz- oder Gemeindewege benutzt. Die Genehmigungsbedingungen sind in den einzelnen Provinzen verschieden.

Der königliche Erlass vom 26. Mai 1890 kennzeichnet jede der beiden Arten von Kleinbahnen in Bezug auf ihren Betrieb: auf den Lokalbahnen, die durchweg vollspurig sind, ist die grösste Fahrgeschwindigkeit mit 40 km in der Stunde, auf den Dampftrambahnen, deren Spurweiten 0,75 m, aber auch 1,00 m, 1,067 m und 1,435 m betragen, ist sie mit 20 km in der Stunde festgesetzt. Die bestehenden 11 Lokalbahnen sind 360 km lang und werden von den grossen Eisenbahngesellschaften betrieben, die sie hinsichtlich des Betriebes vollständig mit ihrem Hauptnetze vereinigen. Sie sind gewöhnlich derart ausgeführt, dass sie leicht und rasch in Linien ersten Ranges umgestaltet werden können, wie dies bei den Bahnen von Apeldoorn nach Deventer und von Deventer nach Almelo der Fall war. Die Anlagekosten der Lokalbahnen stellen sich im Mittel auf 61 000 Fr. für das Kilometer.

Die Dampfstrassenbahnen hatten zu Ende des Jahres 1898 eine Gesammtlänge von 1 154 km. Die gesammten Anlagekosten lassen sich wegen der vielfach vorkommenden Verquickung mit den Kosten der Hauptbahnen nicht genau angeben; doch stellt sich das Baukapital einschliesslich der Ausgaben für die Fahrbetriebsmittel durchschnittlich auf 30 000 bis 40 000 Fr. für das Kilometer. Die Herstellung dieser Verkehrswege liegt vollständig in den Händen der nichtstaatlichen Betheiligten; die Regierung enthält sich jeder Unterstützung der Gesellschaften, während die überaus selbständigen Provinzen und Gemeinden ihnen häufig bedeutende Geldbeiträge gewähren.

Von den 39 Dampfstrassenbahngesellschaften der Niederlande hat nur die Nederlandsche Tramweg Maatschappij in Heerenveen, die ein Netz von 114,5 km Länge besitzt, wovon 23,5 km mit Pferden betrieben werden, den Fragebogen Burlet's beantwortet. Wir entnehmen den wörtlich mitgetheilten Aeusserungen nachstehende beachtenswerthe Angaben.

Die sieben Dampfstrassenbahnen von 91 km Länge sind vollspurig und mit einem Aufwande von 3 150 000 Fr. erbaut; eine 12 km lange Linie geniesst eine Unterstützung von 315 Fr. für ein Jahr und ein Kilometer auf die Dauer von 20 Jahren.

Es betrugen

im Jahre 1887	die Einnahmen	356 729,92 Fr.
	„ Ausgaben	206 386,00 „
	das Verhältniss beider .	57 %,
„ „ 1896	die Einnahmen	500 203,35 „
	„ Ausgaben	221 789,03 „
	das Verhältniss beider .	44 %,
„ „ 1897	die Einnahmen	515 797,16 „
	„ Ausgaben	241 806,57 „
	das Verhältniss beider .	47 %.

Der Bedarf an Brennstoff für Lokomotiven und Amtsräume stellt sich jährlich auf 1 800 t Brikets, die aus Deutschland bezogen werden. Sehr bemerkenswerth sind die Aeusserungen der Gesellschaft über die Vortheile des Kleinbahnbetriebes. Vor allem — sagt sie — gibt er den Fabrikanten und Kaufleuten Gelegenheit, die abgeschlossenen Gegenden zu besuchen, wodurch der Preis der Verbrauchsgegenstände und anderer Waaren eine Verminderung bis zu 30 % erfuhr; andererseits können sich die Landbewohner mit geringen Ausgaben in die benachbarten Städte begeben. Diese Verbindung hat sehr viel zur Verfeinerung der Sitten der Landleute beigetragen; sie sind heute mit Geschäften und Arbeiten und Gebräuchen vertraut, von denen sie früher nicht die schwächste Ahnung hatten. Es gibt Gegenden, deren Bewohner früher Strümpfe und Schuhe als Verschwendung ansahen, während heute daselbst fast niemand mehr barfuss geht. An Stelle der Hütten sind bequeme, zweckmässig gebaute Häuser getreten; das Innere der Wohnungen zeigt besseren Geschmack in den Einrichtungen derselben. Einen grossen Verdienst haben sich die Kleinbahnen um die Hebung des Unterrichtswesens und der allgemeinen Bildung dadurch erworben, dass den Dorfbewohnern der Besuch der Unterrichtsanstalten in den Städten ermöglicht und erleichtert worden ist.

Die Statistik weist seit Eröffnung der Kleinbahnlinien eine fühlbare Abnahme des Verbrauches an geistigen Getränken nach; in einigen Provinzen erreichte diese Abnahme in kurzem Zeitraume sogar 7 %. Diese Erscheinung erklärt sich aus dem Umstande, dass die Reisen mit dem Schiff oder mit dem Omnibus einen doppelt so grossen Zeitaufwand verlangten, als jene mit der Eisenbahn. Auf den Schiffen gab es Schänkräume, in denen die Fahrgäste zur Abkürzung der Langweile tranken und spielten, während die Omnibusse öfter — und nicht selten mehr als nothwendig — anhielten, um den Reisenden Gelegenheit zu bieten, sich in den Wirthsstuben „die Pfeife anzuzünden“. Diese Gewohnheit hatte sich in solcher Weise eingebürgert und eingelebt, dass die Bahnverwaltung in den ersten Wochen des Bahnbetriebes wiederholt von ortsamtlicher Seite ersucht wurde, die Züge an gewissen Punkten anhalten zu lassen, damit die Fahrgäste ihren Durst löschen können.

Der Fahrpreis mit Schiff stellte sich im Mittel auf 6, mit Eilpost auf 12 Cts. für das Kilometer; in I. Klasse Kleinbahn beträgt er 8, in II. Klasse 5 Cts., doch bestehen verschiedene Preisermässigungen für Dauerkarten, Schüler, Ausflüge usw. Der Personenverkehr ist ganz aussergewöhnlich gestiegen; so verkehrten beispielsweise zwischen den beiden, 10 km entfernten Städten Sneek mit 11 000 und Bolsward mit 7 000 Einwohnern früher täglich etwa 30 Personen mit Schiff und 15 Personen mit Eilpost, während der Eisenbahnverkehr im Jahre 1897 — ungeachtet des Wettbewerbes mit dem Schiff — 200 Personen im Tage erreichte. Das Schiff oder die Eilpost durchfährt ein Kilometer in sechs, der Dampfbahnzug in drei Minuten.

Der Waarenverkehr benutzte früher ausschliesslich die Wasserwege; auf den Landstrassen sah man nur Hundekarren. Die Massengüter: Steine, Kohlen, Holz, Sand usw. gehen auch jetzt noch vorwiegend auf dem Wasser; ein Theil aber ist doch der Kleinbahn zugefallen — allerdings nicht ohne grosse Schwierigkeit und harte Kämpfe. Der Förderpreis beträgt für Entfernungen von 5 bis 110 km:

für einen bedeckten Wagen von 5 oder 10 t	3,50—15	fl. für	5 000 kg
„ einen offenen Wagen . . .	4,00—18	„ „	10 000 „
„ langsam laufende Güter . .	0,11—0,52	„ „	100 „
„ Eilgüter	0,22—1,04	„ „	100 „
und für Packete bis zu 5 kg . .	5 Cents	bis	40 km
und	2 „	über	40 „

einschliesslich der Zustellung ins Haus.

Für die Umladung der Güter, die trotz der Vollspur der Strassenbahn stattfindet, sind für je 10 000 kg 2,50 fl. zu bezahlen, doch wird dieser Zuschlag von den steten Kunden der Kleinbahn gewöhnlich nicht eingehoben.

Eine eigenartige Wirkung des Kleinbahnbetriebes ist die bedeutende Zunahme von Butterfabriken, in welche die Gutspächter die Milch abliefern, um eine mehr gleichartige Erzeugung der hauptsächlich nach England gehenden Butter zu erhalten. Im Jahre 1882 wurden die beiden ersten Fabriken dieser Art errichtet — heute bestehen 109 Fabriken; vom Jahre 1880 an war die Ausfuhr von Butter und Käse stetig gesunken; im Jahre 1888 betrug sie 9 718 852 kg; von diesem Zeitpunkte an tritt unter dem Einflusse der Bahnverbindungen eine Steigerung ein; im Jahre 1897 wurden bereits 14 943 806 kg ausgeführt — eine Menge, wie sie in keinem Jahre vorher erreicht wurde. Die Butterfabriken sind mit den Bahnlinien durch Gleise verbunden, welche die Bahngesellschaft auf eigene Kosten herstellen liess.

In Belgien, über dessen Verhältnisse Burlet sehr eingehend berichtet, gab es vor dem Gesetz vom 24. Juni 1885, durch welches die „Société Nationale des chemins de fer vicinaux“ („Nationale Kleinbahngesellschaft“) begründet wurde, nur sechs Lokalbahnen von zusammen rund 48 km Länge. Der eben genannten Gesellschaft wurden bis 1. März 1900 im ganzen 102 Linien mit 2 365 km Länge genehmigt; eine einzige Lokalbahn von 17 km wurde einer anderen Gesellschaft zugestanden.

Das Kleinbahnnetz Belgiens umfasst sonach gegenwärtig 109 Linien mit 2 430 km Länge und einem Anlagekapital von 128 911 000 Fr., wovon 121 911 000 Fr. auf die Nationale Kleinbahngesellschaft entfallen. „In einem Augenblick geschaffen“ — sagt Burlet — „wo Ackerbau, Industrie und Handel an einem bedenklichen Wendepunkt angelangt waren, hat diese Gesellschaft in ihrer raschen Entwickelung einen wohlthätigen Einfluss auf alle Quellen nationalen Reichthums ausgeübt. Die Beträge, welche für die Herstellung der Kleinbahnen geopfert wurden, haben zahlreichen Industrien einen kostbaren Zuschuss geboten; andererseits hat der Betrieb dieser Bahnen dem Handel einen gewichtigen Absatz eröffnet durch die Lieferung von Waaren und Stoffen aller Art und der für den Betrieb selbst erforderlichen Verbrauchsgegenstände; die Gehälter und Löhne der Angestellten sichern den Lebensbestand zahlreicher Familien.“

Die Einnahmen der Nationalen Kleinbahngesellschaft beliefen sich im Jahre 1899 auf 8 836 228 Fr., die Ausgaben auf 5 976 921 Fr.; letztere betrugen sonach 67,21 % der ersteren.

Der Fahrpreis mit Postwagen oder Eilpost war 10 Cts. für das Kilometer; auf der Kleinbahn ist er 7 Cts. für die I. und 5 Cts. für die II. Klasse; die Fahrzeit ist auf die Hälfte vermindert.

Die Förderkosten für Kohle, Koks, Baustoffe sind wesentlich geringer als auf der Strasse; die Ersparnisse erreichen je nach der Lage der Ortschaften zur Bahnlinie 3 bis 10 Fr. für eine Tonne. Ein nicht kleiner Vortheil liegt auch in der Unterdrückung des Zwischenhandels. Die Industrie hat sich reich entfaltet und umgestaltet. Die Einzelberichte der Gesellschaft an Burlet geben hierfür viele schlagende Beispiele, von denen hier einige Erwähnung finden mögen.

Die 55 km langen schmalspurigen Linien von Ostende nach Nieuport, Furnes und Blankenberghe haben den Verkehr der in ihrem Bereich liegenden Badeorte ausserordentlich gehoben und zur Entstehung neuer Ansiedelungen an der Meeresküste beigetragen. Ebenso haben sie die Entwickelung der

Brikettierzeugung ungemein gefördert; während im Jahre 1886 in Ostende und Umgebung sieben Fabriken mit etwa 200 Arbeitern bestanden, beschäftigen heute 14 Fabriken bei Ostende, Marlakerke, Middelkerke und Oostduinkerke gegen 700 Personen.

Die Linien von Andenne nach Éghezée und St. Denis-Bovesse haben u. a. den Anbau der Zuckerrübe gefördert. Ortschaften, welche 5 bis 10 km von den Bahnhöfen der Hauptbahnen entfernt waren, konnten sich mit diesem Anbau nicht befassen, da die Förderung der Rübe zur Bahnlinie zu kostspielig war. Die Kleinbahn hat günstigen Wandel geschaffen. Natürlich gewannen hierdurch auch die Zuckerfabriken, die infolge des grösseren Zuflusses an Rüben auch eine grössere Thätigkeit entfalten können; Fabriken, die früher jährlich 6 000 000 bis 9 000 000 kg Rüben verarbeiteten, benöthigen jetzt 14 000 000 bis 23 000 000 kg im Jahre. Der Anbau der Zuckerrübe erfolgt nunmehr auf 6 bis 8 km Breite auf jeder Seite der Bahnlinie. Die Landbevölkerung, die mehrere Monate des Jahres beschäftigungslos war, findet gegenwärtig während der Ruhezeit in den Feldarbeiten Beschäftigung und Verdienst in den Zuckerfabriken.

Eine andere Quelle sehr wichtiger Verfrachtungen besteht in der Provinz Lüttich auf der Linie von Poulseur nach Sprimont, die den Mittelpunkt der Steinbrüche der Hochebene mit der Staatsbahn verbindet. Die Unternehmer führten ehemals ihre Erzeugnisse mit Strassenfuhrwerk nach Poulseur, Agwaille, Trooz usw.; sie legten so 1½ bis 2 Meilen Weges zurück, wodurch ihnen Ausgaben von 6, 7 und selbst 8 Fr. für das Kubikmeter behauenen Steines erwuchsen. Unter solchen Umständen war der Wettbewerb für sie sehr schwierig; die Verwendung des Steines für Pflasterungen erschien ganz ausgeschlossen, so dass die Abfälle der Steinbrüche unverwerthet blieben und die ganze Industrie stockte. Die Kleinbahn, an die acht Brüche angeschlossen sind, hat die Verhältnisse gründlich gebessert; die Erzeugung von Pflastersteinen hat von Jahr zu Jahr zugenommen, die Abfälle finden zur Verbesserung der Strassen und zur Kalkerzeugung Verwendung. Die sehr niedrig gehaltenen Frachtsätze begünstigen in hohem Grade diese Verwerthung, die den Unternehmern beträchtlichen Gewinn liefert.

Sehr ähnliche Zustände zeigen sich an der Kleinbahn von Clavier nach Comblain-au-Pont, wo Steinbrüche, deren Betrieb mangels zweckentsprechender Verkehrswege eingestellt werden musste, seit Eröffnung der Bahnlinie wieder mit Erfolg ausgenutzt werden.

In der Nähe der grösseren Ortschaften hat der Anbau des Gemüses und der Früchte grosse Bedeutung erlangt. Um die Zufuhr auf die Märkte zu erleichtern, können die Landleute ihre Waaren (Früchte, Butter, Gemüse, Eier usw.) unabgefertigt neben sich in den Wagen nehmen, soweit hierdurch die anderen Reisenden nicht belästigt werden; bei grösserem Andrange wird ein Güterwagen dem Zuge beigegeben. Auf der Linie von Brüssel über Schepdael nach Ninove verkehrt in der Zeit von Juni bis Mitte August ein Nachtzug zur Beförderung der Erdbeeren und anderer Erstlinge des Gartenbaues. Auf einer anderen Vorortlinie Brüssels verkehren eigene Milchzüge mit besonders eingerichteten Wagen zur Aufnahme der Milchkrüge, die oft an einem einzigen Tage ein Gewicht von 50 000 kg erreichen.

Zahlreiche Neubauten: Wohnhäuser, Hotels, gewerbliche Anlagen erheben sich in den von Kleinbahnen durchzogenen Gegenden in nächster Nähe und weiterer Entfernung von den Bahnhöfen und Haltestellen. Die Zahl dieser durch den Bahnbetrieb bewirkten Bauten beläuft sich z. B. in Middelkerke auf 200. Die Einnahme der Gemeinde aus diesem Punkte stellte sich im Jahre 1885 (vor Eröffnung der Kleinbahnen) auf 3 728,68 Fr. unmittelbarer Steuern und 4 295,19 Fr. Gemeindesteuern, im Jahre 1899 auf 13 236,36 Fr. an ersteren und 16 390,52 Fr. an letzteren. Auch in anderen Städten, besonders in den Badeorten, zeigen sich ähnliche Erscheinungen. Selbstverständlich ist auch der Werth der Baugründe gewachsen; für ehemals werthlose Grundstücke zahlt man heute 15 und selbst 50 Fr. für 1 qm. Die Verwaltung der Staatsgüter hat in Middelkerke einen bedeutenden Dünentheil um 30 Fr. für 1 qm verkauft, und es ist ausser Zweifel, dass sie in Bälde für ein Dünengebiet von 50 ha, das für Neubauten verwendet werden soll, 15 000 000 Fr. erhalten wird. Weiter entfernt von der Küste beträgt die Werthsteigerung der Baugründe 5 bis 50 %.

Dass die Kleinbahnen die Beweglichkeit der Bevölkerung erhöht, den Fremdenverkehr gesteigert haben, dass sie der Landbevölkerung den Besuch der Schulen und Lehranstalten in den Städten ermöglichen, dem Arbeiter den Erwerb erleichtern, bedarf kaum mehr besonderer Erwähnung. Die bezüglichen Mittheilungen im Berichte Burlet's können daher, trotz der vielen anziehenden und belehrenden Einzelheiten, übergangen werden. Wichtiger halten wir die Hinweise auf die grosse Bedeutung der Kleinbahnen für den Postdienst. Nach den von der Postverwaltung gegebenen Aufschlüssen stellten sich die vom Staate bis Ende 1898 gemachten Ersparnisse infolge Auflassung der Postverbindungen und Einstellung der an Briefposten gezahlten Unterstützungen im Hinblick auf die unentgeltliche Förderung durch die Kleinbahn auf jährlich 108 000 Fr., wie aus folgenden Zusammenstellungen hervorgeht:

A.	Erzielte Ersparnisse	143 398,45 Fr.
B.	Neue Ausgaben für die Schaffung von Botendienstposten und Unterstützung bestehender Landposten, die Einbusse an Verkehr und Einnahme erlitten	35 346,30 „
	Rest	108 052,15 Fr.

Eine beträchtliche Ersparniss ergibt sich für den Staat, die Provinzen und Gemeinden bei der Erhaltung ihrer Strassen und Wege. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Strasse zwischen den beiden Schienensträngen und auf je 60 cm Breite zu beiden Seiten des Gleises auf eigene Kosten in gutem Zustande zu erhalten. Von den Linien der Gesellschaft liegen 1 283 km auf öffentlichen Strassen. Nach den bisherigen Erfahrungen kostet die Erhaltung einer gepflasterten Strasse für ein Jahr und 1 km 345 Fr.; wird nur ein Viertel der ganzen benutzten Strassenlänge in Betracht gezogen, so findet man schon eine Ersparniss von rund 110 000 Fr. im Jahre.

Zur Kennzeichnung des Einflusses der Kleinbahnen auf den Verkehr der Hauptlinien hat Burlet die jährlichen Einnahmen der Anschlussbahnhöfe vor Eröffnung und nach Eröffnung der Anschlusslinien übersichtlich zusammengestellt. Die überwiegende Mehrzahl der Bahnhöfe zeigt eine mitunter sehr beträchtliche Steigerung der Einnahmen, welche zum grössten Theile auf die durch die Kleinbahn bewirkte Hebung des Verkehres zurückzuführen ist. Die Verwaltung der Eisenbahnen des belgischen Staates, die wiederholt gegen den Bau von Kleinbahnlinien Einspruch erhoben hat, anerkennt selbst die grosse Bedeutung der Kleinbahnen für ihre Hauptlinien, sogar dort, wo ein gewisser Wettbewerb zwischen beiden Bahnen nicht ausgeschlossen erscheint. Auch die belgische Nordbahn und andere Bahngesellschaften, die mit den Kleinbahnlinien in Berührung treten, bestätigen diese Aeusserungen der Staatsbahnverwaltung.

Wie schon angedeutet wurde, gestattet die unzulängliche Beantwortung der Fragebogen leider nicht die Aufstellung von Schlussfolgerungen, welche den Vorwurf erschöpfen. Es darf aber wohl gehofft werden, dass der Gegenstand neuerlich auf die Tagesordnung des Kongresses gesetzt wird und dann auch seitens der Bahnverwaltungen grösserer Antheilnahme begegnet. Vielleicht gewährt schon die heurige Tagung des Kongresses die Gelegenheit zu einem anregenden Meinungsaustausche und zu werthvollen Mittheilungen einzelner Erfahrungen. Sie bieten ja füglich die Mosaiksteinchen, aus denen kundige Hände das ganze Bild zusammenfügen können. A. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Störungen der Streckenblockeinrichtungen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Veranlassung genommen, die nachgeordneten Eisenbahndirektionen auf die genaue Beachtung der Vorschriften für den Blockdienst hinzuweisen, wonach bei einer Störung der Streckenblockeinrichtung, die die Fahrstellung des Blocksignales verhindert, der anfahrende Zug vor dem Blockmaste zum Halten gebracht werden muss und erst weiter fahren darf, nachdem dem Lokomotivführer hierzu schriftlich die Erlaubniss gegeben ist. Demnach ist das eigenmächtige Oeffnen des Blockwerkes und die Beseitigung der Sperre für das Signal mit der Hand verboten. Verstösse gegen diese Vorschrift sollen, selbst wenn kein Unfall dadurch entstanden ist, streng bestraft werden.

— **Beförderung von Naphtalin.** Nach dem Ergebniss der angestellten Erhebungen erachtet der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten es in Uebereinstimmung mit dem Reichseisenbahnamt für zweckmässig, von der Einführung beschränkender Beförderungsbestimmungen für Naphtalin bis auf weiteres abzusehen. Es ist jedoch dafür Sorge zu tragen, dass Naphtalinsendungen mit anderen Gütern, die — wie insbesondere Nahrungs- und Genussmittel — durch den Geruch des Naphtalins Schaden leiden können, nicht zusammen gelagert oder in denselben Wagen verladen werden.

Mit Bezug auf die bei einigen Direktionen bestehenden Zweifel bemerkt der Minister in dem bezüglichen Erlasse noch, dass Naphtalin nicht zu den unter Nr. XX Abs. 4 der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung erwähnten „Kohlenwasserstoffen“ zu rechnen ist.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Zu dem Verkehrsausweise der Gesellschaft für den Juli d. J., der gegen den gleichen Monat des Vorjahres im Personenverkehr eine Vermehrung der Einnahmen um 23 500 ℳ, im Güterverkehr eine Verminderung der Beförderungsmengen um 11 300 t und der Einnahmen um 20 000 ℳ zeigt, wird dem „Berl. Akt.“ mitgetheilt, dass dieser Rückgang des Güterverkehres zwar zu einem erheblichen Theile, aber keineswegs ausschliesslich durch den Wettbewerb des Elbe-Travekanals hervorgerufen ist. So trifft die auf der Bahnstrecke Lübeck-Büchen eingetretene Minderbeförderung von 4 600 t ganz überwiegend nicht auf das in den Wettbewerb fallende Gebiet, und entfällt z. B. zur Hälfte auf Minderverfrachtungen von Holz nach der Provinz Hannover und namentlich von Eisen aus dieser Provinz. Auch der Ausfall auf der Lübeck-Hamburger Bahn von 6 600 t ist fast zur Hälfte durch Minderverfrachtungen von Eisen aus dem rheinisch-westfälischen Gebiete und von Getreide und Mehl zwischen Hamburg und Wandsbek (infolge Einstellung des Betriebes der Neuen Walzmühle bei Wandsbek) hervorgerufen. Von der anderen Hälfte ist allerdings der grössere Theil dem Bahnwege durch den Kanal entzogen worden, und zwar zumeist im Verkehr von Hamburg nach Lübeck selbst, da zwischen Hamburg und Lübeck, wie zu erwarten war, die Kanalschifffahrt sofort mit voller Kraft in den Verkehr eingetreten ist.

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft zu Berlin.** Die am 14. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung der Gesellschaft genehmigte den Jahresabschluss für 1899/1900, setzte die Dividende auf 5 % fest und ertheilte der Verwaltung Entlastung. Ueber das Geschäft im laufenden Jahre theilte der Direktor mit, dass in dem ersten Vierteljahr vom 1. April bis 30. Juni eine Anzahl Betriebe eine Mehreinnahme von 14 823 ℳ und eine andere Anzahl eine Mindereinnahme von 7 958 ℳ zu verzeichnen hatte, so dass bei einer Gesammteinnahme von 298 245 ℳ eine Mehreinnahme von rund 7 000 ℳ vorhanden ist. Es sei aber mit Sicherheit anzunehmen, dass zum Herbst sämmtliche Eisenbahnen steigende Einnahmen aufweisen werden, da zu dieser Zeit der Gütertransport einen erheblich grösseren Umfang annimmt. Auch habe der Monat Juli schon, soweit sich bis jetzt übersehen lasse, eine Besserung in den Einnahmen gebracht.

— **Kleinbahnprojekte in Memel.** Wie nach der „Königsb. Allg. Ztg.“ verlautet, plant die Nordische Elektrizitäts- und Stahlwerkeaktiengesellschaft in Danzig die Herstellung einer schmalspurigen elektrischen Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von dem Staatsbahnhofe in Memel nach Königlich Schmelz und nach dem Winterhafen in Memel.

— **Stenographiekurse in den Eisenbahnschulen.** Die Anregungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Förderung der Erlernung und des Gebrauches einer bewährten Kurzschrift und der Hinweis in der Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten, dass die Fertigkeit im Gebrauch einer solchen Kurzschrift für die Anwärter des Büro- und Kanzleidienstes erwünscht sei, haben zu erfreulichen Ergebnissen geführt. So war u. a. bei der Eisenbahndirektion Königsberg in den Lehrplan der Eisenbahnschule für das abgelaufene Winterhalbjahr ein Unterrichtskursus für Stenographie nach dem System Stolze-Schrey aufgenommen, an welchem eine Anzahl nichttechnischer und technischer Büro- und Kanzleibeamten theil genommen hat. Der Unterricht wurde von einer tüchtigen Lehrkraft (Berufslehrer) an zwei Stunden in der Woche im Geschäftsgebäude der Direktion ertheilt. Die Kosten für die Unterrichtsertheilung und für das jedem Theilnehmer übergebene Lehrbuch sind verwaltungsseitig bestritten. Die am Schlusse des Kursus gefertigten stenographischen Probediktate lieferten das erfreuliche Ergebniss, dass die Arbeiten zum grossen Theile mit I censirt werden konnten. An den Unterrichtskursus schloss sich ein Uebungszirkel in der Stenographie, an welchem sich eine Anzahl von Beamten behufs ihrer Fortbildung freiwillig betheiligte. Von dem Ergebniss einer Schlussprüfung ist es abhängig, ob und inwieweit über die erlangte Fertigkeit im Stenographiren ein Vermerk zu den Personalakten der Betreffenden zu nehmen und bei hervorragenden Leistungen etwa eine Remuneration zu bewilligen sein möchte. Die Vortheile der Kenntniss einer geeigneten Kurzschrift für die Beamten bei Fertigung von Auszügen aus Akten und Vorschriften, beim Entwerfen von Berichten und anderen Schriftsätzen grösseren Umfanges, bei der Führung von Verhandlungsniederschriften u. dergl. sind unverkennbar.

— **Der Königsberger Eisenbahngesangverein** feierte am 12. d. Mts. sein Sommerfest in dem herrlichen Zintener Stadtwalde. Obwohl der Himmel mit Regen drohte, hatten sich doch ungefähr 1 200 Festtheilnehmer, darunter mehrere höhere Beamte mit ihren Damen, eingefunden, welche um 9½ Uhr Vormittags mittelst Sonderzuges in fröhlicher Stimmung dem Festorte zudampften. Auf dem Festplatze entwickelte sich alsbald nach der Ankunft der Festtheilnehmer ein reges Leben. Programmmässig wechselten Musik- und Gesangsvorträge, ein gemeinsamer Spaziergang durch den Wald, Verloosung von Geschenken für die Kinder, Turnspiele der älteren Knaben und Prämienschiessen der jungen Damen miteinander ab. Den Schluss des schönen Festes bildete der Tanz, dem die Jugend bis zum Aufbruche um 8½ Uhr Abends mit Eifer oblag. Während des ganzen Festes herrschte vollste Harmonie unter allen Theilnehmern, so dass es schwer geworden wäre, einen Unterschied zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, höheren und niederen Bediensteten festzustellen. Die Gesangvorträge, welche unter Leitung des bewährten Vereinsdirigenten vorzüglich „klappten“ und auch von der auf diesem Felde herrschenden guten Disziplin ein vortreffliches Beispiel abgaben, erfreuten sich lebhaften Beifalls, namentlich aber versetzte ein mit besonderer Hingebung vorgetragener Chor patriotischen Inhaltes die Zuhörer in die gehobenste Stimmung. Der Verein hat seinen Zweck, die Annäherung aller Dienstklassen in geselliger Beziehung zu ermöglichen, bei dieser Gelegenheit vollauf erreicht.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer zu Köln** für 1899 bespricht unter zahlreichen örtlichen Angelegenheiten auch die bereits im Laufe der achtziger Jahre zu lebhafter Erörterung gelangte Frage einer Kanalisirung der Mosel und Saar. Auf Einladung der Stadtverwaltung zu Metz hat unter dem 30. Juni d. J. auf dem dortigen Stadthause eine Besprechung dieser Sache stattgefunden, an der sich auch die Kölner Handelskammer durch einen Vertreter betheiligt hat. Dort ist die Gründung eines Verbandes für die gedachten Kanalisirungspläne beschlossen worden, dessen Vorstand beauftragt ist, an den Kaiser eine Eingabe zu richten und auch bei den in Betracht kommenden Behörden in dieser Angelegenheit vorstellig zu werden. Dass die Kanalisirung der Mosel und Saar für die weitesten Kreise von hervorragender Bedeutung ist, dürfte von niemandem bezweifelt werden. Insbesondere würde aber die Rheinschifffahrt durch eine bessere Aufschliessung der Gegenden an der oberen Mosel und ihren Zuflüssen unendlich gewinnen, indem dann die zahlreichen Massengüter, welche jetzt von dort aus dem Seehafen Antwerpen auf ausserdeutschen Eisenbahnen zuströmen, für die rheinische Schifffahrt gewonnen sein würden. Von diesem Standpunkte aus betrachtet, gewinnt die Sache eine über ihren wirthschaftlichen Werth hinausgehende volksthümliche Bedeutung. In erster Linie aber dürfte zu erwarten sein, dass die billigen — weil leicht zu gewinnenden — lothringer Eisenerze nach den Ruhrhäfen hin einen massenhaften Absatz finden und dadurch nicht blos der Flussschifffahrt einen erwünschten Aufschwung, sondern auch der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie einen mächtigen Vortheil bringen würden. Als Rückladung aus den

Ruhrhäfen nach dem Saarrevier würden dann Kohlen und Koks dienen, für welch' letztere dort wegen der Eigenart der Saarkohle immer starker Bedarf ist.

Als einen wesentlichen Fortschritt im Interesse einer ordnungsmässigen Güterabfertigung begrüsst es die Handelskammer, dass die Schlusszeit für die Annahme der Frachtgutsendungen bei allen Güterabfertigungsstellen in Köln auf 7 Uhr Abends (statt bisher 8 Uhr) verfrüht worden ist. Der Bericht sagt darüber: „Die Gepflogenheit vieler Geschäftskreise, die Auflieferung der Güter vornehmlich in die späten Nachmittagsstunden zu verlegen, hat erhebliche Unzuträglichkeiten im Gefolge, welche sich ganz besonders am Güterbahnhofe Köln-Gereon geltend gemacht haben. Hierunter leidet nicht nur der Abfertigungsdienst, sondern es werden auch die Interessen derjenigen Geschäftsleute geschädigt, welche die früheren Tagesstunden verwenden. In Verfolg einer Anfrage der königlichen Eisenbahnverkehrsinspektion schlugen wir vor, die Schlusszeit für die Annahme der Frachtgutsendungen für die hiesigen Güterabfertigungsstellen künftig auf 7 Uhr festzusetzen, so dass die bis dahin angebrachten Güter noch Abfertigung finden. Diese Bestimmung ist dann auch mit dem 1. Mai 1900 in Wirksamkeit getreten. Wir halten die hierdurch herbeigeführte Verkürzung der Auflieferungszeit für durchaus zweckmässig und hoffen, dass dieselbe den beklagten Uebelständen abhelfen wird.“ Während die gleichen Missstände, wie in Köln, auch in anderen Grossstädten empfunden und beklagt werden, scheitert doch fast überall das einzige dagegen wirksame Mittel einer Verfrühung des Dienstschlusses an dem Widerspruche des Handelsstandes, welcher sich die Verschiebung seiner Auflieferungen bis in die späte Abendstunde nun einmal nicht nehmen lassen will. Unter diesen Umständen ist es erfreulich zu sehen, dass die Anregung zu jener, der Bahnverwaltung so sehr erwünschten Verbesserung an einem der ersten Handelsplätze von der zuständigen Vertretung der Kaufmannschaft ausgegangen ist, welche den eigenen wohlverstandenen Vortheil auch dann wahrnimmt und anerkennt, wenn derselbe einen Bruch mit althergebrachten Gewohnheiten erforderlich macht.

Eine besondere Danksagung widmet der Bericht dem Andenken des verstorbenen Geheimen Kommerzienraths Dr. v. Mevissen, welcher lange Jahre als Vorsitzender des Verwaltungsraths der rheinischen Eisenbahn im westdeutschen Verkehrsleben eine so hervorragende Stellung eingenommen hat. Durch ein von demselben der Stadt Köln zugewandtes reiches Vermächtniss ist es der letzteren möglich geworden, einem Lieblingswunsche des Erblassers zu entsprechen und die Gründung einer Handelshochschule ins Werk zu setzen, welche — die Genehmigung der zuständigen Ministerien vorausgesetzt — mit dem Sommerhalbjahr 1901 ins Leben treten soll.

— **Zweiter Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort** für das Jahr 1899 und das erste Vierteljahr 1900. Die Ruhrorter Handelskammer hat in ihrem Jahresbericht eine eingehende Darlegung der von ihr im Berichtsjahre entwickelten Thätigkeit und der in ihrem Geschäftsbereiche stattgehabten Handelsumsätze gegeben. In der heutigen Zeit, wo die Förderung des Wasserverkehres bei uns sozusagen zum Kernpunkt der innerpolitischen Erörterung geworden ist, knüpft sich an den Ruhrorter Verkehr ein erhöhtes Interesse, und dem Statistiker bieten daher die von der Handelskammer über alle Handelszweige gegebenen tabellarischen Zusammenstellungen ein gewiss vielfach erwünschtes Material. Die Lage des Ruhrorter Handels ist den bestehenden Bestrebungen gegenüber eine eigenthümliche. In erster Linie sehen wir die Regierung bemüht, im nationalen Interesse den deutschen Nordseehäfen durch billige Ausnahmetarife einen möglichst starken Verkehr zuzuwenden. Auf der anderen Seite aber möchte man eine Minderung des Verkehres auf dem Rheine doch gern vermieden sehen und dieser natürlichen Hauptstrasse des westdeutschen Handels ihre Zufuhren nicht unterbinden. Ob sich im Laufe der Zeit ein Ausgleich zwischen diesen anscheinend unversöhnlichen Gegensätzen wird finden lassen, muss die Zukunft lehren; einstweilen kann man es nur gerechtfertigt finden, wenn die rheinische Handelswelt mit Eifer bestrebt ist, sich in ihrem Besitzstande zu erhalten. Von diesem Standpunkte aus sind namentlich die Bemühungen beachtenswerth, welche auf eine Hereinziehung der deutschen Rheinhäfen in den direkten Seeverkehr hinzielen, und gewiss ist es eine erfreuliche Thatsache, dass die Gesellschaften Neptun, Argo und verschiedene andere deutsche Unternehmungen eine Flotte von 30 Rhein-Seedampfern von zusammen 20 000 t Tragfähigkeit unterhalten, welche im Durchschnitt der letzten fünf Jahre mit 150 000 t Fracht in Ein- und Ausfuhr die Zollgrenze bei Emmerich überschritten. Gestützt hierauf, befürwortet die Handelskammer dringend eine weitere Vertiefung der Fahrrinne des Niederrheins von Köln abwärts auf 4 m bei Niedrigwasser, um dadurch für Seedampfer von 1 000 Nettoregistertonnen eine geregelte Fahrt während der ganzen Schifffahrtszeit zu ermöglichen. Für Ruhrort und seine Nachbarhäfen Duisburg und Hochfeld, welche am Schnittpunkte des Ruhrkohlenreviers und der Rheinstrasse liegen, ist selbstredend der Steinkohlenverkehr von ausschlaggebender Bedeutung. Wenn der Bericht hier beklagt, dass die Staatseisenbahnverwaltung durch billige Ausnahmetarife den Transport dieses wichtigen Handelsgutes mehr und mehr an sich reisse und dem Wasserwege entziehe, so ist zu bemerken, dass naturgemäss die Eisenbahnverwaltung bemüht bleiben muss, bei Transporten auf so kurze Strecken, um die es sich hier handelt, wie vom Ruhrkohlengebiet nach dem Niederrhein und nach Holland, die Kohlen direkt zu befördern und sie der durch den Uebergang auf den Wasserweg erforderlichen Umladung und der damit zugleich verbundenen Verzögerung zu entziehen. Der Bericht führt folgende Zahlen an: Im Laufe der Jahre 1885/98 ist die Gesammtausfuhr auf dem Rhein über die deutsch-niederländische Grenze bei Emmerich von 27 000 000 t auf 41 000 000 t gewachsen, sie hat also um 35 % zugenommen; dagegen hat eine Zunahme der Kohlenausfuhr auf dem Wasserwege nur von 1 800 000 auf 1 900 000 t, also um rund 6 % stattgefunden, und während im Jahre 1885 noch die Kohle etwa ²/₃ der ganzen Ausfuhr bildete, machte sie im Jahre 1898 nicht einmal mehr die Hälfte derselben aus. Diese Zahlen lassen die im Berichte ausgesprochene Behauptung nicht unbegründet erscheinen, dass auf dem holländischen Markte der Wasserversand mit der Bahn nur da noch in Wettbewerb treten könne, wo die Verbrauchsplätze unmittelbar an Strömen und Kanälen belegen sind. Diese Entwickelung scheint uns eine ganz naturgemässe. Es wäre ein schlechtes Zeugniss für die Preisstellung und Leistung der Eisenbahnen, wenn bei den in Betracht kommenden kurzen Entfernungen eine doppelte Umladung von der Eisenbahn in das Schiff und aus dem Schiff wieder in die Eisenbahn gegenüber der direkten Beförderung auf der Eisenbahn noch lohnend wäre.

Eine Besserung der dargestellten Verhältnisse hofft die Handelskammer einestheils von einer seitens der Staatsbahnverwaltung zu gewährenden Ermässigung der Anschlussfrachten. Wir können kaum annehmen, dass ein solcher Wunsch lediglich durch den Anspruch auf eine einseitige Begünstigung des Wasserwegs begründet werden kann. Andererseits aber macht die Handelskammer darauf aufmerksam, dass die Ueberlegenheit des Eisenbahntransports gegenüber dem Rheinverkehr wesentlich dadurch bedingt ist, dass letzterer jeglicher einheitlicher Organisation entbehrt, und bemerkt dann weiter: „Wir scheuen uns nicht, die Meinung auszusprechen, dass die Schiffsfrachten auf dem Rhein noch um ein erhebliches unter den jetzigen Stand ermässigt werden könnten und dennoch die Selbstkosten um einen angemessenen Gewinn übersteigen würden, wenn es gelänge, einer rationelleren und somit sparsameren Betriebsweise in das Rheinschifffahrtsgewerbe Eingang zu verschaffen. Der völlig ungebundene Wettbewerb, wie er bis jetzt herrscht, hat nicht nur zu gemeinschädlicher und zweckloser Preisschleuderung, sondern ebenso sehr zu einer Verzettelung der wirthschaftlichen Kräfte und insbesondere der über den Bedarf vermehrten Betriebsmittel geführt, die als verschwenderisch und im höchsten Grade unwirthschaftlich bezeichnet werden muss. Zwei Drittheile der jetzigen Rheinflotte wären genügend, um die der Rheinschifffahrt zufliessenden Transporte zu bewältigen. Man ziehe nur den bis ins kleinste und äusserste geregelten Betrieb der Eisenbahnen in Vergleich. Es liegt auf der Hand, dass in einem so mannigfachen Zufällen höherer Gewalt unterworfenen Betriebe, wie die Stromschifffahrt, eine einheitlich durchgreifende Gesammtleitung von ebensolcher Bedeutung sein muss wie im Eisenbahnwesen; dies gilt ebensowohl von der Fahrt wie vom Laden und Löschen.“ Gewiss würden sich auf dem Wege des genossenschaftlichen Zusammenschlusses — zunächst durch Bildung grösserer Betriebsgemeinschaften — dem Rheinschifffahrtsbetriebe ganz neue Hilfsquellen öffnen lassen, und dadurch würde auch der deutschen Volkswirthschaft in ihrer Gesammtheit eine mächtige Förderung zu Theil werden.

— **Verhaftung des ehemaligen Eisenbahnsekretärs Tiemayer.** Aus Karlsruhe wird gemeldet, dass der Genannte, welcher in der Hauptkassenbuchhalterei der Eisenbahndirektion Erfurt beschäftigt und nach Verübung von Unterschleifen im Betrage von rund 92 300 ℳ im Mai d. J. flüchtig wurde, nunmehr in Karlsruhe verhaftet worden ist. Tiemayer hatte, wie bereits in Nr. 41 S. 632 d. Ztg. erwähnt, den Betrag seit 1888 in der Weise ausgeführt, dass er die einzelnen Beträge unter erdichteten Vorwänden mit Benutzung gefälschter Urkunden in regelrechter Form auf Stationskassen zur Zahlung anwies und das Geld durch seine Frau, welche durch ihn gefälschte Legitimationspapiere besass, in Empfang nehmen liess.

Oesterreich-Ungarn.

— **Investitionsprogramm der Staatseisenbahngesellschaft.** Gegenwärtig werden seitens der Gesellschaftsorgane, wie die „Neue freie Presse" meldet, in Durchführung der mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen über die Investitionsanleihe die Theilprojekte für die verschiedenen baulichen Herstellungen ausgearbeitet. Diese Vorarbeiten dürften längere Zeit beanspruchen. Von denselben ist jenes für den Umbau des Böhmisch-Trübauer Bahnhofes in der letzten Zeit bereits fertiggestellt worden. Die Staatsbahngesellschaft dürfte von den projektirten Stationserweiterungen daher zunächst den Ausbau des genannten Bahnhofes vornehmen. Das Projekt für den Umbau des Brünner Bahnhofes ist in Ausarbeitung begriffen. Was die Ergänzung des Fahrparks betrifft, so wird die Gesellschaft, da sie mit Wagen für den Lokalverkehr genügend ausgerüstet ist, zunächst für den Fernverkehr, namentlich für die Schnellzüge nach den böhmischen Bädern und nach dem Auslande neue Wagen zu beschaffen haben. Die ersten Vorarbeiten für die Bestellung neuer Fahrbetriebsmittel sind soeben beendet worden. Die Staatsbahngesellschaft hat vorläufig den Bedarf von 60 neuen Personenwagen, 300 gedeckten Güterwagen und Gepäckwagen festgesetzt und schreibt diese Lieferung aus. Die Personenwagen sollen den neuesten Erfahrungen hinsichtlich der Bauart entsprechen. Nunmehr wird an die hervorragendsten Wagenfabriken der Monarchie die Einladung ergehen, sich an dieser Offertausschreibung zu betheiligen. In welcher Reihenfolge weitere Wagenbestellungen der Staatsbahngesellschaft erfolgen werden, hängt hauptsächlich von der Leistungsfähigkeit der Wagenfabriken ab. Die Staatsbahngesellschaft hat, abgesehen von der Ausarbeitung der Einzelprojekte für die mit der Regierung vereinbarten Investitionen, auch die Vorarbeiten für solche bauliche Herstellungen wieder aufgenommen, die infolge der Verhandlungen mit der Regierung zurückgestellt wurden. Darunter befindet sich unter anderem die Erweiterung von Gleisanlagen für eine Reihe von Stationen.

— **Regelung der Gehälter bei der Wien-Aspanger Bahn.** Geleitet von dem Bestreben, für die Bediensteten möglichst günstige Dienstverhältnisse zu schaffen, hat die Verwaltung der genannten Bahn beschlossen, die bei den österreichischen Staatsbahnen mit Wirksamkeit vom 1. November 1899 eingeführten Pläne für die Gehälter und Wohnungsgebühren der Beamten, Unterbeamten und Diener mit einigen für die Anwendung auf Privatbahnen im allgemeinen sowie durch die besonderen Verhältnisse der Eisenbahn Wien-Aspang bedingten Abänderungen zur Einführung zu bringen.

Gleichzeitig mit dieser Maassnahme erfolgt eine thunlichst weitgehende Vermehrung der systemisirten Dienstposten und wird damit neuerdings einer grösseren Anzahl von bisher der Arbeiterklasse angehörigen Bediensteten die Ernennung zu dauernd Angestellten zugängig gemacht. So ist unter der Voraussetzung einer mindestens dreijährigen befriedigenden Dienstleistung die endgültige Ernennung von Vorarbeitern und Streckenbegehern der Bahnerhaltung zu Bahnrichtern beziehungsweise Bahnwächtern, von Stationsarbeitern zu Stationswächtern und die Einreihung der Bremser, Nachtwächter und Hilfsheizer in die letzte Dienstklasse der Diener vorgesehen.

Die Einführung der neuen Gehaltspläne erfolgt nicht zu einem bestimmten Zeitpunkte für alle dauernd angestellten Bediensteten zugleich, sondern allmählich, und zwar in der Regel anlässlich der Beförderung, in der Weise, dass die beförderten Bediensteten in die neuen Gehalts- usw. Pläne eingereiht werden. Für dieses Vorgehen waren verschiedene Gründe, insbesondere aber der Umstand maassgebend, dass andernfalls mit der Einführung der neuen Gehaltspläne in mehreren Dienstklassen aller drei Kategorien gewisse Unregelmässigkeiten und scheinbare Härten gegenüber den älteren Bediensteten beziehungsweise gegenüber jenen, welche bereits zwei oder drei Jahre in eine bestimmte Dienstklasse und Gehaltsstufe eingereiht erscheinen, unvermeidlich geworden wären.

Infolge der allmählichen Einreihung werden während etwa drei Jahren die bisherigen Gehaltspläne mit den neuen nebeneinander bestehen und ein Theil der Bediensteten hinsichtlich der gebührenden Diensttitel, Gehalt und Wohnungsgebühren nach dem neuen, der andere noch nicht eingereihte Theil dagegen noch nach dem alten Plan behandelt werden.

— **Frachtbegünstigung für Papiersendungen.** Die Lage der ungarischen Papierindustrie in der Ausfuhr über Fiume gestaltete sich infolge des scharfen Wettbewerbs anderer Staaten immer schwieriger, und erwies sich die seit vielen Jahren auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen bestehende Frachtbegünstigung für Papiersendungen schliesslich als unzulänglich. Die betheiligten Fabriken haben sich aus diesem Grunde an den ungarischen Finanzminister gewendet, der mit Rücksicht auf die gerechtfertigten Wünsche der Papierindustrie auch nicht säumte, eine ausgiebige tarifarische Unterstützung zu gewähren. Die ungarischen Staatsbahnen haben infolge dessen verfügt, dass für Papiersendungen in ganzen Wagenladungen von ungarischen Stationen nach Fiume mit der Bestimmung nach dem Zollauslande anstatt der um 20 % gekürzten Sätze der Klasse A die Frachtsätze der Klasse C angewendet werden.

— **Betriebseröffnung.** Am 6. d. Mts. ist die vollspurige 19,43 km lange Lokalbahn Stankau-Ronsperg dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Lokalbahn zweigt zwischen den Stationen Stankau und Blisowa von der österreichischen Staatsbahnlinie Prag-Furth i/W. ab, benutzt von Stankau bis zur Abzweigung (2,27 km) den Bahnkörper der vorgenannten Strecke und führt über die Stationen Krenowa, Semeschitz, Bischofteinitz, Maschowitz, Metzling und Klein-Semlowitz zur Endstation Ronsperg. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Pilsen für Rechnung der Konzessionäre.

— **Neue Strafbestimmungen gegenüber Reisenden ohne gültige Fahrkarten auf der Wiener Stadtbahn.** Nach den für die Stadtbahn bei Eröffnung des Betriebes veröffentlichten Bestimmungen, welche jenen des allgemeinen österreichisch-ungarischen Betriebsreglements entsprechen, hatten Reisende ohne Karte oder ohne gültige Karte eine Strafe von 6 Kr. zu bezahlen, wobei insbesondere ausgesprochen ist, dass unmarkirte Karten keine Gültigkeit haben. Mit Rücksicht auf Beschwerden, welche bald nach Eröffnung der Stadtbahn in Bezug auf diese Strafbestimmungen vorgebracht wurden, sah sich die Staatseisenbahnverwaltung veranlasst, ihre Organe anzuweisen, von der Einhebung der Strafgebühren abzusehen und sich auf die Einhebung des einfachen Fahrpreises oder des Fahrpreisunterschiedes zu beschränken, wenn nicht offenbar eine Schädigungsabsicht vorliegt. Die Erfahrung, welche mit dieser milden Praxis gemacht wurde, war eine sehr ungünstige. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten der Feststellung einer Schadenabsicht unterblieb fortan die Einhebung von Strafgebühren nahezu gänzlich. Andererseits häuften sich die Fälle, in welchen Reisende ohne gültige Karten getroffen wurden, in ausserordentlicher Weise und wurde die Betriebsverwaltung der Wiener Stadtbahn sogar aus Kreisen des Publikums auf die sich mehrenden Fälle von Fahrgeldhinterziehungen aufmerksam gemacht. Zunächst sah sich die Staatseisenbahnverwaltung bemüssigt, für den Fall der Benutzung der II. Klasse mit Karten III. Klasse die unbedingte Einhebung des gleichzeitig auf 2 Kr. herabgesetzten Strafbetrages anzuordnen, wie wir bereits in Nr. 59 S. 911 d. Ztg. mittheilten.

Immer auffälliger ist ferner die Zahl der abgegebenen unmarkirten Karten geworden. Da diese Karten fast ausschliesslich auf I. Zone lauteten, so lag die Annahme nahe, dass es sich hierbei meist um Reisende der letzten (III.) Zone handelt, welche sich beim Antritte der Fahrt eine Karte der I. Zone markiren lassen, in der Bestimmungsstation dagegen eine unmarkirte Karte I. Zone abgeben, aus welcher wegen Mangel der bei der Markirung eingepressten Chiffre der Ausgangsstation diese letztere nicht ersehen werden kann, und auf solche Art statt des Fahrpreises für drei Zonen nur den Preis für zwei Zonen entrichten.

Angesichts der empfindlichen Schädigung, welche hierdurch für die Einnahmen der Stadtbahn erwächst, erschien es geradezu als eine Pflicht der Staatseisenbahnverwaltung, dafür vorzusorgen, dass die schweren Opfer, welche der Staat, das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien für die Wiener Stadtbahn bringen, durch eine derartige Schädigung nicht noch weiter gesteigert werden. Es wurde infolge dessen die Anordnung getroffen, dass ab 1. August d. J. von Reisenden mit unmarkirten Fahrkarten neben dem einfachen Fahrpreise auch eine Strafgebühr zur Einhebung gelange, wobei jedoch die sehr namhafte Herabsetzung der reglementmässigen Strafgebühr von 6 Kr. auf 2 Kr. platzgriff.

Ebenso wie das Abgeben unmarkirter Karten hat sich seit Einführung der milderen Praxis auch das Ueberfahren der Zonengrenzen in auffallender Weise vermehrt, und schien auch in dieser Richtung ein Wandel geboten, da der Verdacht vorlag, dass namentlich an Sonn- und Feiertagen, wo die Kontrole bei der Abgabe der Karten nicht streng gehandhabt werden kann, das Ueberfahren der Zonen vielfach absichtlich vorkommt. Es wurde deshalb die für Reisende mit unmarkirten Karten getroffene Anordnung auch auf Reisende ausgedehnt, welche ihre Fahrkarte auf einer über den Gültigkeitsbereich derselben fallenden Strecke benutzen.

Aus dieser Darstellung erhellt, dass die Staatseisenbahnverwaltung ab 1. August geringere als bis dahin nach dem Reglement in Kraft gestandene Strafgebühren eingeführt und zur Hintanhaltung einer weiteren Schädigung der Bahnanstalt lediglich eine strengere Handhabung der Strafbestimmungen angeordnet hat. Gleichwohl wurde diese Verfügung zum

Gegenstande heftiger Angriffe gegen die Staatseisenbahnverwaltung gemacht und insbesondere auch die Rechtsgültigkeit der eingeführten Strafen bestritten.

Was nun die rechtliche Grundlage der Strafbestimmungen anbelangt, so ist dieselbe wohl unanfechtbar; die einschlägigen Strafbestimmungen beruhen auf dem österreichisch-ungarischen Betriebsreglement, zu dessen Erlassung die Regierung mit Gesetz vom 27. Oktober 1892 ermächtigt wurde; übrigens wären die im Tarife veröffentlichten Strafbestimmungen, auch wenn sie der erwähnten gesetzlichen Deckung entbehren würden, als im vorhinein bekanntgegebene Bedingungen des Beförderungsvertrages, welchem der Einzelne sich durch Lösung der Karte unterwirft, für jeden Reisenden verbindlich.

— **Verkehr auf den ungarischen Staatsbahnen im Juli d. J.** Auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen und der von denselben verwalteten Vizinalbahnen wurden im Monat Juli 182 540 Wagenladungen Güter aufgegeben, um 12 % mehr als im Monat Juli des Vorjahres. Dieses Ergebniss ist als um so günstiger zu bezeichnen, wenn berücksichtigt wird, dass ein erheblicher Getreideverkehr sich bisher noch nicht entwickelt hat. Die grösste Zunahme ergibt sich bei Kohle (+ 5 582 Wagenladungen) und Holz (+ 3 419). Seit Beginn des Jahres wurden aufgegeben 1 294 609 Wagenladungen, um 11,6 % mehr als im Vorjahre. Von dieser Verkehrssteigerung entfallen nahezu 40 % auf Kohle; insgesammt wurden 52 492 Wagenladungen Kohle aufgegeben. Die Getreideaufgabe beläuft sich auf 113 240 (+ 23 587), die Mehlaufgabe auf 54 690 (+ 10 910) Wagenladungen. Auch der Thierverkehr weist eine erfreuliche Zunahme auf; aufgegeben wurden bis Ende Juli 65 161 Wagenladungen, um 3 002 mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Verlegung der Werkstätten vom Budapester Westbahnhof.** Dieser Tage fand die administrative Begehung hinsichtlich der Verlegung der Werkstätten statt. Die Kommission erhob gegen die Verlegung der Werkstätten nach Rákos-Palota keine Einwendung. Der Bau derselben wird schon im Herbst begonnen werden. Die Vertreter des hauptstädtischen Bauraths und der Hauptstadt gaben ihrem Dank an den Handelsminister Ausdruck dafür, dass die zu so vielen Beschwerden Anlass bietenden Werkstätten nunmehr aus dem Bereiche der Hauptstadt verlegt werden. Mit der Verlegung der Werkstätten ist der erste Schritt zum Umbau der Budapester Bahnhöfe, insbesondere des Westbahnhofes geschehen; in nächster Zeit dürfte auch die Verlegung der Heizhäuser und des Kohlenbahnhofes folgen.

— **Personalnachrichten.** In Würdigung verdienstvoller Berufsthätigkeit in Bezug auf die militärische Nutzbarmachung der Eisenbahnen wurden verliehen: das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen, kaiserlichen Rathe Gassner und dem Centralinspektor der böhmischen Nordbahn Biedermann; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone dem Oberoffizial der österreichischen Staatsbahnen Ritter von Stulier, dem Kontroler der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Meinl und dem Bürovorstand der böhmischen Nordbahn Schuh; ferner der Titel und Charakter eines Regierungsrathes dem Centralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Marek; der Titel eines Regierungsrathes dem Betriebsdirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kaiserlichen Rathe Küttig und dem Direktor der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft Rosche; der Titel eines Baurathes dem Oberinspektor der letztgenannten Eisenbahngesellschaft Knara und der Titel eines kaiserlichen Rathes dem Oberinspektor der österreichischen Nordwestbahn Regensdorfer.

Am 12. d. Mts. ist Stephan von Götz, der Inhaber der bekannten Fabrik in Wien für Central-Weichenstellungen, Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst im 49. Lebensjahre gestorben. Götz ist namentlich durch eine Reihe von Neuerungen in der Bauart von Bahnabschlussvorrichtungen (Wegschranken) bekannt geworden, welche in seiner Fabrik hergestellt werden.

Vereinsausland.

— **Zur Gesundheitspflege auf den belgischen Eisenbahnen.** Einen ebenso hässlichen wie gesundheitsgefährlichen Missbrauch, der besonders in den romanischen Ländern allzu üblich ist, abzustellen wird jetzt ernstlich versucht. Der belgische Eisenbahnminister hat am 11. d. Mts. an das gesammte Dienstpersonal einen Erlass gerichtet, der im wesentlichen besagt: „Zu dem Zweck, die Lungentuberkulose zu verhindern, sind in Vollziehung einer im Einvernehmen mit dem höheren öffentlichen Gesundheitsrath gefassten ministeriellen Entscheidung die folgenden Maassregeln angenommen worden: Es ist verboten, in den dem Reisenden zugänglichen Oertlichkeiten sowie in den dem Eisenbahnpersonal vorbehaltenen, auf den Bahnsteigen und in den Eisenbahnwagen auszuspeien. Dieses Verbot muss durch gut sichtbare Anzeigen in den Bahnhöfen, Vorräumen, Wartesälen, Büros, auf den Treppen, längs der Bahnsteige, in den Wagen usw. zur Kenntniss des Publikums und des Personals gebracht werden.“ Ein Probeanschlag wird mitgetheilt. In ihm wird auf die Gefährlichkeit des getrockneten Auswurfs zur Verbreitung der Schwindsucht hingewiesen und die Benutzung der Spucknäpfe empfohlen. Weiter sagt der Erlass, die Beamten und Bediensteten sollen eifrig über die Befolgung der Vorschrift wachen. Im Falle der Uebertretung soll der Betreffende höflich auf die Innehaltung der Vorschrift aufmerksam gemacht werden. „Unter allen Umständen ist es mehr angebracht, durch Ueberredung zu wirken und sich an den guten Willen des Publikums zu wenden, als zu Zwangsmaassregeln zu greifen . . . Die Verwaltung rechnet auf den Takt und das Verständniss des Personals, um das Eisenbahnpublikum zur Befolgung dieser in seinem Interesse ergriffenen gesundheitlichen Maassnahmen zu bringen . . . Vor allem hat das Personal die Pflicht des strengen Innehaltens des Verbots; Bedienstete, die bei einer Uebertretung betroffen würden, würden sich strafenden Maassnahmen aussetzen.“ Weiter schreibt der Erlass vor, dass die Fussböden usw. so oft wie möglich und mindestens einmal in der Woche mit desinfizirtem Wasser zu waschen sind und das trockene Auskehren so viel wie möglich zu vermeiden ist, dass die Aborte desinfizirt werden u. dergl. Hölzerne Spucknäpfe sind durchaus verboten. Die Spucknäpfe in emaillirtem Gusseisen sind häufig mit neuer Sand- oder dergl. Füllung zu versehen, zu waschen usw. Der Sand der Spucknäpfe darf keinenfalls zum Auskehren verwendet werden. Die verschiedenen Oertlichkeiten sollen so viel als möglich gelüftet und sollen Lüftungseinrichtungen angebracht werden. Die im Dienst befindlichen Beamten werden ermächtigt, die nöthigen Vorschläge zu machen, um eine gesundheitlich zweckmässige Ausführung der Baulichkeiten zu sichern. Bei dieser Gelegenheit mag erwähnt sein, dass soeben auch in Paris eine neue Verfügung das Ausspeien in Strassenbahnwagen, Omnibussen usw. untersagt.

— **Fundsachen auf den belgischen Eisenbahnen.** Ein dem Bahnpersonal mitgetheilter Diensterlass stellt endgültig die betreffs der in Eisenbahnwagen, Bahnhöfen usw. gefundenen Gegenstände zu befolgenden Regeln auf. Jeder Fundgegenstand muss unverzüglich dem Stationsvorstand ausgehändigt werden. Im allgemeinen werden diese Sachen, falls sie nicht innerhalb 24 Stunden zurückgefordert werden, nach dem Centraldepot in Brüssel, Quartier Leopold, gesandt. Jedoch werden Gegenstände, die schnellem Verderb ausgesetzt sind und deren Sendung nach der Sammelstelle nicht ohne Gefahr des Verderbs oder der Werthverminderung bewerkstelligt werden kann, von Amtswegen zu den bestmöglichen Bedingungen verkauft und das Ergebniss dieses Verkaufes dem Centraldepot übermittelt. Ueber die Art der Rückforderung, die Entlastung, die Kosten usw. sind eingehende Bestimmungen getroffen.

— **Die Vertreter der Kantone in der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.** Die 22 schweizerischen Kantonsregierungen haben jetzt mit Ausnahme von Schwyz, Waadt und Genf sämmtlich ihre Wahlen in die Verwaltungsbehörden (Verwaltungsrath und Kreiseisenbahnräthe) der künftigen Bundesbahnen vorgenommen. Indess wird darüber geklagt, dass die bei der Vorbereitung der Verstaatlichung in Aussicht gestellte Berücksichtigung der Erwerbsstände von Industrie sowie Handel und Landwirthschaft ungenügend erfolgt und die Vertretungen allzu bürokratisch aus Beamten zusammengesetzt seien. Regierungs- und Staatsräthe hätten im Verwaltungsrath und in den Kreiseisenbahnräthen die Oberhand. In Zürich sind von acht zu besetzenden Stellen sechs an Regierungsräthe vergeben. Das sonst nicht gegnerisch gesinnte „Neue Winterthurer Tageblatt“ äussert sich sehr bitter über diese Dinge und sagt: „Wir betrachten diese Art Amts- und Würdenvertheilung als einen Hohn auf die vielen Versicherungen von Vertretungen aller Volksschichten und Erwerbsgruppen in den leitenden Organen der Bundesbahnen, mit denen man das Volk am 20. Februar 1898 einseifte.“ Allerdings nimmt es sich zumal für ein demokratisches Staatswesen merkwürdig aus, wenn wir in dem im Berner „Bund“ uns vorliegenden Verzeichniss der in den Verwaltungsrath gewählten Kantonalvertreter 17 „Regierungsräthe“ zählen, daneben nur sechs Nicht-Regierungsräthe, aber auch diese sämmtlich Beamte: Landammann, Landesstatthalter, Gerichtspräsident usw.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Da die Eidgenossenschaft nur die Hauptbahnen verstaatlicht und betreffs der Neben-

bahnen im vorigen Winter ein besonderes Bundesgesetz erlassen worden ist, so war von Wichtigkeit, welche der bestehenden Bahnen als Nebenbahnen im Sinne des Gesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt werden würden. Der Bundesrath hat jetzt die Bezeichnung der betreffenden Bahnen vorgenommen. Das Nebenbahngesetz sichert ihnen verschiedene Vergünstigungen zu hinsichtlich Bau, Betrieb, Rechnungswesen, Arbeitszeit des Personals usw. Gegen den Beschluss des Bundesrathes kann innerhalb dreier Monate der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen werden. Bei der Konzessionsertheilung für neu zu erbauende Bahnstrecken ist die Bestimmung, ob diese den Nebenbahnen zugetheilt werden sollen, schon in die Konzession aufzunehmen. Durch Bundesbeschluss kann bei veränderten Verhältnissen, nach Anhörung der Konzessionsinhaber und der betheiligten Kantone, eine Nebenbahn zur Hauptbahn und eine Hauptbahn zur Nebenbahn erklärt werden.

— **Jungfraubahn.** Einer Mittheilung der „Nordd. Allg. Ztg." zufolge nehmen die Arbeiten am Tunnelbau der Jungfraubahn unter der Leitung des nunmehrigen Oberingeniörs Gobat einen raschen Verlauf. Das Stationsgebäude zum Eigergletscher ist nach neuestem System errichtet. Der Richtstollen von der Rothstockstation nach der im August 1901 zu eröffnenden Station „Grindelwaldblick" ist schon 450 m weiter vorgerückt, so dass auch die vierte Station „Eismeer" in zwei Jahren eröffnet werden kann, und dann werden die Hauptschwierigkeiten überwältigt sein. In 7 bis 8 Jahren hofft man die ganze Bahnlinie dem Betriebe übergeben zu können.

— **Albulatunnel.** In schweizerischen Blättern wird über die Zustände, welche unter der Leitung der italienischen Unternehmerfirma herrschen, lebhafte Klage geführt. Man begrüsst es lebhaft, dass eine deutsche und nicht eine italienische Unternehmung den Bau der Strecke Stuls-Naz erhalten habe. Uebrigens macht bei diesem Tunnelbau das Wasser besondere Schwierigkeiten. Ein grosser Bach strömt ununterbrochen aus dem Tunnel heraus; von den nicht ausgemauerten Strecken der Tunneldecke stürzen grosse Tropfen und ganze Bächlein hernieder. Man glaubte zuerst, es sei dies Wasser aus dem Palpuognasee, doch kann das nicht wohl zutreffen, weil keine Abnahme des Seeausflusses zu bemerken war. Die Arbeit wird durch die Wassermassen natürlich bedeutend erschwert; im Wasser zu mauern ist eine Kunst. Die Arbeiter müssen sämmtlich in Kautschukjacken und -Mützen gehen, viele ganz in Kautschuk gekleidet vom Kopf bis zu den Füssen.

— **Eisenbahnunglück bei Rom.** Ueber das genannte schwere Unglück geht uns von unserem sachverständigen italienischen Berichterstatter eine Darstellung zu, die zwar durch Drahtnachrichten überholt ist, die wir aber wiedergeben, da sie doch in die eigentliche Ursache des Unglücks einen wichtigen Einblick gewährt. „Wegen des grossen Zudranges von Menschen aus allen Gegenden Italiens, welche nach Rom geströmt waren, um den Leichenfeierlichkeiten des von Mörderhand gefallenen Königs Humbert beizuwohnen, und die am 12. d. Mts. Abends nach Beendigung der Trauerkundgebung wieder die Hauptstadt verlassen wollten, mussten beinahe alle Züge sämmtlicher von Rom nach Nord und Süd führenden Linien doppelt und dreifach gefahren werden. So sollte auch dem um 10.10 Abends von Rom nach Florenz abgehenden Eilzug 6 ein Nachläufer 80 b nach Ankona, der mit dem ersteren die Strecke bis Orte gemeinsam zu befahren hatte, folgen, und diesem ein zweiter Eilzug nach Florenz. Der Eilzug 6 fuhr infolge einer Beschädigung der Westinghousebremse, welche nothdürftig behoben wurde, von Rom mit 11 Minuten Verspätung ab und 10 Minuten darauf folgte der Nachläufer nach Ankona. Der Zug 6 musste jedoch wegen neuerlicher Beschädigung an der Westinghousebremse nach einer Fahrt von 12 km in der Nähe der Haltestelle Castel Giubileo bei der Brücke Salario anhalten; das Zugpersonal wollte den Schaden in Kürze ausbessern und dann die Fahrt wieder fortsetzen. An der Stelle, an welcher der Zug gehalten hatte, beschreibt die Linie einen starken Bogen. Es wurden sofort zwei Bedienstete mit Signallaternen dem Nachläufer 80 b entgegengesandt, um das Zugende des stillstehenden Zuges zu decken. Aber kaum hatten diese einen Theil der Kurve hinter sich, als der Zug nach Ankona schon herankam, und keine menschliche Gewalt hätte bei der geringen Entfernung die Katastrophe mehr abwenden können. Es wurde gebremst und Gegendampf gegeben, aber umsonst. Die Maschine fuhr in das Zugende hinein, zertrümmerte die beiden letzten dichtbesetzten Wagen I. und II. Klasse, fuhr über sie hinweg, zertrümmerte noch einen dritten Wagen, stiess mit Gewalt an die beiden Schlafwagen, welche jedoch den Stoss so ziemlich aushielten und konnte endlich zum Stehen gebracht werden. Der Augenblick war schrecklich! Im Zuge befanden sich der Grossherzog Peter von Russland sammt seiner Gemahlin Militza von Montenegro, der Schwester der jungen Königin von Italien, ferner die türkische und belgische Deputation zu den Trauerfeierlichkeiten, welche alle heil davonkamen bis auf den Führer der belgischen Gesandtschaft, General Baron Buffin, der einen schweren Bruch beider Beine davontrug. Der König und die Königin von Italien, besorgt um das Schicksal ihrer Anverwandten, eilten noch in der Nacht herbei und nahmen an den Rettungsarbeiten thätigsten Antheil, so auch der Grossfürst. Bis zum 13. Abends wurden 16 Todte und 50 meist schwer Verwundete unter den Trümmern hervorgezogen. Unter den Verwundeten befinden sich ein General, mehrere Abgeordnete und Hochwürdenträger, Offiziere und höhere Beamte. Das Zugpersonal wurde in Haft genommen und die Untersuchung eingeleitet. Eine der Hauptursachen mag wohl auch die kurze Entfernung sein, in welcher sich die zwei Züge folgten; es wird ferner dem Dienstpersonal des angefahrenen Zuges grosser Mangel an Umsicht vorgeworfen, da es, obwohl der Gefahr bewusst, die Reisenden nicht aussteigen liess, wozu Zeit gewesen wäre und wodurch das grösste Unglück hätte vermieden werden können. Die Erbitterung der Leute ist gross; die Zeitungen bringen die heftigsten Artikel gegen den Privatbetrieb im allgemeinen und gegen die Gesellschaft der Adriatica, der die Linie Rom-Orte-Florenz gehört, im besonderen.

Dies sind die ersten, in Eile zusammengesetzten Nachrichten, denen andere folgen werden, sobald die näheren Umstände besser bekannt und sicherer zu beurtheilen sein werden."

Soweit unser Berichterstatter. Die eigentliche tiefere Ursache des Unglücks liegt hiernach klar zu Tage: es wird auf der fraglichen italienischen Hauptbahn nicht in Raumabstand, sondern in Zeitabstand gefahren, ein System, dessen Gefährlichkeit längst erkannt ist und das deshalb in allen bedeutenden Eisenbahnländern Europas wenigstens auf den Hauptbahnen bedingungslos beseitigt und durch das Gebot des Fahrens in Raumabstand in Verbindung mit Blockeinrichtungen ersetzt ist. Nach diesem System hätte der nachkommende Zug die zurückliegende Station (vermuthlich die römische Vorstation Portonaccio) nicht verlassen dürfen, bis die Ankunft des erstabgegangenen Eilzuges von der nächsten Station (anscheinend die Personenhaltestelle Castel Giubileo) gemeldet bezw. die Strecke bis dahin freigegeben war. So lange auf den italienischen Hauptbahnen solche grundlegenden Sicherheitsvorschriften nicht durchgeführt sind, wird die Sicherheit des Zugverkehrs immer mangelhaft bleiben. Selbstverständlich sprechen wir hier von der tiefer liegenden allgemeineren Ursache des Unglückes. Dass dieses vielleicht hätte vermieden werden können, wenn die Beamten des zum Stillstand gebrachten ersten Zuges rechtzeitig für genügende Deckung gesorgt hätten und wenn noch andere Vorsichtsmassregeln, die für solche Fälle vorgeschrieben sein werden, beachtet wären, dass also auch in diesem Falle, wie fast immer, das Zusammentreffen unglücklicher Umstände mit menschlichen Nachlässigkeiten die unmittelbare Ursache gewesen ist, daran zweifeln wir nicht.

Auf Grund anderweiter Zeitungsnachrichten tragen wir noch folgende Einzelheiten nach: Der Zustand des belgischen Generals Buffin ist bedenklich. Seine beiden Söhne und seine Schwiegertochter sind leichter verwundet. P. Vannutelli, der, wie später festgestellt wurde, ein Bruder der beiden Kardinäle ist, wurde auch schwer verwundet; die Leichen dreier Todten hatten ihm als Schutzwall gedient, während er $7^1/_2$ Stunden unter den Trümmern lag. Die „Tribuna" bringt einen heftigen Artikel über die Verantwortlichkeit der Eisenbahnbehörden. Der Zugführer und der Oberbremser des verunglückten Zuges seien verhaftet wegen mangelhafter Signalgebung zur Deckung des Zuges, aber sie seien nicht die einzigen Schuldigen. Erwiesen sei, dass bei dem zweiten Zuge, der an den ersten stiess, die Bremsen mangelhaft gewesen. Nachgewiesen sei auch, dass der Schaden an der Westinghousebremse an dem verunglückten Zuge schon in Rom bemerkt worden sei, dass die vorgesetzten Beamten aber trotzdem die Abfahrt befohlen hätten, um eine weitere Verzögerung zu verhüten. Hauptsächlich aber treffe die Militärbehörden eine schwere Schuld. Um 5 Uhr Morgens seien von der Unglücksstätte aus zwei Kompagnien Pioniere verlangt worden, aber erst um $11^1/_2$ Uhr Mittags seien zwei Pionierkarren mit 20 Mann eingetroffen. Eine zweite Abtheilung Soldaten sei erst, als die Leichen schon geborgen gewesen, gekommen. Wäre früher energische Hilfe zur Stelle gewesen, so hätten mehrere Menschenleben gerettet werden können. Der Abg. Massimini erzählt: Meine Rettung verdanke ich dem Umstande, dass ich schon beim Stillstehen unseres Zuges meine Beine hochgezogen hatte. Als unser Zug schon einige Minuten stand, hörten wir auf einmal den Ruf: „Da kommt ein anderer Zug!" Fast im selben Augenblicke erfolgte auch schon der Zusammenstoss. Ich hörte keinen Lärm, sondern hatte nur eine visionäre Blitzerscheinung und versank dann im Dunkel. Wie ich jetzt erfahren habe, hatte die anstossende Lokomotive den Wagen, worin ich sass, gespalten, und wir befanden uns plötzlich im Freien. Im Dunkeln tastete ich mit der unverletzten rechten Hand umher und bemerkte, dass auf mir

ein dicker Mann lag, der stark schrie, dann plötzlich seufzte und ganz still wurde. Er war todt. Das war mir eine Lehre. Der Mann hatte durch übermässiges Schreien seine Kräfte erschöpft. Ich sparte meine Kraft, aber die Last der Leiche wurde mir unerträglich, und ich fürchtete, zu ersticken. Der Lärm war draussen so gross, dass mein Schreien nicht durchdringen konnte. Endlich hörte ich die Feuerwehrleute arbeiten, hörte dann die Stimme des Königs, den ich hochleben liess; hörte aber auch, wie ein Offizier sagte: „Es ist unmöglich, ihn herauszuziehen, denn dann brechen die Trümmer über ihm zusammen." Dann wurde beschlossen, mich von unten auszugraben. Der König rief mir zu, mich nicht zu bewegen, und ich gehorchte. Nach langer Arbeit zogen mich die braven Feuerwehrhelden heraus.

— **Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen im ersten Vierteljahr 1900.** In dem dieser Tage erschienenen Juliheft der Monatsausgabe der statistischen und kartographischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten sind unter anderem die Angaben über die Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen im März 1900 veröffentlicht. Es verdienen von denselben erwähnt zu werden: Der Personenverkehr ist im März v. J. wenig belebt gewesen, im laufenden Jahre war derselbe aber ausserordentlich still. Im Februar d. J. sind 5 075 000 Personen befördert worden, im März nur 5 510 000 Personen, d. h. um 469 000 Personen weniger als in derselben Zeit des Vorjahres. Im besonderen ist die Zahl der beförderten Personen auf den Staatseisenbahnen zurückgegangen, dieselbe betrug 3 670 000 gegen 4 003 000. Dagegen ist der Güterverkehr auf allen Eisenbahnen bedeutend gestiegen in Tausenden Pud von 543 000 (= 8 894 340 t) auf 653 000 (= 10 696 140 t) im Vergleich zum März des verflossenen Jahres und von 565 000 (= 9 254 700 t) auf 653 000 (= 10 696 140 t) im Vergleich zum Februar d. J. Dieses Steigen wird durch die verhältnissmässig gute Ernte und die Eröffnung neuer Linien erklärt.

Sowohl für März als auch für Februar ist ein Steigen der absoluten und Wersteinnahme zu verzeichnen. Die Gesammteinnahmen der Eisenbahnen allgemeiner Bedeutung, d. h. ausschliesslich der Bahnen von lokaler Bedeutung, betragen für März 43 480 148 R. gegen 37 492 100 R. im März verflossenen Jahres, während die im Betriebe befindliche Anzahl Werst-Eisenbahnen von 37 199 (= 39 691 km) auf 40 238 Werst (= 42 933 Kilometer) stieg. Das Steigen entfällt auf alle Eisenbahnen mit Ausschluss der St. Petersburg-Warschauer, deren Einnahmen von 1 554 000 auf 1 463 115 R. gesunken sind. Es ist dabei zu bemerken, dass die Einnahmen der Privatbahnen verhältnissmässig mehr steigen; dieselben erzielten für März 1899: 11 000 000 R., März 1900: 14 000 000 R.; Staatsbahnen März 1899: 25 000 000 R., März 1900: 29 000 000 R. Die Staatseisenbahnen sind von 23 500 Werst (= 25 074 km) auf 24 707 Werst (= 26 361 Kilometer), die Privatbahnen von 13 699 Werst (= 14 616 km) auf 15 531 Werst (= 16 571 km) gestiegen. — Die Gesammteinnahmen für das erste Semester 1900 ergaben 123 000 000 R. gegen 109 000 000 R. Was die Wersteinnahmen im Vierteljahr anlangt, so reihen sich die Eisenbahnen folgendermaassen aneinander: Lodzer (15 495 R.), Warschau-Wien (9 238 R.), Moskau-Kursk (8 092 R.), Nikolaibahn (7 612 R.), Moskau-Nishegoroder (5 874 R.), Zarsko-Sselsker (5 120 R.), transkaukasische (4 932 R.) und Jekaterininsker (4 621 R.). Die geringsten Einnahmen sind von der Permer (1 162 R.), ferner von der Moskau-Windau-Rybinsker (1 667 R.), Moskau-Kiew-Woronesher (1 682 R.), Moskau-Jarosslaw-Archangelsker (1 820 R.) erzielt.

Unter den Eisenbahnen Asiens hat das grösste Steigen der Gesammteinnahmen die mittelasiatische Eisenbahn aufzuweisen. Dieselben erreichen: 2 261 675 R. gegen 1 364 571 R., die Wersteinnahme ist von 964 auf 1 091 R., d. h. um 13,2 % gestiegen. Der Güterverkehr und die Einnahmen der sibirischen Bahn gehen zurück. Es sind in dem ersten Semester 1899 auf der sibirischen Bahn 4 562 000 Pud, in der gleichen Zeit 1900 4 066 000 Pud befördert worden, die Wersteinnahme ist um 7,8 % zurückgegangen.

— **Eine Anleihe für den Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes und die sibirische Eisenbahn.** Der Fürst Meschtscherski hat sich in seinem „Grashdanin" eine Rubrik unter dem Titel „Tagebuch" eingerichtet, in welcher der vielgewandte und gefürchtete Publizist seine Beobachtungen und sehr scharfen, in der Regel aber zutreffenden Urtheile zu Papier bringt. Neuerdings hat er seine Aufmerksamkeit dem Eisenbahnbau zugewandt; er meint: Sibirien fordert immer grössere ökonomische Opfer vom europäischen Russland, und dadurch ist das europäische Russland in eine etwas schlechte Lage gerathen. Man kann nicht immer und immer wieder Millionen von Rubeln für die sibirische Eisenbahn auswerfen, ohne Folgen im Säckel zu verspüren, und doch sind diese Ausgaben nicht zu vermeiden. Von Anfang an hat Fürst Meschtscherski, wie er erklärt, die Ueberzeugung gehabt, dass der Bau der sibirischen Eisenbahn dem europäischen Russland ökonomisch zu theuer zu stehen kommt; die Baarmittel, welche das Innere des Reichs zu seiner Gesundung so nothwendig braucht, würden von Sibirien abgezogen, ohne dass eine Garantie vorhanden wäre, von denselben die hingeworfenen hunderte Millionen in absehbarer Zeit wiederzuerlangen. Aber die leidige Politik hat ein starkes Gegengewicht gegen alle Bedenken geschaffen. Japan ist in eine Wiedergeburtsperiode eingetreten, es droht eine grosse Seemacht zu werden. Darum musste die sibirische Eisenbahn gebaut werden, wenn auch unter noch so schweren Opfern. Würde es Russland eines schönen Tages nöthig haben, eine Truppenmacht an die Küste des stillen Ozeans zu werfen, wie sollte es das wohl thun, wenn keine Eisenbahn da wäre? Das Reich hat die unvermeidlichen schweren Ausgaben gemacht und nichtsdestoweniger treten abermals Anforderungen auf hunderte von Millionen Rubeln heran. Das eine Gleis der sibirischen Eisenbahn ist nicht genügend, es müsste noch ein Gleis erbaut und ausserdem ein drittes Gleis vorgesehen werden, habe der Tagebuchschreiber gehört. Einen grossen Militärtransport kann die sibirische Eisenbahn, so wie sie gegenwärtig ist, nicht bewältigen. In der gegenwärtigen Zeit liegen die Dinge so, dass Russland thatsächlich die schwersten Anstrengungen nicht scheuen darf, um Baarmittel zur Befriedigung der wirthschaftlichen Ansprüche, für die Hebung der wirthschaftlichen Lage des Reiches zu beschaffen. Fürst Meschtscherski räth zu einer grossen Anleihe, obgleich er sich die Last der Zinsenzahlung für die Anleihe nicht verhehlt. Aber es bleibe nichts anderes übrig, auf dem Wege, der einmal betreten worden ist, müsse vorwärts geschritten werden. Ueberall in Russland Eisenbahnen bauen, das allein könne das Heilmittel für die Gesundung der wirthschaftlichen Lage sein. Ohne Verzögerung des Eisenbahnnetzes müsse der gegenwärtige kraftlose wirthschaftliche Zustand des Reiches weiter bestehen bleiben.

Die Lage ist von dem Fürsten wieder einmal scharf gezeichnet und auch dieses Mal hat er in vielem nicht Unrecht. Es ist aber auch interessant, von dem wohlorientirten Tagebuchschreiber, der in der St. Petersburger Gesellschaft zu Hause ist, zu hören, was denn nach Meinung der Petersburger leitend gewesen ist, als man sich entschloss, zum Bau der sibirischen Bahn zu schreiten. Selbstredend ist die angeführte politische Erwägung nur e i n Grund gewesen, aber immerhin gewiss ein sehr wichtiger, denn es wäre gewiss thöricht, die Erwägungen über die wirthschaftliche Erschliessung Sibiriens ganz ohne Einfluss sein zu lassen. Thatsächlich sind sie auch von allergrösstem Einfluss, nächst der Stärkung der politischen Bedeutung Russlands im fernen Osten, gewesen. In Russland wird es natürlich augenblicklich sehr schmerzlich empfunden, dass die Bahn nicht fertig ist und dass mit ihr nicht als mit einem leistungsfähigen Wege, auf dem grosse Truppenkörper schnell fortbewegt werden können, gerechnet werden kann.

Aber selbst wenn die Bahn baulich nach ihrem ersten Plane fertig gestellt worden wäre, was würde es doch nützen? Nach den Erfahrungen, die mit den schon seit einiger Zeit im Betriebe befindlichen Theilstrecken gemacht worden sind, vermuthlich nicht viel, denn es sind sehr grosse Rechenfehler bei der ursprünglichen Anlage gemacht worden, deren Folge ist, dass eine grosse Durchgangsbahn geschaffen worden ist, die ihrer technischen Anlage nach etwa einer „nebenbahnähnlichen Kleinbahn" zu achten wäre. Die Erkenntniss dieser schweren Missgriffe hat aber auch bereits dahin geführt, dass abermals grosse Kapitalien aufgewendet werden sollen, um gut zu machen, was noch gut gemacht werden kann. Aber der Fürst Meschtscherski hat vollkommen Recht, wenn er es ausspricht, dass die sibirische Bahn in wirthschaftlicher Beziehung dem europäischen Russland theuer zu stehen kommt, indem er dabei offenbar die Rückwirkung im Auge hat, die der gewaltige Kapitalabfluss auf die wirthschaftliche Entwickelung des europäischen Russlands haben muss und wohl auch nachweisbar gehabt hat, wovon die gewaltige Krisis, die noch kaum überstanden ist, beredtes Zeugniss ablegt. Aber jetzt heisst es, wie auch der Herausgeber des „Grashdanin" sagt: vorwärts, um das Angefangene zu Ende zu führen. Augenblicklich ist natürlich auch die sibirische Bahn trotz aller Unvollkommenheiten in den Dienst des Militärressorts gestellt und sie leistet soviel eben möglich ist. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird sie durch Rollmaterial und Betriebspersonal nach Möglichkeit verstärkt. So lesen wir in Rigaer Blättern, dass die Riga-Oreler und die baltische und Riga-Pleskauer Eisenbahnen in diesen Tagen einen Theil ihres rollenden Materials zum zeitweiligen Gebrauch an die westsibirische, mittelsibirische und Transbaikal-Eisenbahn abgefertigt haben, da der verstärkte Verkehr auf letzteren diese Anleihe nothwendig macht. Auch einige Lokomotivpersonale und eine erhebliche Anzahl Weichensteller sind in den fernen Osten abkommandirt worden. Auch andere russische Eisenbahnen haben Lokomotiven und Wagen für die sibirische Eisenbahn zu stellen. Wie die „Now. Wr." mittheilt, hofft man statt der bisherigen drei Paar Züge nunmehr bis sieben Paar in 24 Stunden abfertigen zu können.

Aber trotz dieser möglichsten Verstärkung des Lokomotiv- und Wagenparkes wird die Bahn für die gegenwärtigen kriegerischen Verwickelungen kaum von grosser Bedeutung werden können, weil die zur Ueberwindung der grossen Strecken erforderliche Zeitdauer eine so sehr lange ist. In dieser Beziehung bringt die Zeitschrift „Ostasien" aus der Feder eines Japaners, der eben die Ueberlandreise gemacht hat, ganz interessante Mittheilungen über die Dauer der Reise, was gegenwärtig gerade eine gewisse besondere Bedeutung hat. Der Berichterstatter theilt mit, dass die Reise thatsächlich mit den zur Zeit bestehenden Verkehrsmitteln in folgender Zeit zurückzulegen ist:

Von Berlin nach Moskau (genau 43 Stunden)	2	Tage
„ Moskau mit dem Expresszug zweimal wöchentlich nach Irkutsk	8½	„
„ Irkutsk nach Sretensk	4½	„
„ Sretensk nach Chabarowsk	8	„
„ Chabarowsk nach Wladiwostok	1½	„
„ Wladiwostok nach Niigata	2	„
im ganzen	26½	Tage

Nach Tokio also 28½ Tage. In dieser Zeit kann demnach die Reise, wenn sie richtig vorher berechnet und eingerichtet ist, zurückgelegt werden, sicher aber in 30 Tagen, wenn man die regelmässigen Verspätungen berücksichtigt.

Das kann der einzelne Reisende; Truppenkörper gebrauchen mindestens 50 % mehr Zeit, d. h. 45 Tage, oder ebensoviel wie auf dem Seewege.

— **Eisenbahnprojekte im Ural.** Wie die „Birsh. Wed." mittheilen, hat das Ministerium der Verkehrsanstalten in den Ural drei Partien Ingeniöre abkommandirt, um Voruntersuchungen für die in Aussicht genommenen neuen Schienenwege zu machen. Die eine dieser Eisenbahnen von 720 Werst Länge soll am westlichen Abhange des Ural von der Lonjwenskifabrik nach Jekaterinburg (Station der Jekaterinburg-Tjumen-Eisenbahn) führen, während der zweite Schienenweg von 760 Werst Länge von Newjansk (Station der Perm-Tscheljäbinsk-Eisenbahn) über Irbit zur Station Bogdanowitsch (Station der Jekaterinburg-Tjumen-Eisenbahn), der dritte von 1 230 Werst Länge durch den südlichen Ural von dem Bakalskibergwerk zum Magnetberge mit einer Abzweigung nach Ufa geführt werden soll. Für die Arbeiten auf diesen Linien sind vom Ministerium 387 300 R. angewiesen worden.

— **Ueber die französische Eisenbahn in Dahome** entnehmen wir einer Darstellung in der „Deutschen Kolonialztg." folgendes:

Die Expedition, welche die ungefähre Trasse einer Eisenbahn von der Küste nach dem Innern zunächst auf eine Länge von etwa 150 km feststellen sollte, hat ihre Thätigkeit beendet. Sie ging von der Küste in nördlicher Richtung vor, durchquerte diejenigen Gegenden, welche hinsichtlich des zukünftigen Frachtverkehres am günstigsten erschienen und erkundete sie bis in die Höhe von Carnotville, um den ungefähren Verlauf der Bahn, die annähernde Länge der Linie, die Natur und die Produkte des Bodens, die Ausdehnung der voraussichtlich nöthig werdenden hauptsächlichsten Kunstbauten festzustellen. Die Eisenbahn wird ausgehen von Kotonu, welcher Punkt als Kopf der Linie gewählt worden ist, weil er schon durch eine Wasserstrasse mit der Mitte von Dahome in Verbindung steht und weil sein „wharf" der einzigste Hafen ist, wo das Material ausgeschifft werden kann. Die Linie folgt der Küste bis Widah, wendet sich dann nach der Provinz Allada, für welche man durch diese Verbindung eine Erweiterung des Oel-Palmenbaues erhofft, durchschreitet dann nördlich von Toffo den Lama, eine wüste, 12 bis 15 km breite Niederung, welche das Bett eines ehemaligen Flusses zu sein scheint. Hierauf tritt die Linie in die Provinz Abome ein, berührt den Ort gleichen Namens aber nicht selbst, da derselbe nur eine militärische Position bildet und auf dem höchsten Punkt des Königreichs liegt, durchschneidet dann die fruchtbaren Gegenden von Cana, Savaku, Passagu, Dan und führt hierauf an einem Rücken mit schwachen Abhängen zwischen Su und Kufo entlang, wodurch es möglich wird, leicht nach Atcheribe zu gelangen, an welchem Ort der Su überschritten wird, worauf die Eisenbahn in die reichen Gebiete von Pauiguan und Dessas gelangt. Hierauf führt die Linie nach Aguagu, dann nach Sevalu, welches nicht in fruchtbarer Gegend liegt; der Weme wird auf einer 120 m langen Brücke überschritten, worauf Save und endlich Tschauru erreicht wird. Später soll die Bahn bis Paraku und zum Niger verlängert werden, wodurch eine Gesammtlänge von 700 km erreicht würde. Die Einnahmen werden auf 3 000 Fr. für das Kilometer bis Tschauru bei einem Tarif von 40 Cts. für Kilometer und Tonne oder auf 8 000 Fr. bei einem Tarif von 70 Cts. veranschlagt. Die Bauausgaben werden auf 65 000 Fr. für das Kilometer geschätzt.

— **Das Schicksal der Eisenbahn-Güterwagen in Amerika.** Zur Rücksichtslosigkeit, mit welcher der Amerikaner veraltete Einrichtungen aufgibt, sobald er erkannt hat, dass er sie durch bessere ersetzen kann, theilt, wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, ein drastisches Beispiel die Pittsburger „Evening News" mit, indem sie beschreibt, wie die pennsylvanische Eisenbahngesellschaft mit ihren ausser Dienst gesetzten Güterwagen verfährt. Vor noch nicht langer Zeit wurden die 30 000 englische Pfund- (gleich etwa 13,5 t) Ladefähigkeit besitzenden Wagen als werthvolle Bestandtheile des Parks betrachtet; es kamen dann in rascher Folge die 40 000 Pfund- (gleich 18 t) und 50 000 Pfund- (gleich 22,5 t) Wagen und seit zwei bis drei Jahren die 100 000 Pfund- (gleich 45 t) Wagen auf, und das Ergebniss dieses Fortschritts ist, dass man heute die 30 000 Pfund fassenden Wagen auf den Aussterbeetat gesetzt hat. Sie sind als keiner Ausbesserung mehr werth bezeichnet und werden, sobald sie einen, wenn auch nur geringen Schaden erlitten haben, auf ein Seitengleise der Werkstätten in Pitcairn geschoben. Wenn dasselbe gefüllt ist, d. h. mit etwa 75 Wagen besetzt ist, werden die Kasten mittels hydraulischer Winden neben das Gleise geworfen und zu einem Feuer angezündet, das in dem trockenen Pitch pine und Eichenholz willige Nahrung findet. Die Untergestelle werden noch benutzt und die in der Asche zurückbleibenden Eisenbeschläge als Alteisen verkauft. Auf diese Weise werden in Pitcairn allein monatlich 400 bis 500 Wagen verbrannt, jedoch ist bei den Werkstätten von Altoona noch eine ähnliche Feuerbestattung eingerichtet. Man hält dafür, dass der Zeitpunkt, zu welchem die 40- und 50 000 Pfund-Wagen gleichem Schicksal verfallen, nicht fern ist.

— **Der bekannte amerikanische Finanzmann C. P. Huntington,** der in der Entwickelung des amerikanischen Eisenbahnwesens eine grosse Rolle gespielt hat, ist, wie der „Berl. Akt." mittheilt, in Newyork gestorben. Huntington, geboren im Staate Connecticut, war ein self made man im besten Sinne. Er ist ein hoher Siebziger geworden. Ohne Mittel zu besitzen, wanderte er in jungen Jahren nach Kalifornien aus und gründete in Sacramento bei San Francisco ein Eisengeschäft in Nägeln, das er dank seiner Thatkraft und Umsicht bald zur Blüthe brachte. Später nach Newyork übergesiedelt, unternahm er im Jahre 1861 gemeinschaftlich mit Stanford, Crocker und Hopkins, die er sämmtlich überlebte, den Bau der Central Pacific-Eisenbahn. Bekannt ist, dass er allmählich die leitende Persönlichkeit der Central Pacific-Eisenbahn wurde und zuletzt ein ungeheueres Eisenbahnnetz unter seine Herrschaft brachte, insbesondere auch die Southern Pacific of California und die für die Vereinigung dieser und anderer Bahnen geschaffene Southern Pacific Company.

Allgemeines.

— Ueber **Kolonialbahnen** hielt der Schöpfer der Kongobahn Oberstleutnant Thys vor einigen Tagen auf dem internationalen Kolonialkongress zu Paris einen Vortrag. Thys berichtete der „Köln. Ztg." zufolge, dass er einen Fragebogen an alle Kolonialeisenbahngesellschaften gerichtet habe. Die zahlreich eingelaufenen Antworten würden demnächst veröffentlicht werden. Die wesentliche Frage für den Bau von Kolonialbahnen sei die des Eintretens der Regierung des Mutterlandes für ihren Bau und Betrieb. Der Bau sei immer ein Werk, das ein beträchtliches Wagniss in sich trage. Dennoch haben die Regierungen begriffen, dass ihr Eingreifen im allgemeinen eine Pflicht ist. Wie soll es geschehen? Das muss sich aus dem Zwecke der Bahn ergeben. Eine Kolonialbahn soll in ihren Anfängen nicht darauf ausgehen, die Boden- und dergleichen Erzeugnisse zu sammeln, sondern den Tauschhandel zu bewirken und zu fördern. Erst später, in dem Maasse, als sich ihre Leistungskraft für den Transport steigert, wird sie der Produktensammler werden. Zwei Fragen erheben sich da: Welcher Art sind die ausbeutungsfähigen Hilfsquellen eines als reich geltenden Landes? Welche Art Bahn soll man bauen? Es gibt Länder, die derart von der Natur begünstigt sind, dass, selbst wenn der Staat die Nothwendigkeit einer Bahn nicht begriffe, das Privatunternehmerthum früher oder später sich der Sache bemächtigt hätte. Das war der Fall mit der Kongoeisenbahn. Und doch, wie viel Schwierigkeiten hat es gemacht, auch hier die ersten Mittel aufzubringen! Redner erwähnte, dass von 650 Personen, die er aufsuchte, 300 mit einem verzweifelnden Skeptizismus ihn empfingen und verschiedene ihn überhaupt vor die Thür setzten. Wenn sich nicht Herr Lent, der intelligente Vertreter eines deutschen Bankhauses, gefunden hätte, der nach dreistündiger Prüfung des Planes zugriff, so wäre dieser ins Wasser gefallen gewesen. Also selbst eine **Bahn von so günstigen Vorbedingungen wie die Kongobahn**

verdankt nur der Gunst glücklichen Zufalls ihre Begründung. Das Eingreifen des Staates gründet sich auf den Grundsatz, dass die Schöpfung eines mächtigen Transportmittels in einem neuen Lande den Wohlstand des Landes vermehrt und somit dem Staate selbst Nutzen bringt. Der Staat soll als Bürge für die Verzinsung des aufgewandten Kapitals eintreten, aber nicht, indem er wie Frankreich für die Bahn Dakkar-St. Louis 6 % gewährleistet. Er soll einen mittleren, etwas unter dem Zinsfuss seiner Rente stehenden Satz annehmen. Denn wenn die Rente 3 % trägt, man aber als Zinsgewähr des Staates für eine Bahn 4 % ansetzte, würde jedermann das Geschäft machen wollen. Das hiesse nicht mehr eine Bahn bauen, sondern billige Rente kaufen. Der Bau einer Kolonialbahn muss das Ergebniss einer Verständigung zwischen Staat und Konzessionär sein. Einerseits der Staat, der sich nur in dem Maasse des Möglichen einzulassen und die Interessen der Schuldtitelbesitzer zu wahren hat, andererseits der Konzessionär, der auf ein möglichst geringes Wagniss zu achten hat. Beide müssen loyal vorgehen. Wenn es dem Staat gelänge, einen Unternehmer über das Ohr zu hauen, der infolge dessen seinen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen könnte, so machte er ein ebenso schlechtes Geschäft wie der Unternehmer, der zu hohe Ansprüche seinerseits stellte. Wenn aber die Bahn bei einer angemessenen Zinsgewähr für seine Schuldtitel Geschäfte macht, so wird sie danach trachten, den Staat abzufinden. Beide sollen sich auch über die Verdingung des Baues einigen, mit gleichen Interessen, wenn hierbei Ersparnisse gemacht oder über den Voranschlag Ausgaben gemacht werden müssen. Es gibt auch andere Arten des Verfahrens zwischen Staat und Unternehmer. Die englische Regierung schlug jüngst für den Bau einer Bahn im oberen Aschantilande einer ziemlich bedeutenden Gruppe vor, die Bahn auf ihre Kosten zu bauen, unter der Bedingung, dass die Gruppe die Zinsgewähr des aufgewandten Kapitals leiste. Das ist die umgekehrte Art und Weise. Sie schien anfangs dem Redner seltsam, dann aber bei Prüfung der Umstände ganz logisch. Aus seinem Fragebogen theilte Redner mit, dass alle Antworten einig sich gegen die Zwangsarbeit beim Bau ausgesprochen. Ebenso sprechen sich alle für eine Spurweite von 1 m bis 0,75 und selbst 0,60 m aus. Das Ideal ist die Schmalspurbahn, die, ein Mittelding zwischen Karawanenweg und Eisenbahn, sich überall dem Boden anschmiegt. Den Vortrag lohnte reicher Beifall.

In seiner Schlussversammlung nahm der Kongress als Schlussfolgerung des Vortrages einen Satz an, der es als Pflicht der Regierungen erklärt, „durch den Bau von Eisenbahnen den wirthschaftlichen Werth der Kolonien zu erschliessen und zu diesem Zweck die nöthigen finanziellen Opfer zu bringen, um den für diese Unternehmungen aufgewandten Kapitalien Sicherheit und Verzinsung zu gewährleisten".

— **Ueber Versuche mit Stossfangschienen** berichtet die „Schweizerische Bauzeitung" in recht abfälliger Weise (zu vergl. die Nummer vom 21. Juli d. J.). Danach haben die mit der Stossfangschiene angestellten Versuche auf der Linie Wien-Salzburg der österreichischen Staatsbahnen keine günstigen Ergebnisse aufzuweisen, wie aus einem im 4. und 5. Heft des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" veröffentlichten Bericht hervorgeht. Auch auf der Wiener Stadtbahn gemachte Beobachtungen entsprechen den Ergebnissen dieses Berichtes, dessen Verfasser, Oberingeniör von Fischer-Zickhartburg, seine Meinung über die Stossfangschiene in folgenden Sätzen zusammenfasst: „Die Ausrüstung alter Gleise mit Stossfangschienen ist nicht geeignet, deren Verwendungsdauer in zweckmässiger Weise zu verlängern. Die durch die Ausrüstung erzielten Vortheile sind zum Theil vorübergehender Art, auch stehen ihnen bemerkenswerthe Nachtheile entgegen. In Bögen ist diese Stossanordnung auch da nicht zu empfehlen, wo Züge mit gleichmässig abgenutzten Radreifen verkehren. Die Behauptung der Möglichkeit, bei Neuanlagen unter Benutzung der Stossfangschiene längere Schienen verwenden zu können, ist dahin richtig zu stellen, dass die Stosslücke durchaus nicht die Hauptursache des Hämmerns ist, vielmehr andere Ursachen stark überwiegen. Auch in der weiteren Anwendung dieser Stossausrüstung beim Baue neuer Gleise ist mit grosser Vorsicht vorzugehen, um die Erfahrungen an den bisherigen Neuanlagen berücksichtigen zu können."

— **Das schnellste Schiff der Welt.** Durch die englische Presse gehen, wie wir der „Köln. Volksztg." entnehmen, Mittheilungen über die „Viper", deren Durchschnittsgeschwindigkeit 35,8 Knoten, d. h. nicht ganz 69 km in der Stunde beträgt, also derjenigen eines Schnellzuges gleichkommt. Der Torpedobootzerstörer „Viper" ist von der Firma Hawthorn & Leslie in Newcastle gebaut worden und hat durch die erreichte hohe Geschwindigkeit von 35,8 Knoten berechtigtes Aufsehen erregt. Das Schiff ist nunmehr von der englischen Admiralität angekauft und unter dem Namen „Cobra" in die englische Marine eingereiht worden. Auf Verlangen der Admiralität erfährt es einige Umbauten von geringer Bedeutung und geht dann nach Devonport, um seine offiziellen Probefahrten an der abgesteckten Meile zu erledigen. Der neue Torpedobootzerstörer ist für Dampfturbinenbetrieb eingerichtet und hat eine Länge von 64 m, eine Breite von 6,4 m und bei einem Tiefgang von 3,88 m eine Wasserverdrängung von 350 t. Diese Maasse unterscheiden sich nur wenig von denen der Torpedobootzerstörer mit den gewöhnlichen Maschinen; die Wasserverdrängung der „Viper" ist nur um 25 t grösser, als jene der bisherigen schnellsten Fahrzeuge.

— **Ueber das indische Omnibuswesen** bringt der „Globus" folgende charakteristische Mitteilungen: Rantschi liegt in den Bergen von Chutia Nagpur in Bengalen, hat eine Missionsstation und eine Anzahl europäischer Bewohner, die, wenn sie nach Kalkutta wollen, zur nächsten Eisenbahnstation Purulia müssen. Diese ist von Rantschi 74 englische Meilen oder 119 km entfernt. Da der Verkehr ein lebhafter ist, so verfiel ein gescheiter Eingeborener auf den Gedanken, eine Omnibuslinie zwischen beiden Orten zu errichten. Er schuf einen Räderkarren, einen Pus-Pus, wie er ihn nach dem europäischen Wort nannte, und liess diesen, da Zugthiere nicht vorhanden waren, durch Menschen ziehen. Mit den Dörfern an der Strasse wurden Verträge geschlossen und nach je acht englischen (ungefähr zwei deutschen) Meilen, die im langsamen Trabe zurückgelegt wurden, stand ein neues Menschenrelais zur Verfügung. Die Zahl der Vorgespannten war je nach der Last verschieden, und die Leute ertrugen die Spanndienste recht gut; sie nährten sich dabei von Reis und kauten etwas Tabak. Diese Fahrt mit Menschen von Rantschi nach Purulia kostete für die Person 15 Rupien, etwa 28 ℳ. Aber auch in Indien ruht der Wettbewerb nicht. Ein findiger Kopf in Rantschi richtete einige Kameele zum Ziehen ab und spannte das sonst für Traglasten bestimmte Thier vor einen vierräderigen, mit einer Plane überzogenen Karren. Der Kameelomnibus legt die 119 km Entfernung zwischen beiden Orten jetzt in 13 Stunden zurück, wobei die Thiere nur einmal abgelöst werden. Da er die Strecke für nur 2 Rupien (nicht ganz 2 ℳ) fährt, so ist der Menschenomnibus natürlich eingegangen.

Bücherschau.

— **Die Schwebebahn.** Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen. Nürnberg 1900.

Ueber das ebenso genial erdachte, wie in den Einzelheiten zweckmässig durchgearbeitete Bahnsystem, eine der gründlichen deutschen Erfindungen, die die höchste Aufmerksamkeit, ja das uneingeschränkte Lob des Auslandes gefunden haben, haben wir bereits eingehender berichtet (vergl. den Aufsatz in Nr. 100 S. 1613 Jahrg. 1899 d. Ztg.). Die kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen hat der diesem Aufsatz zu Grunde gelegten Veröffentlichung sehr bald, wohl aus Anlass der Pariser Weltausstellung, die vorliegende sorgfältig ausgestattete Schrift folgen lassen, die sich nochmals eingehend über das System im allgemeinen, die Barmen-Elberfeld-Vohwinkeler Schwebebahn im besonderen und über die Vorzüge des Systems gegenüber der Standhochbahn verbreitet. Die Schrift ist mit sehr zahlreichen hübschen Schaubildern und Linienrissen ausgestattet und hier und da mit Rücksicht auf den weiter fortgeschrittenen Bau des grossen Barmen-Elberfelder Unternehmens erweitert.

Bei dieser Gelegenheit machen wir darauf aufmerksam, dass die Firma im Vincenner Annex der Pariser Weltausstellung einen aus zwei Oeffnungen bestehenden 60 m langen Schwebebahnabschnitt mit Einzelstützen, sonst genau nach Barmen-Elberfelder Muster, den Ausstellungsbesuchern in wahrer Grösse vorgeführt hat. Die Stützen der Pariser Bahnstrecke sind von der Firma Daydé & Pillé in Paris errichtet, während die anderen Theile von den Firmen geliefert wurden, die die Elberfelder Bahn bauen, und zwar das Tragwerk von der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Aktiengesellschaft, die Wagen von van der Zypen & Charlier in Deutz und die elektrische Ausrüstung von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Co.

— **Tuberkulose-Merkblatt.** Bearbeitet im kaiserlichen Gesundheitsamte. Unter dieser Ueberschrift erschien soeben im Verlage von Julius Springer in Berlin N. eine auf den knappen Raum eines halben Bogens bemessene Zusammenstellung derjenigen Lebensregeln und Rathschläge, welche jener verbreitetsten und verderblichsten aller ansteckenden Krankheiten gegenüber zu beachten sind. In gedrängter Kürze gibt das Blatt eine Schilderung von der drohenden Gefahr der Ansteckung und

der Mittel, durch die ihr vorzubeugen und mit denen der bereits eingetretenen Krankheit zu begegnen ist. Der Preis des Blattes ist 5 ₰, bei Entnahme von 100 Stück 3 ℳ, für 1 000 Stück 25 ℳ. Bei dieser niedrigen Preisstellung eignet es sich in erster Linie zur Massenverbreitung durch Auslegung und Aushang an besuchten Orten, durch Vertheilung in den Schulen, in Fabriken und grösseren Werkstätten und wird, in dieser Weise verwandt, sicherlich nicht ohne segensreichen Erfolg bleiben. Bei der Tuberkulosegefahr, der auch die Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten ausgesetzt sind, würde sich auch eine Verbreitung des Blattes gerade in ihren Kreisen als eine empfehlenswerthe gesundheitspolizeiliche Maassregel erweisen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2348 vom 10. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und an die königliche Eisenbahndirektion Altona, betreffend Antrag auf Auslegung des § 5 Abs. 2 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 16. August d. J.).

Nr. 2454, Nr. 2455 und Nr. 2456 vom 14. August d. J., Nr. 2457 vom 15. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vorlagen für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 14., 15. und 16. August d. J.).

Nr. 2510 vom 17. August d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Entwurf eines vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 17. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Aenderung der Benennung der Station Dambeck.

Die an der Strecke Oebisfelde-Salzwedel des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg gelegene Station Dambeck erhält zur Unterscheidung von der Station Dambeck in Mecklenburg vom 1. September d. J. ab die Benennung „Dambeck (Altmark)“.

Magdeburg, den 15. August 1900. (1977)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Erweiterung der Befugnisse des Stadtbüreaus der k. k. österr. Staatsbahnen in Salzburg.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1900 wird der Eilgutaufgabedienst bei dem Stadtbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen in Salzburg, welcher bisher nur auf den Lokalverkehr beschränkt war, auf sämmtliche Verkehre, in welchen ab der Station Salzburg k. k. St. B. eine Eilgutabfertigung stattfindet, zu den ab dieser Station gültigen Entfernungen und Tarifsätzen ausgedehnt.

Von dem genannten Zeitpunkte an hat die Avisirung von Nachnahmen nach Eingang, sowie die Rückrechnung von Frankaturnoten, welche von der Expeditstelle Salzburg (Stadtbüreau) stammen, direkt an diese zu erfolgen.

Ebenso sind Reklamationsanzeigen über Abgänge und Ueberschüsse bei den in Salzburg (Stadtbüreau) abgefertigten Sendungen, sowie sonstige Korrespondenzen, welche auf den Dienst dieser Expeditstelle Bezug haben, direkt an dieselbe zu adressiren.

Die reglementarische Lieferfrist wird nach den für Salzburg k. k. St. B. gültigen Entfernungen berechnet.

Wien, am 8. August 1900. (1978)

3. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 werden für Kohlensendungen in ganzen Wagenladungen unter den Bedingungen des vorbezeichneten Tarifs von Cleophasgrube und Myslowitz, sowie Myslowitzgrube nach Wadowice Kaiser Ferdinands-Nordbahn ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung gebracht, welche ab Cleophasgrube 494, ab Myslowitz und Myslowitzgrube 457 Heller für 1 000 kg betragen.

Kattowitz, den 15. August 1900. (1979)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. September d. J. treten im Verkehr der Station Käferthal (Nebenbahn) der Mannheim - Weinheim - Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn mit der Station Weimar pr. Staatsbahn des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt (Tarifheft Nr. 1) direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. August 1900. (1980)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V) und Berlin - Stettin-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe III/V).

Die Ausnahmetarife für Braunkohlenbrikets bei Auflieferung von mindestens 20 000 kg 6 B des ostdeutsch - mitteldeutschen Gütertarifs und 6 C des Berlin-Stettin-mitteldeutschen Gütertarifs werden mit sofortiger Gültigkeit auf Rohbraunkohle ausgedehnt. Ausserdem ist hinter das Wort Braunkohlenbrikets in die Ueberschrift der genannten Ausnahmetarife zu setzen („auch Nasspresssteine)“.

Magdeburg, den 14. August 1900. (1981)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donau-Dampfschifffahrt, und zwar:

A.-T. I (Verkehr mit Bayern),
„ II (Verkehr mit dem übrigen Süddeutschland),
„ III (Verkehr mit Lindau und Vorarlberg),
„ IV (Verkehr mit der Schweiz),

sämmtlich gültig vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.

Am 1. September 1900 erscheint zu den oben bezeichneten Tarifen je ein neuer Nachtrag, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Tariftabellen.

Durch die Ziffer V des I. Nachtrages zum A.-T. II (Bahnfrachten ab Passau Donaulände nach süddeutschen Nichtverbandsstationen) wird die Bekanntmachung Nr 872 auf Seite 442 der Ver-

einszeitung Nr. 27 vom 6. April 1898 aufgehoben und ersetzt.
München, den 12. August 1900. (1982)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. gelangen für die Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (Schnitttafel II a der Abtheilung E) neue Theilfrachtsätze zur Einführung.
München, den 18. August 1900. (1983)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. gelangen für die Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (Linie Parsch-St. Leonhard-Drachenloch) — Schnitttafel II a — neue Frachtsätze zur Einführung.
München, den 13. August 1900. (1984)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ist ein neuer Binnengütertarif, Theil II in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und des Kilometerzeigers.
Die in dem Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden. (1985)
Direktion
der Militär-Eisenbahn.

Grossherzogliche badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. September l. J. an wird zu den Gütertarifen Basel bad. Bahn loco und transit — Mittel- und Westschweiz vom 1. Januar 1899 je der II. Nachtrag ausgegeben.
Solche enthalten u. a. geänderte Frachtsätze für die schweiz. Seethalbahn, neue Frachtsätze für die Stationen der Pont-Brassusbahn, sowie der Regionalbahn Pruntrut-Bonfol und Aenderungen bezw. Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen für Steine und Holz.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterverwaltung Basel und unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 13. August 1900. (1986)
Grossh. Generaldirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.
Am 1. September d. J. werden in den Verband neu aufgenommen:
a) die an der Strecke Chemnitz-Stollberg gelegene Verkehrsstelle Niederdorf i/Sachsen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und
b) die Station Steinau Oderhafen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.
Auf der Station Steinau Oderhafen ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht gestattet.
Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres für Niederdorf i/Sachsen die Entfernungen der Station Jahnsdorf i. Erzgebirge zuzüglich 7 km und für Steinau Oderhafen die Entfernungen der Station Steinau a/O. zuzüglich 3 km zu Grunde zu legen.
Breslau, den 14. August 1900. (1987)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.
Am 1. September 1900 werden die Stationen Algringen und Gandringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, erstere, insoweit nicht schon direkte Frachtsätze für den Verkehr mit einzelnen sächsischen Stationen bestehen, in den sächsisch-südwestdeutschen Verkehr (Tarifheft 4) einbezogen.
Der Frachtberechnung werden für Algringen die um 13 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Diedenhofen und für Gandringen die um 3 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Hagendingen zu Grunde gelegt.
Dresden, am 16. August 1900. (1988)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Thierverkehr.
Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag I zum Thiertarif in Kraft.
Derselbe enthält:
1. Ergänzung der Kilometer- und Frachttabellen aus Anlass der Einbeziehung der Stationen
Carsdorf, Cölleda, Deuben b. Zeitz, Eckartsberga, Krölza-Ranis, Laucha a. Unstr., Nebra, Neudietendorf, Oberröblingen a. Helme, Schleusingen, Sömmerda, Suhl, Teuchern und Ziegenrück des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Eisleben, Kötschau, Lützen, Oberröblingen a. See und Rippach-Poserna des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle a/S., Cönnern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, Engen der badischen Staatseisenbahnen, Blaubeuren, Cannstatt, Riedlingen, Rottweil, Saulgau und Sigmaringen der württembergischen Staatseisenbahnen.
2. Ergänzung der Stations-Tariftabellen.
3. Berichtigungen.

Insoweit durch den Nachtrag für den Verkehr zwischen Breslau Viehhof einerseits und den Stationen Hemsbach und Schwetzingen der Main-Neckar-Bahn andererseits Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen billigeren Sätze noch bis 4. Oktober d. J. in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.
Erfurt, den 13. August 1900. (1989)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarife für den Verkehr der Tarifgruppe VI und die Staatsbahnwechselverkehre mit dieser Gruppe.
Am 1. September d. J. wird der an der Strecke Leinefelde-Treysa zwischen den Stationen Oberbeisheim und Homberg (Reg.-Bez. Cassel) gelegene Haltepunkt Remsfeld, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Stückgutverkehr eröffnet und in die obengenannten Tarife einbezogen.
Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist in Remsfeld ausgeschlossen.
Cassel, den 14. August 1900. (1990)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.
Mit dem 20. d. Mts. treten für die Beförderung von Heu und Stroh (Ausnahmetarif 24) im Verkehre mit Wadowice, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 11. August 1900. (1991)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.
Am 20. August 1900 treten Frachtsätze von den Stationen Horst i/Westf. und Hugo in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 9. August 1900. (1992)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft Nr. 3.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab wird die auf Seite 197 des Heftes Nr. 3 zum mitteldeutschen Privatbahnverkehr verzeichnete Schnittentfernung Schneeberg i. M.-Finsterwalde von 89 km auf 99 km erhöht.
Erfurt, den 14. August 1900. (1993)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Theil II, Heft 2.
Am 1. September l. J. wird das Heft 2 des Theiles II neu ausgegeben. Dasselbe enthält Frachtsätze für den Klassengüterverkehr zwischen Stationen der k. ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken) einerseits, dann Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.
München, den 14. August 1900. (1994)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr und Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr.
Am 1. Oktober d. J. kommt ein neues bayerisch-sächsisches Tarifheft 2 zur Einführung, welches Entfernungen und Frachtsätze zwischen sämmtlichen für den Güterverkehr eingerichteten bayerischen Stationen (ausschliesslich der Vizinal- und Lokalbahnstationen) sowie den Stationen Aschaffenburg und Gemünden (Gemeinschaftsstationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen und des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.) einerseits und sächsischen Binnenstationen andererseits enthält.
Der Verkehr mit den königlich bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen, sowie den bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München wird auf Grund eines besonderen Tarifs unter der Bezeichnung: „Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif. Gül-

tig vom 16. Juli 1900" abgefertigt, der zugleich als Anhang zum Tarifhefte 2 für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr gilt.

Durch das neue Tarifheft 2 wird das bisherige Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben, auch verlieren die im Hefte 2 des rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Gütertarifs enthaltenen und in das neue bayerisch-sächsische Tarifheft 2 übertragenen Entfernungen und Frachtsätze für Aschaffenburg und Gemünden (ausgenommen diejenigen für Reichenberg S. N. V. B.) am 1. Oktober d. J. ihre Gültigkeit.

Ueber die neuen Frachtsätze, die vereinzelt mit Erhöhungen verbunden sind, ertheilt zunächst unser hiesiges Verkehrsbüreau — Wienerstrasse 4 — auf schriftliche Anfrage Auskunft.

Von welchem Tage an das neue Tarifheft 2 bei den Verbandsstationen zu erlangen ist, wird noch besonders bekannt gegeben. Die in dasselbe aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, am 15. August 1900. (1995)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten oder seither vorhandene Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Oktober in Kraft.

Der Nachtrag wird kostenfrei abgegeben.

München, 15. August 1900. (1996)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe von Nachträgen zu den Lokaltarifen für die gesellschaftlichen Lokalbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1900, bezw. hinsichtlich der Lokalbahn Lundenburg-Landesgrenze vom Tage der Betriebseröffnung gelangt Nachtrag II zu dem Lokalpersonentarife für die gesellschaftlichen Lokalbahnen (vom 1. Januar 1898), ferner Nachtrag III zu dem korrespondirenden Gütertarife (vom gleichen Datum) zur Ausgabe.

Diese Nachträge enthalten nebst einigen minder wichtigen Ergänzungen und Abänderungen der Haupttarife die Gebühren und Tarifbestimmungen für die Lokalbahn Lundenburg-Landesgrenze.

Exemplare der bezeichneten Drucksachen können zum Preise von 6 H. für das Stück bezogen werden.

Wien, den 15. August 1900. (1997)
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. tritt ein neuer Binnen-Personen- und Gepäcktarif Theil II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, sowie der Preistafel I.

Die in dem Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Direktion (1998)
der Militär-Eisenbahn.

---

5. Verdingungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung und Aufstellung der Wegübergangabschlüsse für die Bahnlinie Neustadt-Donaueschingen soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote sind spätestens am 31. August d. J., Abends 6 Uhr, mit der Aufschrift „Wegübergangsabschlüsse" verschlossen und frankirt hierher einzureichen.

Die näheren Bedingungen können durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1999)
Neustadt i/Schwarzwald, 9. August 1900.
Die gr. Eisenbahnbauinspektion.

Die Lieferung und Aufstellung der neuen sowie der Abbruch der alten Eisenkonstruktion der Saarbrücke bei Hanweiler, umfassend rund 324 t Flusseisen, 14 t Gusseisen, 6 t Stahl für die neue Brücke und 268 t Abbruch der alten Saarbrücke nebst anschliessender Strassenunterführung soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Angebot auf Saarbrücke bei Hanweiler"

bis zum Eröffnungstermine am 10. September cr., Vorm. 11 Uhr, an uns — Eisenbahn-Empfangsgebäude Saarbrücken — einzureichen.

Daselbst liegen auch die Bedingungen und Zeichnungen zur Einsicht aus. Die Bedingungen können auch gegen postfreie Einsendung von 5 ℳ, die Zeichnungen für 15 ℳ (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2000)
St. Johann-Saarbrücken, im August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung je einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Elbing und Neustettin am 4. September 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen Nr. 33, 33 a bis 40 sowie die Zeichnungen der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen etc. ohne die Zeichnungen 33, 33 a bis 40 ist 1,5 ℳ zu zahlen.

Danzig, den 10. August 1900. (2001)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf Bahnhof Friedland/Alle der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll die Anfertigung, Lieferung und vollständige betriebsfähige Aufstellung zweier Wasserkrähne öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt 55 A, Zimmer 133 und bei der Eisenbahnbauabtheilung 2 in Friedland/Alle zur Einsicht aus. Dieselben können auch gegen postfreie Einsendung von 1,20 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung der Verdingungshefte nach Anerkennung sämmtlicher Bedingungen durch eigenhändige Namensunterschrift, versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von zwei Wasserkrähnen auf Bahnhof Friedland/Alle" bis spätestens zum Termin, den 25. August 1900, Vorm. 10 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2002)

Königsberg i/Pr., den 8. August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf Bahnhof Friedland a/Alle der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll die ca. 524 m lange, 200 mm im Lichten weite Krahnleitung einschl. der erforderlichen Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt 55 A, Zimmer 133 und bei der Eisenbahnbauabtheilung 2 in Friedland a/Alle zur Einsichtnahme aus. Dieselben können auch gegen postfreie Einsendung von 1,20 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung der Verdingungshefte nach Anerkennung sämmtlicher Bedingungen durch eigenhändige Namensunterschrift, versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot für Krahnleitung auf dem Bahnhof Friedland a/Alle"

bis spätestens zum Termin, den 25. August 1900, Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen. (2003)

Königsberg i/Pr., den 9. August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Eisenbahnwerkstätten zu Elberfeld, Langenberg und Siegen lagernden Altmaterialien und Materialienabfälle als: Kupfer, Rothguss, Messing, Drehspäne von Eisen und Stahl, Blechschrott, Abfälle von Stahl, Schmiedeeisen und Gusseisen, Achswellen und Gummiabfälle, sollen öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstattsmaterialien" an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 13. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt und wird der Zuschlag bis zum 27. September d. J. einschliesslich ausgesprochen werden. Angebotbogen mit Massenverzeichniss und Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ von dem Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen, auch in den Geschäftszimmern der eingangs erwähnten Werkstätten eingesehen werden.

Elberfeld, den 11. August 1900. (2004)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 65. 22. August 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Von Berlin nach Konstantinopel.

Seit dem 1. Mai 1900 ist die Reise von Berlin nach der Hauptstadt des Königreichs Ungarn Budapest und damit die Reise von Berlin nach Konstantinopel auf dem Landwege wesentlich vervollkommnet. Die internationale Schlafwagengesellschaft (Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express Européens) in Brüssel hat ihren neuesten Luxuszug mit Genehmigung der betheiligten Regierungen von Preussen, Oesterreich und Ungarn zwischen Berlin und Budapest eingerichtet. Der neue Zug legt diese Strecke täglich in 16 Stunden zurück und seine Wagen werden drei mal wöchentlich in den Orient-Expresszug der Gesellschaft in Galantha eingefügt, so dass man ohne Wagenwechsel die Reise von Berlin nach Konstantinopel in 51 Stunden macht und unterwegs alle die den Luxuszügen dieser Gesellschaft eigenen Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten geniesst. Zu einer Versuchsfahrt mit dem neuen Zuge hatte die Unternehmerin Vertreter der betheiligten Regierungen, der Eisenbahnverwaltungen und der Presse eingeladen. Die Tageszeitungen haben über diese Reise (vom 27. April bis 8. Mai d. J.) zahlreiche Berichte gebracht. Die Mittheilungen an dieser Stelle kommen etwas verspätet, weil es zweckmässig erschien, den Lesern dieser Fachzeitschrift etwas mehr als einen blossen Festbericht zu liefern, das nöthige Material aber für eine kurze Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen von West- nach Osteuropa sowie die Entstehung und Fortbildung der grossen Gesellschaft, die sich die Pflege des europäischen internationalen Reiseverkehrs der oberen Zehntausend als Aufgabe gestellt hat, nicht sogleich zur Hand war und erst mit einigem Aufwand von Zeit und Mühe beschafft werden konnte.

I.

Die ununterbrochene Schienenverbindung von Deutschland und dem europäischen Westen nach Konstantinopel ist am 1. August 1888 in Betrieb genommen; wenige Wochen vorher, am 19. Mai 1888, war eine solche nach Saloniki hergestellt. Bis zum Jahre 1867 reichte die Schienenstrasse von Westeuropa in dieser östlichen Richtung nur bis zu der ungarisch-serbischen Grenze, sie führte nicht ganz bis Belgrad. Der Besuch der Pariser Ausstellung des Jahres 1867 soll dem Sultan Abdul Aziz, der damals zuerst mit der westeuropäischen Kultur in Verbindung trat, die Anregung zum Anschluss seines Reiches an das europäische Eisenbahnnetz geboten haben. Es hat volle 20 Jahre bedurft, bis dieser Gedanke, der Bau einer Eisenbahn von noch nicht 1 100 km Länge durch ein nur zum geringen Theil schwieriges Gelände, verwirklicht wurde. Erwägt man, dass innerhalb derselben 20 Jahre über das nordamerikanische Festland nicht weniger als vier selbständige Ueberlandbahnen, eine jede von einer Länge von 5—6 000 km, gebaut sind — die Bahn von Newyork nach San Francisco wurde am 10. Mai 1869 vollendet, am 18. März 1881 war durch den Zusammenschluss der Atchison-Topeka-Santa-Fé und der Southern-Pacific-Bahn bei Deming eine zweite südlichere Schienenverbindung zwischen dem atlantischen und dem stillen Ozean hergestellt, die dritte, die Northern Pacific-Bahn, wurde im September 1883, die vierte, die kanadische Ueberlandbahn, im August 1886 eröffnet —, so kann man die Verschleppung in der Ausführung eines so gesunden lebenskräftigen Planes nur aus den damaligen vollständig verrotteten wirthschaftlichen und politischen Verhältnissen der Türkei und ihrer Vasallenstaaten sich erklären. Hier tritt so recht handgreiflich der Gegensatz zwischen dem frischen, kräftigen, daneben aber auch rücksichtslosen und nur zu oft gewissenlosen Vorwärtsschreiten in den amerikanischen Freistaaten und dem ängstlichen, bedächtigen, überall an veralteten Vorurtheilen sich stossenden Vorgehen dieser altersschwachen europäischen Monarchien in die Erscheinung. Freilich in einer Beziehung zeigt die Geschichte der amerikanischen und der türkischen Bahnen einen auffallend ähnlichen Zug. Die ersten amerikanischen Ueberlandbahnen sind gegründet und gebaut von verwegenen Geschäftsleuten, die weniger für das allgemeine Wohl, als in die eigenen Taschen hinein arbeiteten und die Gelegenheit nicht unbenutzt liessen, sich mit ungezählten Millionen von

Dollars unrechtmässig zu bereichern.*) Auch der Bau der türkischen Anschlussbahnen ist von kühnen europäischen Spekulanten dazu verwerthet, den Staaten, vornehmlich der Türkei, ungemessene Geldsummen abzunehmen, die zum Eisenbahnbau nicht verwendet wurden. Die Amerikaner haben freilich das meiste dadurch verdient, dass sie möglichst schnell bauten; der eine Europäer hatte mit der Türkei einen Vertrag geschlossen, nach dem es für ihn vortheilhaft war, wenn er nur einen Theil der Linien baute und die Herstellung der Anschlüsse an das westeuropäische Netz so lange als möglich hinzögerte. Er hat es denn auch mit unleugbarem Geschick verstanden, aus dieser Vertragsbestimmung für sich, in völliger Missachtung des allgemeinen Wohles, Vortheile zu ziehen.

Die Eisenbahn von Belgrad nach Konstantinopel und Saloniki (die Bahn nach Saloniki zweigt bei Nisch von der Konstantinopellinie ab) durchzieht jetzt drei Staaten, Serbien, Bulgarien und die Türkei. Als zuerst, zu Ende der sechziger Jahre, die Verbindung Konstantinopels und Salonikis mit dem ungarischen Eisenbahnnetz in Frage kam, waren die politischen Verhältnisse noch andere; die türkische Regierung allein war berechtigt, die Konzession für alle diese Strecken zu ertheilen, und sie hat auf Grund von Verträgen aus den Jahren 1869 und 1872 den Bau, nachdem die Verhandlungen mit dem bekannten belgischen Geschäftmann Langrand-Dumonceau gescheitert waren, dem internationalen bayerisch-österreichisch-belgisch-französischen Unternehmer Baron Hirsch übertragen. Dieser fing den Bau von Osten an, im Jahre 1874 war die Strecke von Konstantinopel bis Bellova und von Saloniki bis Mitrowitza fertig. Dann hörte Hirsch mit dem Bau auf und beschränkte sich darauf, die fertigen Strecken durch eine von ihm gegründete Gesellschaft betreiben zu lassen.

Baron Hirsch, der vor einigen Jahren gestorben ist, war eine seiner Zeit viel genannte Persönlichkeit. Sein türkisches Eisenbahngeschäft hat ihn eigentlich so recht in der Leute Mund gebracht. Ob die vielen gegen ihn erhobenen Anklagen berechtigt oder übertrieben sind, soll hier nicht untersucht werden. Auf seine geschäftlichen Grundsätze wirft ein bezeichnendes Licht eine Erzählung Ludwig Bamberger's in dessen für die Kenntniss der Geschichte unserer Zeit so hochbedeutsamen Erinnerungen (S. 363, 364). Hirsch war durch seine Frau, eine geborene Bischoffsheim, einzige Tochter des Chefs des Brüsseler Hauses dieser Familie, in Verbindung mit der hohen internationalen Finanz getreten. In den Londoner, Amsterdamer und vor allem Pariser Geschäften dieses Welthauses war bekanntlich Bamberger während seiner Verbannung aus Deutschland zuerst in untergeordneten Stellen, später als Theilhaber beschäftigt. Mitte der sechziger Jahre war das Brüsseler Haus Bischoffsheim von den Interessenten der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, einer von einem französischen Projektenmacher und einer Anzahl kleiner Bankiers sowie südfranzösischer Marquis und Grafen gegründeten und alsbald in die grösste finanzielle Verlegenheit gerathenen Unternehmung, angegangen, der Bahn bei der Rettung vor dem Untergange behilflich zu sein. Hirsch wurde in die Sache eingeweiht. Als um jene Zeit der luxemburger Konflikt zwischen Preussen und Frankreich ausbrach, beschloss der Baron, aus diesem politischen Vorgang für das Geschäft Nutzen zu ziehen. „Er ging“, so berichtet Bamberger, „nach Berlin und äusserte dem Ministerium Bismarck, auf welche Art durch einen neuen Betriebsvertrag mit der Luxemburg-Bahn diese wichtige Handhabe für den Einfluss auf das Land und für militärische Bewegungen zu erwerben sei, und man zeigte sich willig, auf seine Vorschläge einzugehen. Soweit gekommen, wandte er sich nun nach Paris an die kaiserliche Regierung und demonstrirte dieser, was ihr bevorstehe, wenn sein Plan gelänge, bot ihr aber an, ihn zu ihren Gunsten umzugestalten, wenn sie der Luxemburg-Bahn ihrerseits die gewünschten Vortheile sichern wollte. Man liess sich das nicht zwei mal sagen, und die französische Ostbahn wurde nun bewogen, der Luxemburg-Bahn Einnahmen zu garantiren, für welche wieder die französische Regierung die Deckung zu liefern übernahm.“ Bamberger beurtheilt dieses geschäftliche Gebahren äusserst milde, ja er spricht ihm eigentlich seine Bewunderung darüber aus mit der Bemerkung: „Sein (Hirsch's) Scharfblick und seine erfinderische Kombinationsgabe lieferten bei dieser Gelegenheit ihre erste Meisterprobe.“ Bismarck hat eine derartige Doppelzüngigkeit jedenfalls anders aufgefasst. Als Hirsch im Jahre 1878 während des Berliner Kongresses erschien, um dort seine Interessen an den türkischen Bahnen zu vertreten, weigerte sich Bismarck, wie Bamberger wieder berichtet, „von ihm Notiz zu nehmen, und er musste unverrichteter Sache abziehen“.

Dieser Geschäftsmann nun liess sich, als er gewittert hatte, was in der Türkei an dem Bahnbau zu verdienen war, zunächst von seinem Schwiegervater eine angemessene Summe — man spricht von 5 000 000 Fr. — geben, die wohl vornehmlich als Bakschisch verwendet ist. Die Summe ist nützlich angelegt. Wenn man auch natürlich nicht genau weiss, wie er mit diesem Pfunde gewuchert hat, so erscheint es nicht unglaublich, dass sein Reingewinn sich auf 100—125 000 000 Fr. belief. Er verdiente zunächst dadurch, dass er die Bahnen erheblich billiger baute, als der Betrag war, den die türkische Regierung für das Kilometer zu zahlen sich verpflichtet hatte. Ferner hatte ihn die türkische Regierung mit Staatspapieren — den bekannten Türkenloosen — in einem Gesammtbetrage von 792 000 000 Fr. bezahlt, die er zum Kurse von etwa 128 % erhielt, während sie zu einem solchen von etwa 170 % an den Markt gebracht wurden. Zieht man dabei auch einen erklecklichen Betrag für Spesen, Auslagen, Gebühren der Vermittler usw. ab, so wird doch wohl auch hiervon ein hübsches Sümmchen in seine Tasche geflossen sein. Endlich enthielt die Konzession die Bestimmung, dass, solange nicht die unmittelbare Schienenverbindung zwischen Belgrad und Konstantinopel hergestellt war, die gesammten Betriebseinnahmen der Bahnen dem Unternehmer zufielen, während natürlich die Türkei die Verzinsung und Tilgung der Türkenloose zu besorgen hatte. Hirsch hatte also das grösste Interesse daran, den Zeitpunkt der Vollendung solange als möglich hinaus zu schieben, und das ist ihm, wie wir sehen werden, vortrefflich gelungen.

Als schliesslich doch die Orientanschlüsse fertig waren und Hirsch sich mit der Türkei finanziell auseinander setzen musste, sind gegen Mitte der achtziger Jahre die Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und der Türkei durch einen Schiedsspruch des Geheimraths von Gneist ausgeglichen, aus dessen Inhalt nur soviel bemerkt werden möge, dass Hirsch die Bahnen an die Türkei wieder abtrat, die sie nunmehr an eine besondere Gesellschaft, die Compagnie des chemins de fer orientaux, für einen Pachtzins von 1 500 Fr. für das Kilometer verpachtete. Die Verzinsung und Tilgung der Türkenloose (von denen nach dem letzten Geschäftsbericht der Betriebsgesellschaft etwa 326 000 000 Fr. im Umlauf waren) ist Sache der türkischen Regierung geblieben. Das Gesammtnetz der orientalischen Gesellschaft hat jetzt einen Umfang von 1 312 km, worunter sich die Strecke Konstantinopel-Adrianopel-Bellova-Vakarell (der letzte in Ostrumelien belegene Theil ist wieder an die bulgarischen Staatsbahnen verpachtet) und die Strecke Saloniki-Mitrowitza befinden. Die Geschäftsführung der jetzigen Gesellschaft, an deren Gründung westeuropäisches Kapital stark betheiligt war, ist eine durchaus tüchtige. Die Behauptung, dass Baron Hirsch liederlich gebaut hätte, ist nach dem Urtheil unparteiischer deutscher Techniker nicht richtig, und auch die Angabe, er hätte, um ein möglichst umfangreiches Netz fertig zu bringen — die türkische Regierung hatte zu zahlen für jedes Kilometer Bahn, deren Länge vertragsmässig nicht begrenzt war — die Bahnen unter Vermeidung von schwierigeren Bauwerken, als Brücken, Tunnels, Einschnitten usw., thunlichst ganz auf ebenem Gelände ohne Rücksicht auf die dadurch bedingten Umwege usw. herstellen lassen, scheint stark übertrieben zu sein.

*) Vgl. hierüber das nähere bei von der Leyen, die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. 2. Aufl. (1895). S. 58 ff.

II.

Die Umgestaltung der politischen Verhältnisse des Osmanenreiches durch den Berliner Frieden vom 13. Juli 1878 brachte auch eine neue Wendung für die orientalischen Eisenbahnen. In den Artikeln 10, 21, 28 und 38 des Friedensvertrages wird bestimmt, dass Serbien und Bulgarien in die von der Türkei übernommenen Verpflichtungen wegen Herstellung von Eisenbahnen eintreten. Unmittelbar nach Unterzeichnung des Friedensvertrages solle eine Konferenz der vier Staaten Oesterreich-Ungarn, Türkei, Serbien und Bulgarien zusammentreten, um die Frage des Baues der Eisenbahnanschlüsse zu regeln. Diese unter dem Namen der Conférence à quatre bekannte Versammlung schloss aber erst fünf Jahre später — die Wirksamkeit von Baron Hirsch hinter den Kulissen soll auf diese Hinzögerung nicht ohne Einfluss gewesen sein — am 9. Mai 1883 in Wien den Vertrag, der die nöthigen Bestimmungen über den Bau der Anschlussbahnen enthält, die spätestens am 15. Oktober 1886 vollendet sein sollten.

Das damalige Fürstenthum Serbien hatte mit dem Bau der auf sein Gebiet fallenden Strecken nicht so lange gewartet. Eine Eisenbahnverbindung mit Ungarn lag zu sehr in seinem eigenen Interesse. Unter verschiedenen Bewerbern erhielt die Konzession auf Grund von drei Verträgen vom 22. Januar 1881, 26. Februar 1882 und 10. April 1882 die berüchtigte französische Unternehmergesellschaft Union générale, an deren Spitze Herr Bontoux stand, einstmals Direktor der österreichischen Südbahn, als solcher Freund von Rothschild, mit dem er sich später verfeindete und gegen den er jene katholische Bank gründete. Das Baukapital der Bahnen von Belgrad über Nisch nach Pirot (Richtung Konstantinopel) und von Nisch nach Vranja (Richtung Saloniki) wurde auf 71 400 000 Fr. festgesetzt. Gleichzeitig wurde der Unternehmerin der Betrieb auf 25 Jahre unter für sie sehr vortheilhaften Bedingungen verpachtet. Schon am 3. Juli 1881 wurde mit dem Bau begonnen und die erste Strecke von Belgrad nach Topsidér, der geschichtlichen Erinnerungsstätte des serbischen Fürstenhauses, vollendet. Bis Nisch war die Bahn im Jahre 1885, die sehr schwierige, ein gebirgiges Gelände durchziehende Strecke von Nisch nach Pirot und von da zur bulgarischen Grenze nach Czaribrod aber erst 1888 fertig. Inzwischen hatte die Union générale einen schmählichen Bankerott gemacht, nachdem vorher der Betrieb der Bahnen an einen Herrn Vitalis unterverpachtet war. Dieser machte vorzügliche Geschäfte, die Aktionäre erhielten 15 bis 17 % Dividende, der Staat erhielt nicht nur gar nichts, sondern musste Zuschüsse leisten. Alle Vorstellungen der Regierung, alle Klagen der Bevölkerung über eine elende Betriebswirthschaft begegneten tauben Ohren, die Unternehmer bestanden rücksichtslos auf den ihnen ihrer Meinung nach vertragsmässig zustehenden Rechten. Da entschloss sich die serbische Regierung zu einem Gewaltstreich.

In den Tagen vom 27. bis 29. Mai 1889 schickte sie 15 Kommissare an verschiedene Stellen der Bahn zur Vornahme einer ausserordentlichen Revision. Die Bücher der Gesellschaft wurden eingesehen, die Beamten vernommen; schon am 1. Juni legte der Bautenminister dem Staatsministerium den Bericht der Kommission zur Entscheidung vor, die sofort erfolgte und von dem damaligen Regenten bestätigt und vollzogen wurde. Durch Ukas vom 1. Juni 1889 setzte der Staat die Gesellschaft wegen vertragswidrigen Verhaltens ausser Besitz und übernahm selbst Betrieb und Verwaltung der „serbischen Staatsbahnen". Am 2. Juni erfolgte die Uebergabe, das Protokoll darüber wurde unterzeichnet. Die Maassregel wurde im ganzen Lande mit Jubel begrüsst und trug wesentlich bei zur Befestigung der Regierung. Wenn die Gesellschaft gehofft hatte, im Auslande Theilnahme und Unterstützung zu erhalten, so irrte sie; im Gegentheil freute man sich auch dort darüber, dass der Kredit der serbischen Regierung hierdurch wesentlich gekräftigt sei. Für ihr Betriebsmaterial hat die Gesellschaft später vom Staat 9 225 000 Fr. erhalten.

Der finanzielle Erfolg dieses Schrittes war sofort für Serbien ein glänzender. Gleich im ersten Monat brachten die Bahnen einen Ueberschuss von 27 715 Fr., während nach den Verträgen mit den Unternehmern der Staat nicht nur nichts erhalten, sondern noch 110 040 Fr. hätte herauszahlen müssen.

Seitdem gibt es in Serbien nur Staatsbahnen. Ihr Umfang beträgt zur Zeit 570 km, ihr Anlagekapital rund 100 000 000 Fr.

Das bulgarische Eisenbahnwesen ist von derartigen Kinderkrankheiten verschont geblieben. Gewitzigt wahrscheinlich durch die Erfahrungen des Nachbarn, beschloss die bulgarische Regierung sogleich, das Staatsbahnsystem bei sich einzuführen. Durch ein im Jahre 1885 erlassenes Gesetz wurde bestimmt, dass der Bau der Bahn von Czaribrod nach Vakarell (türkische Grenze) auf Staatskosten erfolgen solle. Die Bahn war am 28. Mai 1888 im wesentlichen vollendet, für den Verkehr nach dem Westen wurde sie am 27. Juli 1888 eröffnet. Auch in Bulgarien ist das Staatsbahnsystem seitdem das herrschende geblieben. Sein Eisenbahnnetz hatte Anfang 1900 einen Umfang von 1 048 km, das Anlagekapital betrug 117 892 124 Fr. Die Einnahmen aus dem Verkehr betrugen 1898 bei einem Gesammtnetze von 681 km rund 5 100 000 Fr., die Ausgaben rund 4 800 000 Fr., also ein sehr bescheidenes finanzielles Ergebniss.

Zur Vollendung der Schienenverbindung der Türkei mit dem Westen fehlten, nachdem Serbien und Bulgarien ihren Verpflichtungen aus dem Berliner Friedensvertrage im wesentlichen nachgekommen waren, nur noch die kurze Strecke von Bellova nach Vakarell auf dem Wege nach Konstantinopel und von Uesküb nach Vranja auf dem Wege nach Saloniki; denn von Nisch bis Vranja hatte Serbien auch gebaut.

Baron Hirsch, mit dem über den Bau dieser Reststrecken verhandelt wurde, verhielt sich einfach ablehnend. Da bildete sich unter Unterstützung des Comptoir d'Escompte und der Ottomanischen Bank eine besondere Gesellschaft, die Société des raccordements, die sich verpflichtete, diese kleinen Strecken, deren Herstellungskosten auf 30 000 000 Fr. geschätzt wurden, bis zu dem Termin der Conférence à quatre, den 15. Oktober 1886, zu bauen. Dieser Termin wurde freilich wieder nicht eingehalten, was aber deswegen ohne praktische Bedeutung war, weil die serbischen und bulgarischen Strecken bis dahin auch nicht fertig waren. Erst am 19. Mai 1888 wurde, wie vorhin bemerkt, die Bahn nach Saloniki, am 1./13. August 1888 die nach Konstantinopel dem Betriebe übergeben, und damit war das grosse Werk denn in der That vollendet.

III.

An der Erschliessung und Entwickelung des Personenverkehres auf den orientalischen Bahnen hat ein hervorragendes Verdienst die internationale Schlafwagengesellschaft. Sie ist am 4. Januar 1873 in Brüssel gegründet durch den Spross einer in Lüttich ansässigen vornehmen und begüterten Familie, den Ingeniör Georges Nagelmakers. Nach Vollendung seiner Studien machte dieser zu seiner weiteren Ausbildung in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre eine Reise nach den Vereinigten Staaten von Amerika. Er kam zurück mit dem Eindrucke, dass das dortige Verkehrswesen dem des alten Europa in zwei Beziehungen überlegen war. Einmal war es der städtische Strassenverkehr mit seinem schon damals weit ausgedehnten Netze von Strassenbahnen, der dem jungen Ingeniör auffiel. In Europa hatte man damals eben angefangen, in einzelnen grösseren Städten Pferdebahnen zu bauen und von der wirthschaftlichen und sozialen Bedeutung dieses Verkehrsmittels noch gar keine Vorstellung. Sodann aber hatte Nagelmakers sozusagen am eigenen Leibe die Erfahrung gemacht, dass man in Amerika mit Hilfe der bei uns noch ganz unbekannten Schlafwagen und Speisewagen grosse Eisenbahnreisen erheblich bequemer und behaglicher ausführen konnte, als in Europa. Nagelmakers schwankte lange, mit welcher dieser beiden amerikanischen Einrichtungen er das alte Europa beglücken sollte.

Er entschied sich schliesslich für die letztere und gründete mit dem bescheidenen Kapital von 500 000 Fr. eine Aktiengesellschaft für den Betrieb von Schlafwagen. Die Schlafwagen baute er nicht nach amerikanischem, sondern nach einem eigenen System, das vor allem deswegen sich gleich von vornherein bewährte, weil sich die Wagen besser für Einstellung in die europäischen Züge eigneten. Der erste Schlafwagen fuhr 1873 zwischen Paris und Strassburg; bald darauf wurde ein solcher auch für die Fahrt von Ostende über Köln nach Berlin eingestellt. Das Unternehmen entwickelte sich langsam, aber stetig. Schon im Jahre 1876 musste das Aktienkapital auf 4 000 000 Fr. erhöht werden. Von grosser Bedeutung für die Entwickelung war das Interesse des Königs der Belgier an der jungen Gesellschaft, was er auch dadurch bekundete, dass er einen erheblichen Theil ihre Aktien übernahm. In welcher Weise die Gesellschaft sich seit 1877 finanziell weiter entwickelt hat, ergibt die folgende, ihrem Bericht vom 17. April 1900 über das Geschäftsjahr 1899 entnommene Statistik:

Statistische Mittheilungen der Internationalen Schlafwagengesellschaft für die Jahre 1877 bis 1899.

Jahr	Anzahl der Wagen im Betriebe		Rein-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Ueberschüsse			Obligations-zinsen	Bankzinsen und Kommissionsgebühren	Rücklagen und Tilgung	vertheilte Dividende
	Personenwagen	Gepäckwagen	Fr.	Fr.	Betriebsüberschuss Fr.	Einnahmen aus anderen Quellen Fr.	zusammen Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%
1877 . .	58	—	541 856	381 758	160 098	—	160 098	21 792	16 408	106 774	—
1878 . .	64	—	745 417	399 790	345 627	—	345 627	27 960	1 489	100 930	5
1879 . .	70	—	851 188	475 995	375 193	—	375 193	27 480	17 949	89 074	5,5
1880 . .	74	—	1 057 492	587 260	470 232	—	470 232	49 845	11 505	144 764	6
1881 . .	84	—	1 166 537	563 712	602 825	—	602 825	53 235	11 134	180 635	7
1882 . .	107	—	1 449 110	697 014	752 096	—	752 096	50 250	64 949	223 682	7,5
1883 . .	140	2	1 806 459	888 760	917 699	—	917 699	58 721	98 178	253 707	7,5
1884 . .	162	7	2 279 449	1 421 826	857 623	—	857 623	92 620	149 945	203 459	5
1885 . .	181	13	2 492 686	1 440 535	1 052 151	—	1 052 151	143 131	187 963	308 541	5
1886 . .	205	15	2 742 764	1 534 356	1 208 408	—	1 208 408	287 902	143 662	356 130	5
1887 . .	205	21	3 130 051	1 641 317	1 488 734	—	1 488 734	295 284	173 828	603 749	5
1888 . .	223	23	3 523 365	1 742 030	1 781 335	—	1 781 335	401 903	151 827	767 845	5,5
1889 . .	251	32	4 648 784	2 198 972	2 449 812	—	2 449 812	435 657	280 412	1 177 049	6,5
1890 . .	274	33	4 784 227	2 415 462	2 368 765	—	2 368 765	468 797	162 459	1 003 258	6,5
1891 . .	297	33	5 348 280	2 758 082	2 590 198	—	2 590 198[1])	477 332	147 984	1 433 571[1])	6,5
1892 . .	341	44	5 628 653	3 036 129	2 592 524	—	2 592 524	519 281	194 285	1 139 365	5
1893 . .	357	43	5 721 439	3 210 928	2 510 511	—	2 510 511	715 000	182 123	1 105 830	3,5
1894 . .	402	56	6 042 041	3 172 385	2 869 655	—	2 869 655	795 594	146 459	1 190 643	4
1895 . .	405	54	7 032 888	3 456 980	3 575 908	—	3 575 908	990 504	149 975	1 346 562	6
1896 . .	441	67	8 025 870	3 887 665	4 138 205	184 630	4 322 835	1 019 923	—	1 751 825	6
1897 . .	496	80	9 368 525	4 505 848	4 862 677	648 354	5 511 031	1 273 297	—	2 043 668	6,5
1898 . .	545	98	10 338 047	5 160 050	5 177 997	4 311 405[2])	9 489 402[2])	1 235 808	—	4 916 006[2])	7
1899 . .	674	104	12 039 881	6 118 667	5 921 214	8 988 117[3])	14 909 331[3])	1 158 336	—	8 475 980[3])	7,5

[1]) Einschliesslich eines Kursgewinnes von 289 975,40 Fr. bei Ausgabe neuer Aktien.
[2]) „ „ „ „ 3 059 904,91 „ „ „ „ „
[3]) „ „ „ „ 6 861 142,21 „ „ „ „ „

Das Aktienkapital der Gesellschaft beläuft sich nach dem letzten Geschäftsbericht auf 50 000 000 Fr., an Obligationen standen noch aus 29 671 500 Fr. Die satzungsgemässe Reserve betrug 5 000 000 Fr., ausserdem war eine ausserordentliche Reserve von 1 000 000 Fr. vorhanden.

Während die Gesellschaft sich in den ersten Jahren darauf beschränkte, Schlaf- und Speisewagen in verschiedene grössere Züge in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Deutschland usw. einzustellen, worüber mit den einzelnen Eisenbahnverwaltungen Verträge von verschiedener Art und Dauer abgeschlossen wurden, ging sie im Jahre 1883 dazu über, eigene, aus verschiedenen Schlafwagen, Speisewagen und Gepäckwagen bestehende Züge zusammenzustellen, die mit der grössten Bequemlichkeit für die Reise ausgestattet waren und eine beschleunigte Fahrzeit hatten. Der erste dieser Züge war der am 5. Juni 1883 eingeweihte Orient-Expresszug Paris-Konstantinopel. Die Reise konnte damals, weil, wie wir gesehen haben, die Eisenbahn noch nicht gebaut war, nur zum grösseren Theil auf Schienen zurückgelegt werden. Der Zug fuhr über Rumänien. Die Donau musste zu Schiff übersetzt werden und die letzte Strecke des Weges von Varna nach Konstantinopel wurde auf einem Seedampfer zurückgelegt. Schon vor Vollendung der Orientanschlüsse wurde aber auch über Belgrad und Sofia gefahren. Auf den schienenlosen Strecken war zunächst ein eigener Wagenfahrdienst eingerichtet. Sobald die Anschlussbahnen gebaut waren, benutzten natürlich die Orient-Expresszüge ausschliesslich die Eisenbahn.

Die internationale Gesellschaft gibt für ihren gesammten Betrieb (Luxuszüge, Schlafwagen, Speisewagen) einen eigenen Fahrplan heraus, der unter dem Titel: Sleeping Car, Guide officiel de la compagnie internationale des wagons-lits et des grands Express Européens mehrmals im Jahre erscheint und in allen Wagen und Zügen der Gesellschaft aufliegt. Auch in dem Reichskursbuch sind die Luxuszüge unter Nr. 422a zusammengestellt. Hiernach lassen sich etwa zehn Gruppen von europäischen Luxuszügen unterscheiden, zu denen als elfte der sogen. Sibirien-Express hinzutritt, der wöchentlich einmal von Moskau nach Irkutsk und umgekehrt fährt und später weiter nach Osten fortgesetzt werden soll. Die zehn europäischen Gruppen sind:

I. Nord-Express: Paris-Ostende-Berlin-St. Petersburg- bezw. Warschau;

II. Ostende-Wien / Berlin / Paris } Budapest { Konstantinopel über Bukarest-Constanza und Belgrad-Sofia (Orient-Express);

III. Süd-Express: Paris-Madrid-Gibraltar-Lissabon;

IV. Peninsular-Express: Calais-Paris-Bologna-Brindisi;

V. Nord-Süd-Brenner-Express: Berlin-München-Verona, dann Mailand-Nizza-Cannes (Rom-Neapel);

VI. Wien-Karlsbad-Express;

VII. Calais-Rom-Express (nur im Winter);

VIII. Mediterranée-Express: Calais-Paris-Ventimiglia-San Remo;

IX. Calais - Thusis - Engadin - Express (Calais - Rheims - Basel-Zürich, Chur);
X. Paris-Karlsbad-Express (Paris - Strassburg - Stuttgart - Heilbronn, Karlsbad).

Die Gesellschaft hat im Laufe der Zeit ihre Geschäftsthätigkeit noch nach zwei Richtungen hin erweitert. In den ersten Jahren liess sie ihre Wagen in den Wagenbauanstalten der verschiedenen durchfahrenen Länder herstellen, ausbessern und instandhalten. Im Jahre 1880 baute sie zunächst eine eigene Wagenreparaturanstalt in Saint Ouen. Hier wurden mit der Zeit auch neue Wagen gebaut. Zehn Jahre später wurde eine zweite Wagenbauanstalt in Marly les Valenciennes errichtet und 1892 betheiligte sie sich an einer grossen Gesellschaft, der Compagnie générale de construction, die die grossen Werkstätten in Marly und St. Denis betreibt. Daneben werden aber noch zahlreiche Speisewagen, Schlafwagen usw. auch in deutschen und österreichischen Fabriken gebaut.

Sodann ging die Gesellschaft dazu über, eigene allen Anforderungen der Neuzeit entsprechende grosse Gasthöfe an wichtigen Verkehrsplätzen, die meist auch von ihren Luxuszügen berührt wurden, zu erbauen und zu bewirthschaften. Derartige Gasthäuser sind z. Zt. in Nizza, Monte Carlo, Ostende, Lissabon, Kairo, Konstantinopel (Pera-Palace-Hôtel und Therapia-Summer-Palace-Hôtel), Abbazia und Paris.

Die rührigen Leiter der Gesellschaft sind andauernd bestrebt, ihren Geschäftskreis zu erweitern, insbesondere neue Luxuszüge überall da einzuführen, wo ein Bedürfniss hervortritt. Ihre Geschäftsführung erfolgt durch drei Direktionen, die in Brüssel, Paris und Berlin ihren Sitz haben, und durch zahlreiche Betriebsstellen, Agenturen usw. Einer in der Presse vor kurzem veröffentlichten Mittheilung ist zu entnehmen, dass sie z. Zt. 921 Wagen besitzt, ein Personal von 2 600 Bediensteten in den Schlafwagen und Speisewagen, 1 800 in den Gasthöfen und 1 850 in ihren Werkstätten beschäftigt, dass sie in ihrem letzten Geschäftsjahre 560 000 Personen befördert, 1 600 000 Mittagsmahlzeiten verabreicht und Eisenbahnstrecken in einem Gesammtumfange von 122 579 km durchfahren hat.

(Schluss folgt.)

Die österreichischen Staatseisenbahnjuristen und der kommerzielle Dienst.

Ein „Eisenbahnpraktiker" hat die Oeffentlichkeit mit der Entdeckung überrascht, dass in der Staatseisenbahnverwaltung eine arge Juristenwirthschaft namentlich auf kommerziellem Gebiete herrsche.

Er schildert in einer in Wien erscheinenden wirthschaftlichen Wochenschrift unter dem effektvollen Titel „Zur Geschichte der Desorganisation des Eisenbahnministeriums und der österreichischen Staatsbahnen", wie die kommerziellen Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung mehr und mehr mit Juristen überfluthet werden, welche, weil sie für ganz andere, dem kaufmännischen Wesen völlig fernliegende Berufszweige herangebildet seien, für den kommerziellen Dienst keine Eignung besitzen.

Praktisches, geschäftliches Wissen und Können, die bisher die Eisenbahnen zu geschäftlichem Gedeihen geführt hatten, seien ausser Kurs gekommen, und an Stelle von praktischen Eisenbahnmännern seien Büchergelehrte getreten, welche auf den kommerziellen Dienst der Staatseisenbahnverwaltung einen verderblichen Einfluss üben.

Nach dieser Schilderung sollte man glauben, dass sogenannte Eisenbahnpraktiker im kommerziellen Dienste nur mehr vereinzelt als Ueberreste einer besseren Zeit zu finden seien, dass im übrigen diesen Dienstzweig der Staatsbahnen nur mehr Juristen versehen und zwar Juristen, welche vom praktischen Eisenbahndienste keine Vorstellung haben, sondern direkt von der Schulbank auf leitende Posten im kommerziellen Dienste gestellt worden sind.

Wie sieht es nun in der Wirklichkeit aus?

Bei keiner einzigen Staatsbahndirektion sind die Stellen der Vorstände und Vorstandstellvertreter in den kommerziellen Abtheilungen mit Juristen besetzt, ungeachtet diesen Abtheilungen die Erledigung der Entschädigungs- und Frachterstattungsreklamationen, also Geschäfte übertragen sind, deren Versehung durch Juristen recht erwünscht wäre.

Auch die Zahl der bei den kommerziellen Abtheilungen der Staatsbahndirektionen in zugetheilter Eigenschaft verwendeten Juristen ist ausserordentlich klein (28 bei einem Gesammtstande von 233 Beamten), und zwar sind dies, wie besonders hervorgehoben werden muss, durchweg Beamte, welche gleich wie alle anderen Beamten die drei Fachprüfungen (Telegraphen-, Verkehrs- und kommerzielle Prüfung) bestanden und eine längere Thätigkeit im praktischen Dienste aufzuweisen haben. Und diese nicht in leitender Stellung befindlichen Juristen sollen es angeblich mangels eines zielbewussten Vorgehens dahin bringen, dass ein Befehl den anderen jagt, abändert, interpretirt oder aufhebt und die Stationen schliesslich sich in diesem Wirrsal von Verfügungen nicht zurecht finden können. Wenn ein solch' drastischer Zustand thatsächlich herrschen würde, müssten dafür wohl andere als Subalternbeamte verantwortlich gemacht werden. Der Herr Praktiker möge indessen, um sich zu überzeugen, dass die Schilderung dieses Zustandes in das Reich der Fabel gehört, die Amtsblätter der Staatsbahndirektionen zur Hand nehmen, in welchen diese ihre generellen Verfügungen an die Stationen veröffentlichen.

Was den kommerziellen Dienst im Eisenbahnministerium betrifft, über welchen unser Praktiker gleichfalls ein vernichtendes Urtheil fällt, so wird dieser gegenwärtig wenigstens weder ausschliesslich noch überwiegend von Juristen versehen; unter 55 Beamten der kommerziellen Sektion befinden sich nur 15 Juristen, und zwar zumeist gleichfalls solche, welche vorher im praktischen Eisenbahndienste thätig waren.

In dem von der kommerziellen Sektion ressortirenden Tariferstellungs- und Abrechnungsbüro sind von 136 Beamten 132 (darunter der Direktor und sein Stellvertreter) Nichtjuristen. Das kleine Häuflein von Juristen, welche bei den kommerziellen Dienstabtheilungen des Eisenbahnministeriums in Verwendung stehen, entwickelt nun nach der Versicherung unseres Praktikers eine geradezu unheilvolle, den Verwaltungsorganismus zersetzende Thätigkeit. Um dies an Beispielen zu illustriren, wird zunächst darauf hingewiesen, dass das Eisenbahnministerium die von dem Praktiker befürwortete Trennung des Fernverkehres vom Nahverkehr bei der Güterbeförderung, von welcher Maassnahme allein das Heil der Staatseisenbahnverwaltung in Bezug auf Ordnung, Sicherheit und Rentabilität des Betriebes abhänge, nicht mit der nöthigen Energie durchführe.

Die Stellungnahme des Eisenbahnministeriums gegenüber dieser Frage kann wohl ernstlich nicht angefochten werden; dasselbe will zur sofortigen allgemeinen Durchführung der Reform nicht schreiten, weil diese auf einer Reihe von Stationen der Staatsbahnen Investitionen erheischen würde, von denen es nicht ganz zweifellos ist, ob sie im Verhältnisse zu den von der Reform zu erwartenden Vortheilen stünden.

Das Eisenbahnministerium hält es deshalb für rathsam, mit der Reform zunächst auf einem Theile des Staatsbahnnetzes einen Versuch zu machen und sich über die weitere Durchführung der Reform erst nach Maassgabe des Ergebnisses dieses

Versuches zu entscheiden. Der Praktiker wittert natürlich wieder die Juristen hinter der Sache; diese wollen die Reform nicht, weil sie nicht von ihnen herrühre! Dieser Verdacht ist um so weniger am Platze, als das maassgebende Wort in Angelegenheit dieser Reform den Verkehrstechnikern zukommt.

Noch zwei weitere Thatsachen auf kommerziellem Gebiete werden zum Beweise der Desorganisation der Staatseisenbahnverwaltung durch die Juristen ins Treffen geführt, und zwar der mit 1. April 1898 eingeführte Kommissionsverkehr in Triest sowie die ab 1. Januar d. J. erfolgte Uebertragung des Magazindienstes in Triest an die Südbahn.

Die Einrichtung des Kommissionsverkehres ist zu dem gewiss dankenswerthen und seit Jahren angestrebten Zwecke erfolgt, die Triester Rivabahn vom Güterverkehr thunlichst zu entlasten. Jeder, der nur einigermaassen über die Triester Verhältnisse unterrichtet ist, weiss, dass mit Rücksicht auf die äusserst beschränkte Benutzbarkeit der Rivabahn die frühere Verkehrsabwickelung mit bedeutenden Transportverzögerungen und einer empfindlichen Beeinträchtigung des Wagenlaufes verbunden war, was zu immer wiederkehrenden Beschwerden der Interessenten Anlass bot.

Diese Verhältnisse liessen die thunlichste Entlastung der Rivabahn vom Güterverkehr unbedingt geboten erscheinen, und wurde dies in der Weise erreicht, dass ein grosser Theil jener Güter, welche zufolge der bahnseitigen Leitungsvorschriften bisher von der Staatsbahnstation Triest-S. Andrae über die Rivabahn auf die Südbahn und umgekehrt befördert wurden, nunmehr unter Vermeidung der Rivabahn von den Staatsbahnen für Rechnung der Südbahngesellschaft unmittelbar über Herpelje bezw. von der Südbahn für Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung unmittelbar über Nabresina geführt werden.

Für die kommissionsweise Beförderung der Güter zahlen sich die beiden Bahnverwaltungen gegenseitig eine den Selbstkosten entsprechende Vergütung. Die Vertheilung der Verkehrseinnahmen wurde durch die Einführung des Kommissionsverkehres in keiner Weise berührt, und ist sonach die Behauptung, dass dieser die Staatsbahnen schädige, völlig grundlos.

Aehnlich liegt die Sache bezüglich der Vereinigung des Magazindienstes und der Güterkassen im Südbahnhofe in Triest. Diese erfolgte aus dem Grunde, weil sich aus der grossen Entfernung des Magazines und der Güterkasse der Staatsbahnen im Freihafen von den Anlagen der Südbahn für die Parteien bei Auf- und Abgabe der Güter erhebliche Schwierigkeiten und Umständlichkeiten ergaben; dazu kam, dass das Staatsbahnmagazin äusserst beschränkt und die Manipulation bei dem Zu- und Abstellen der Wagen sehr kostspielig war.

Von einer Preisgabe des Verkehres an die Südbahn kann um so weniger die Rede sein, als das Verrechnungsgeschäft in den Händen der Staatsbahnen verblieben ist und letztere durch einen besonderen Beamten die Abwickelung des Dienstes der Staatsbahnen in den Südbahnmagazinen ständig überwachen.

Abgesehen von diesen beiden Maassnahmen, welche der Praktiker den Ministerialjuristen zur Last legt, deckt er als richtiger Gedankenleser einen teuflischen Plan auf, den diese Juristen ersonnen haben. Sie wollen den gesammten kommerziellen Dienst den Speditören zur Besorgung überlassen. Erst wenn dieser Anschlag auf den Staatssäckel gelungen sein wird, werden die kommerziellen Doctores Juris triumphirend aufathmen! Mit diesem Produkt der Phantasie unseres Praktikers schliesst sein Angriffsmaterial gegen die Staatsbahnjuristen.

Die Juristen der Staatseisenbahnverwaltung können eine gewisse Befriedigung darüber empfinden, dass man zur Illustrirung ihres verderblichen, die Verwaltung desorganisirenden Wirkens nichts anderes vorzubringen weiss, als die Fabeln von der Vereitelung der Reform des Güterdienstes und von der Preisgebung des kommerziellen Dienstes an die Speditöre sowie die Urheberschaft an zwei kommerziellen Maassnahmen, welche im eminenten Interesse der Staatseisenbahnverwaltung und des verfrachtenden Publikums liegen.

Wie schade übrigens, dass die vorgebrachten Anklagepunkte sich als hinfällig erweisen, und dass man daher zu einer vollständigen Beseitigung der Juristen aus dem Eisenbahnfache, für welche der Ankläger mit Wärme plädirt, kaum wird schreiten können!

Es müsste doch einen überraschenden Eindruck machen, wenn in die Dienstordnung der Staatseisenbahnverwaltung eine Bestimmung aufgenommen würde, wonach von der Aufnahme als Beamte Bewerber ausgeschlossen sind, welche die juridischen Studien zurückgelegt haben oder sonst eine höhere Schulbildung ausweisen können!

Unser Praktiker scheint übrigens selbst von Zweifeln darüber geplagt zu werden, ob man die nöthige Energie haben werde, eine Verfügung, betreffend die Vertilgung und die Abwehr der Juristen aus dem Eisenbahndienste, zu erlassen.

Er macht deshalb den Eventualvorschlag, die Juristen im kommerziellen Staatseisenbahndienste, wenn man sie nicht gänzlich beseitigen will, doch wenigstens dadurch unschädlicher zu machen, dass man ihre planlose Thätigkeit einer scharfen Kontrole durch die zu diesem Zwecke vom Eisenbahnministerium unabhängig zu stellende Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen unterwirft. Er denkt also an die Schaffung einer Art Kuratel- oder Obervormundschaftsbehörde, welche die Juristenwirthschaft zu überwachen hätte!

Wahrhaftig, man wäre versucht zu lachen, wenn die Sache nicht so ernst wäre, wenn man nicht wüsste, dass sich in der Form einer Kritik der Organisation der Staatsbahnverwaltung ein Kampf um die Existenz abspielt, welchen der Beamte ohne theoretische Vorbildung gegen den Wettbewerb seiner Kollegen mit Hochschulbildung führt. Dieser Kampf ist um so bedauerlicher, als er durchaus nicht nothwendig ist. Der grosse Organismus der Staatsbahnverwaltung bietet ja doch ein genügendes Thätigkeitsfeld für Beamte mit und ohne Hochschulbildung; keinem braucht um die Zukunft bange zu sein, wenn er seinen Platz auszufüllen weiss.

Ueber die Lüftung von Tunneln.

(Fortsetzung aus Nr. 64.)

Absauger der letzthin geschilderten Art sind übrigens auch in den Tunneln unter dem Mersey zu Liverpool und unter dem Severn bei Bristol, ferner in den Tunneln von St. Louis, Baltimore und St. Clair in den Vereinigten Staaten, endlich im Luxembourgtunnel auf der Verlängerung der Sceauxlinie in Paris in Anwendung. Nachstehende Einzelheiten darüber entstammen dem Bericht des englischen Ausschusses.

Der Tunnel unter dem Mersey vermittelt den Eisenbahnverkehr zwischen Liverpool und Birkenhead. Er hat eine Gesammtlänge von 3,42 km und zwei unterirdische Zwischenstationen, Hamilton-Square, in 740 m Entfernung vom Eingang auf der Birkenheader Seite, und St. James Street in einer Entfernung von 770 m vom Eingang auf der Liverpooler Seite. Die Entfernung der beiden Stationen beträgt also 1 910 m, entsprechend der Breite des Mersey an dieser Stelle.

Die Zufahrtrampen sind sehr steil, sie haben Neigungen bis zu 3,7 %. In der Zeit des dichtesten Verkehres beträgt die Anzahl der Züge 17 in der Stunde; in der übrigen Zeit sinkt sie auf acht herab.

Die Lüftung des Tunnels wird von vier Stellen mittelst

Luftsauger Guibal'scher Bauart besorgt, von denen zwei in Hamilton-Square und zwei in St. James Street stehen. Der erste Sauger in Hamilton-Square, welcher 9,15 m Durchmesser, 3,05 m Breite hat und 47 Umdrehungen in der Minute macht, lüftet die Strecke zwischen Birkenhead und Hamilton-Square, indem er in deren Mitte die Luft absaugt. Die Menge der durch jedes der beiden Mundlöcher zu Birkenhead und Hamilton-Square eingezogenen frischen Luft beträgt 51 cbm in der Sekunde. Der zweite Sauger in Hamilton-Square, der 12,2 m Durchmesser, 3,65 m Breite hat und 45 Umdrehungen in der Minute macht, lüftet die eine Hälfte des Abschnitts zwischen dieser Station und St. James Street; das Saugrohr zieht in der Mitte des zu entlüftenden Abschnitts die Tunnelluft ab. Die Menge der in diesen Abschnitt einströmenden frischen Luft beträgt 63,50 cbm in der Sekunde. Von den beiden Absaugern in der Station Saint James Street dient der eine zur Lüftung der zweiten Hälfte des Stationenabschnitts. Dieser Absauger hat einen Durchmesser von 12,2 m und eine Breite von 3,65 m; er macht 45 Umdrehungen in der Minute und zieht 84 cbm Luft sekundlich durch den Tunnelmund ein. Der zweite Absauger, welcher 9,15 m Durchmesser, 3,05 m Breite hat und 60 Umdrehungen in der Minute macht, lüftet den zwischen Hamilton-Square und dem Eingange auf der Liverpooler Seite gelegenen letzten Theil des Tunnels. Die durch jeden Mund einströmende Luftmenge beträgt 30 cbm in der Sekunde. Ein Absauger von 70 cbm Leistung in der Sekunde ist dem zuletzt angeführten noch beigegeben. Nach dem Angeführten beträgt die Gesammtmenge der sekundlich in den Tunnel gezogenen frischen Luft 380 cbm.

Chemische Analysen der Luft in der Tunnelstrecke zwischen der Liverpooler Centralstation und Hamilton-Square haben im Durchschnitt 1,395 ‰ Kohlensäure ergeben. In den Zuleitungen der Lüftungsmaschinen, in denen natürlich die Luft am stärksten verunreinigt ist, wurden 1,59 und 2,16 ‰ Kohlensäure festgestellt, während die Luft in den Stationen im Durchschnitt 1,195 ‰ Kohlensäure enthält.

Die Luft im Merseytunnel ist reiner als in der Londoner Untergrundbahn, obwohl die in Betracht kommenden Tunnel gleiche Länge und Verkehrsdichtigkeit haben. Zwar verkehrten im Merseytunnel stündlich nur 16 Züge, als die Luftproben genommen wurden; da aber in demselben einerseits die Steigungen bedeutend sind und andererseits eine Rauch entwickelnde Kohle verwendet wird, stellte sich der Kohlenverbrauch annähernd so hoch wie im Londoner Tunnel während des dichtesten Verkehres. In keinem Theile des Tunnels betrug der Gehalt an Kohlensäure mehr als 1,5 ‰.

Der S e v e r n t u n n e l liegt im Zuge der Hauptstrecke der Westbahn von London nach Wales; er hat 7 km Länge, an seinen beiden Enden Steigungen von 1 bis 1,11 % und ist in seinem mittleren Theil waagerecht.

Die Lüftung dieses Tunnels wird durch einen Absauger bewirkt, der in einen 5,5 m weiten Schacht eingebaut ist. Letzterer, am rechten — nördlichen — Ufer des Severn, mündet in den Tunnel in einer Entfernung von 2 600 m vom nördlichen Eingange des Tunnels. Die Maschine saugt die Tunnelluft durch den Schacht ab und die frische Luft dringt durch die beiden Tunnelmundlöcher nach. Der Absauger ist von Guibal'scher Bauart, hat 12,20 m Durchmesser und 3,66 m Breite, macht normal 27 Umdrehungen in der Minute und wird durch eine liegende Verbunddampfmaschine mit Kondensation betrieben, die im gewöhnlichen Gange 85 ind. Pferdestärken leistet. Eine Dampfmaschine ohne Kondensation ist für Nothfälle daneben aufgestellt.

Unter gewöhnlichen Verhältnissen beträgt die Geschwindigkeit des Luftstromes im Tunnel 2,50 m auf der Seite von Wales (Nordseite) und 1,95 m auf der Seite von Bristol (Südseite). Die in einer Sekunde geförderte Luftmenge beträgt auf der Seite von Wales 104,0 cbm, auf der Seite von Bristol 81,5 cbm, zusammen 185,5 cbm. Der Querschnitt des Tunnels ist 41,75 qm gross und der Verkehr beziffert sich auf 158 Züge in 24 Stunden Bei einem durchschnittlichen Verbrauch auf das Zugkilometer von 9 kg Kohle aus Wales wurden an Kohlensäure in der Tunnelluft festgestellt: 50 m vom Lüftungsschacht auf der Bristoler Seite 0,84 ‰, auf derselben Stelle nach Durchfahrt eines Güterzuges 0,14 ‰, 50 m vom Lüftungsschacht auf der Seite von Wales nach Durchfahrt eines Güterzuges 0,96 ‰, in der Mitte des Tunnels 1,07 ‰, 800 m vom Eingang auf der Bristoler Seite 0,42 ‰.

Die Gesammtkosten der Lüftungsanlage belaufen sich auf 88 000 ℳ, die sich wie folgt zusammensetzen: 3 Kessel 24 000 ℳ, Kesselhaus 16 000 ℳ, Dampfmaschinen und Luftsauger 25 600 ℳ, Uebertragungen 6 400 ℳ, Maschinenhaus 16 000 ℳ, zusammen 88 000 ℳ.

Die jährlichen Betriebskosten dürften sich stellen wie folgt: Für Tilgung und Zinsen des Anlagekapitals 10 % von 56 800 ℳ und 5 % von 32 000 ℳ, zusammen 7 200 ℳ; für 3 Maschinisten und 3 Heizer bei 8 stündigem Dienst 10 868 ℳ; für Kohle 1 035 t zu 10 ℳ 10 350 ℳ; für Aufsicht, allgemeine Ausgaben usw. 2 120 ℳ, somit jährliche Gesammtkosten = 30 538 ℳ oder auf jeden Zug $\frac{30\,538}{365 \cdot 158} = 0{,}52$ ℳ.

Die bisherigen Mittheilungen bezogen sich auf Tunnel mit Dampfbetrieb. Bei Tunneln elektrischer Eisenbahnen liegen die Verhältnisse begreiflicherweise wesentlich günstiger. Von Haldane, einem Mitgliede des englischen Ausschusses, sind in dieser Richtung chemische Analysen gemacht worden. Er fand in der Mitte des Tunnels der elektrischen Eisenbahn in Liverpool 1,29 ‰ Kohlensäure, am Bahnsteig der Monumentstation der City- und Südlondon-Eisenbahn 0,84 ‰ und in der Boroughstation sowohl am Bahnsteig in der Richtung zur Stadt als auch an dem in der Richtung von der Stadt 1,08 ‰ Kohlensäure in der Tunnelluft.

Der Tunnel der elektrischen Bahn in Liverpool ist 800 m lang, hat zwei Gleise und die üblichen Abmessungen der Londoner Stadtbahntunnel; die Luft in demselben ist stets frisch und vollkommen frei von Rauch und Staub. Im Südlondonbahntunnel ist die Luft weder so frisch noch so angenehm wie im Tunnel der Liverpooler Bahn. Sie enthält zwar sehr wenig unreine Beimischungen, aber sie ist feucht und riecht dumpfig. Die Züge fahren in jeder der beiden Tunnelröhren immer nach derselben Richtung und erzeugen einen beträchtlichen Luftstrom; da aber die in den Stationen angebrachten Oeffnungen nicht ausreichend gross sind, bewegt sich die Luft immer nach derselben Richtung weiter, ohne sich zu erneuern, wodurch jener Geruch verursacht wird, der lebhaft an den Aufenthalt in einem Keller erinnert.

Der Luxembourgtunnel in Paris wird von einem durch eine Dynamomaschine betriebenen Absauger gelüftet, der nach Angaben der Revue générale des chemins de fer bei 80 Umdrehungen in der Minute und einem Kraftaufwand von 14 PS 50 cbm Luft in der Sekunde fördert. Da die Luftmenge des Tunnels 70 000 cbm beträgt, so findet eine Erneuerung derselben zweiundeinhalbmal in der Stunde statt. Die im Juni und Juli 1895 vorgenommenen Luftanalysen haben einen zwischen 0,2 und 1,1 ‰ schwankenden Gehalt an Kohlensäure ergeben; Kohlenoxyd wurde nur in einem einzigen Falle nachgewiesen, und zwar im Betrage von 0,02 ‰. Als Brennmaterial wird Koks verwendet.

Künstliche Lüftung ist nicht zu umgehen, wenn es sich um Tunnel von beträchtlicher Länge unter Gebirgsketten handelt, die häufig starke Steigungen besitzen. Wenn sie bisher in den grossen Tunneln unter dem Mont Cenis und dem Arlberg überhaupt noch nicht, unter dem Gotthard erst seit kurzem angewendet ist, so darf daraus nicht etwa geschlossen werden, dass sich das Bedürfniss dafür nicht schon lange fühlbar gemacht hätte; man ist sich nur noch nicht genügend klar darüber, welches Lüftungsmittel das geeignetste und zugleich billigste ist.

Im Arlbergtunnel, der eine starke Steigung hat, ist die Kohle und der Koks als Brennmaterial für die Lokomotiven durch Petroleum ersetzt worden, wodurch eine — freilich immer noch nicht ausreichende — Verbesserung der Luft erzielt wurde.

Beim Mont Cenis, dessen Tunnel ebenfalls eine starke Steigung von bedeutender Länge enthält, hat man sich bisher mit einem Aushilfsmittel begnügt, das eigentlich nur einen moralischen Werth hat. Man treibt von den Tunnelmundlöchern aus mittelst Pressluftmaschinen verdichtete Luft in eine längs der Wandungen und durch den ganzen Tunnel sich hinziehende Rohrleitung. In Nothfällen, wenn etwa ein Zug stecken bleibt oder gleitet, kann man durch Oeffnen von Hähnen in der Rohrleitung sofort einen ziemlich starken Luftzug im Tunnel herstellen.

Im Gotthardtunnel ist die künstliche Lüftung erst seit dem 16. März 1899 eingeführt, was sich durch die verhältnissmässig befriedigenden Verhältnisse erklärt, in denen sich der Tunnel vermöge seiner geringen Steigungen befindet. Dessen ungeachtet versichern Ingeniöre der Gesellschaft, dass die Luft im Tunnel infolge äusserer klimatischer Einwirkungen öfter 12 Stunden hindurch stillstand. In solchen Fällen stieg der Gehalt an Kohlensäure auf 15 ‰, ja manchmal noch höher. Einen Beweis dafür, dass die Lüftung dieses Tunnels doch viel zu wünschen übrig liess, liefert das sehr bald nach der Betriebseröffnung beobachtete rasche Einrosten der Schienen und besonders des Kleineisenzeuges. Dieses Einrosten hatte im Laufe weniger Jahre so zugenommen, dass sich die Gesellschaft genöthigt sah, das ganze Gleise auszuwechseln. Es wurde eine durchschnittliche Gewichtsabnahme von 18,30 kg, stellenweise bis zu 28,4 kg bei jeder Schiene innerhalb eines Zeitraumes von 3½ Jahren festgestellt.

Dieselben Erscheinungen wurden auch im Arlbergtunnel beobachtet, dessen Lüftung mangelhaft ist und dessen Gleise nach einer Betriebsdauer von wenigen Jahren ausgewechselt werden mussten. Beim alten Roncotunnel endlich, auf der Linie Genua-Turin, war die Gesellschaft nach vierjährigem Betrieb genöthigt, das ursprüngliche Gleise auszuwechseln, da es von den Verbrennungsgasen der Lokomotive völlig zerfressen war. Der Luftwechsel in diesem Tunnel, der sich früher eines beträchtlichen Verkehrs erfreute, ist im allgemeinen und besonders in der Richtung zu Berg sehr mangelhaft; dies ist oft die Ursache schwerer Unfälle, wie beispielsweise desjenigen vom Jahre 1898. Drei Lokomotiven zogen einen Güterzug bergauf durch den Tunnel; die Lokomotivführer waren durch die Verbrennungsgase dem Erstickungstode nahe und wurden bewusstlos. Der Zug kam nun nach rückwärts ins Rollen und stiess mit einem auf der Station Pontedecimo stehenden Personenzuge zusammen *)

Für den im Bau befindlichen Simplontunnel, der bekanntlich als Doppeltunnel ausgeführt wird, ist von vorn herein ein wohl durchdachtes Lüftungssystem vorgesehen. Doppelte Lüftungsmaschinen, die nach Belieben die Luft absaugen oder eintreiben, werden an den Mundlöchern aufgestellt und sollen in jeden der beiden Tunnel in der Sekunde 50 bis 60 cbm Luft fördern, unter einem Druck, der eine befriedigende Lüftung gewährleistet. Der der Lüftungsmaschine benachbarte Tunnelzugang wird nach jedem Zugdurchgang geschlossen.

Die zum adriatischen Netz gehörige Linie Bologna-Pistoïa durchbricht zwischen den Stationen Pittecio und Pracchia die Kette der Apenninen. Sie hat auf 13 km Länge nicht weniger als 20 Tunnel, von denen der bedeutendste der 2 727 m lange Apennintunnel ist; er hat eine Steigung von 2,5 %, wie der ganze Theil der Linie, in der er liegt. Die Tunnel sind sämmtlich eingleisig, und da sie einen starken Verkehr haben, auch die Züge sehr häufig mit Vorspannlokomotiven fahren, so folgt, dass in Anbetracht der bedeutenden Arbeitsleistungen auf den starken Steigungen die Luftverhältnisse in diesen Tunneln, namentlich aber im Apennintunnel, trotz des Höhenunterschiedes zwischen den beiden Enden sehr ungünstig sind. Man sann lange, wie am wirksamsten Abhilfe geschaffen werden könne. Um diese Zeit beschäftigte sich der Ingeniör Saccardo mit einem neuen Lüftungssystem, das die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich zog und das erst im kleinen beim Pratolinotunnel auf der Linie Florenz-Faenza und dann in grösserem Umfange beim Apennintunnel zu Pracchia Anwendung fand. Die in Nr. 35 S. 303 Jahrg. 1897 d. Ztg. eingehend besprochene sinnreiche Vorrichtung wurde von einem aus Mitgliedern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Kriegsministeriums zusammengesetzten Ausschusse im Jahre 1894 einer eingehenden Prüfung unterzogen, deren Ergebniss günstig ausfiel. Die Verwaltung des adriatischen Netzes entschied sich infolge dessen endgültig für die Einführung des Saccardo'schen Systems im Apennintunnel bei Pracchia.

(Fortsetzung folgt.)

*) Nach einer in dieser Nummer unter den Auslandsnachrichten befindlichen Mittheilung ist in dem neuen Roncotunnel (Ronco-Mignanego, etwa 8 km lang) im vorigen Monate eine Lüftungsvorrichtung nach Saccardo's System in Betrieb gesetzt. Der alte Roncotunnel, in dem sich das Unglück von 1898 ereignete, scheint seitdem nur noch von wenigen Lokalzügen benutzt zu werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Juli d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im Juli 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 435,69 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Juli 1900					
aus dem Personenverkehre	57 291 629	+ 3 158 633	1 346	+ 48	+ 3,70
aus dem Güterverkehre	93 606 764	+ 5 323 794	2 161	+ 81	+ 3,89
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juli 1900					
aus dem Personenverkehre	166 147 233	+ 13 214 989	4 596	+ 292	+ 6,78
aus dem Güterverkehre	323 963 639	+ 23 166 747	8 799	+ 484	+ 5,82
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1900					
aus dem Personenverkehre	44 617 313	+ 1 664 759	7 171	+ 154	+ 2,19
aus dem Güterverkehre	81 996 971	+ 4 813 204	12 962	+ 556	+ 4,48

— **Die Prüfung und Feststellung der Einnahmen aus dem Privatdepeschenverkehr bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung**, welche bislang bei den Verkehrsbüros der königlichen Eisenbahndirektionen verschieden gehandhabt wurde, ist durch einen Erlass des Ministers vom 7. August d. J. (Eisenb.-V.-Bl. Nr. 31 S. 354) einheitlich geregelt und nach Thunlichkeit vereinfacht worden. Danach hat sich die Prüfung der aufgegebenen Telegramme auf höchstens 30 bis 31 Tage zu erstrecken, soweit nicht besondere Vorkommnisse ein Mehr erforderlich machen. Diese Prüfung hat sich darauf zu richten, ob die berechneten Gebühren der Wortzahl und den zugefügten Begleitvermerken entsprechen und ob dieselben richtig in das Annahmeregister übernommen sind. Ferner ist in jedem Vierteljahr für drei verschiedene, bald aufeinanderfolgend bald ausser der Reihe zu bestimmende Tage aus den Ankunftstelegrammen aller Telegraphenstationen zu ermitteln, ob sie in den Annahmeregistern der Aufgabestationen richtig verzeichnet sind. Um ein gleiches Verfahren auch hinsichtlich der unmittelbar an die Reichstelegraphie abgegebenen Depeschen zu ermöglichen, ist mit der Verwaltung der letzteren eine Vereinbarung dahin getroffen worden, dass die kaiserlichen Oberpostdirektionen für drei von ihnen auszuwählende Tage eines Vierteljahres ein Verzeichniss jener Telegramme bis zum Schluss des zweiten Monates

des folgenden Vierteljahres den betheiligten Eisenbahndirektionen einsenden, welche ihrerseits in gleicher Frist Verzeichnisse der auf die Eisenbahntelegraphie übergegangenen Depeschen an die zuständigen Oberpostdirektionen einzusenden haben. Die Tage, für welche eine Prüfung der beförderten Depeschen und eine Zusendung des bezüglichen Materials in Aussicht genommen ist, sind vorher festzusetzen, jedoch sorgfältig geheim zu halten. Die Dezernenten in den Eisenbahndirektionen haben durch öftere persönliche Beaufsichtigung die richtige Ausführung des betreffenden Dienstplanes zu überwachen und etwa erforderlich werdende Abweichungen zu genehmigen.

— **Verhältnisszahlen der Wagengestellung für die Zechen des Ruhrkohlenbezirks.** Wie alljährlich, so ist auch in diesem Jahre für jede Zeche der arbeitstägliche Durchschnittsversand an Kohlen, Koks und Briketts für die Zeit vom 16. Juli 1899 bis 15. Juli 1900 seitens der königlichen Eisenbahndirektion Essen ermittelt und den einzelnen Zechenverwaltungen durch besondere Zuschriften unter dem Hinzufügen mitgetheilt worden, dass der ermittelte Durchschnittsversand als Verhältnisszahl für die Zustellung leerer Wagen in Mangelzeiten vom 1. Oktober d. J. ab maassgebend sein wird. Nach den angestellten Ermittelungen hat der arbeitstägliche Durchschnittsversand an Kohlen, Koks und Briketts in der Zeit vom 16. Juli 1899 bis 15. Juli 1900 15 838 Doppelwagen betragen und sind hiernach für das Jahr vom 1. Oktober 1900 bis 30. September 1901 die Verhältnisszahlen vorläufig festgestellt worden. Es liegt nun an den Zechen, diese Ermittelungen zu prüfen und etwaige Einwendungen dagegen alsbald zur Sprache zu bringen. Die endgültige Festsetzung der Verhältnisszahlen erfolgt später in einem besonders anberaumten Termine in Gemeinschaft mit Vertretern des königlichen Oberbergamts zu Dortmund und des Vorstandes des Vereins für die bergbaulichen Interessen sowie des Kohlensyndikats. Bemerkt sei noch, dass die im Vorjahre ermittelte und bis zum 30. September d. J. noch gültige Verhältnisszahl 15 144 beträgt, die neue Zahl sich sonach um 694 Einheiten zu 10 t erhöht hat.

— **Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsberichte der Gesellschaft, welche 53,71 km Eisenbahnen betreibt, wurden im Vorjahre 322 486 Personen und 80 615 t Güter befördert und dafür 310 042 *M.* eingenommen. Den Einnahmen steht eine Ausgabe in Höhe von 199 863 *M.* gegenüber, so dass der Betriebsüberschuss 111 059 *M.* beträgt. Der zur Verfügung bleibende Reinertrag beziffert sich auf 76 092 *M.* An Dividende werden hiervon ausgezahlt 18 092 *M.* (4,5 %) auf die Stamm-Prioritätsaktien Litt. A., 21 900 *M.* (5 %) auf die Stamm-Prioritätsaktien Litt. B., 18 000 *M.* (5 %) auf die alten Stammaktien und 8 250 *M.* (1,25 %) auf 660 000 *M.* neue Stammaktien.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das am 31. März 1900 beendete Geschäftsjahr erzielte die Gesellschaft eine Gesammteinnahme von 722 998 *M.* aus dem Betriebe; die Betriebsausgaben stellten sich auf 474 929 *M.* Demgemäss verbleibt ein Ueberschuss von 250 813 *M.* Aus demselben werden dem Erneuerungsfonds 55 051 *M.*, dem Reservefonds A 5 187 *M.* zugeführt. Von dem danach verfügbaren Gewinn von 190 574 *M.* sollen für Verzinsung der Vorzugsanleihe 14 440 *M.*, für Staatseisenbahnsteuer 4 096 *M.*, für den Reservefonds B 8 465 *M.* verwendet und 4 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien Litt. A bis C, sowie 2,6 % Dividende an die Stammaktien Litt. A bis C ausgeschüttet werden. Die Schlussstrecke Freckenhorst-Warendorf konnte noch nicht in Angriff genommen werden, weil der Umbau des Bahnhofes Warendorf und die Einführung der Bahn in denselben die staatliche Genehmigung noch nicht erhalten hatte. Nachdem vor kurzem diese Genehmigung erfolgt ist, hofft die Verwaltung, nunmehr an den Bau der Schlussstrecke herangehen zu können, wenn nicht unvorhergesehene Schwierigkeiten bei dem Grunderwerb eine weitere Verzögerung nöthig machen. Die Strecke Neubeckum-Freckenhorst wird bis zur Eröffnung des Betriebes nach Warendorf für Rechnung des Baufonds betrieben. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt rund 45 000 *M.* Diese sind auf Baukonto verrechnet. Die Konzession für den Bau und Betrieb der vollspurigen Nebeneisenbahnen a) von Sennelager nach Wiedenbrück, b) von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweigung von Stadtlohn nach Vreden, c) von Neubeckum nach Münster ist unter dem 11. Dezember 1899 ertheilt worden. Die besonderen Vorarbeiten für alle drei Bahnen sind fertiggestellt und liegen zur landespolizeilichen Genehmigung vor. Die Konzession zur Uebernahme des Baues und Betriebes von Kleinbahnen für Rechnung dieser Kleinbahnunternehmungen, soweit der Minister der öffentlichen Arbeiten in jedem einzelnen Falle die Zustimmung hierzu widerruflich gibt, ist unter dem 2. April d. J. ertheilt worden. Der Minister hat die von der Generalversammlung der Aktionäre am 22. September 1899 beschlossene Uebernahme des Baues und Betriebes der Kleinbahnen von Vörde nach Haspe und von Steinhelle nach Medebach für Rechnung der betreffenden Gesellschaften widerruflich gestattet.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft.** Die Dividende für das am 31. März d. J. beendete Geschäftsjahr wird von der Verwaltung mit 11,5 % gegen 10 % im Vorjahre in Vorschlag gebracht werden. Die diesjährige Generalversammlung ist auf den 28. d. Mts. einberufen.

— **Die elektrische Strassenbahn Elberfeld-Cronenberg-Remscheid** ist mit Ausnahme der Strecke Gerstau-Hasten am 12. d. Mts. dem Betrieb übergeben worden.

— **Eisenbahnprojekt Wilhelmshaven-Hooksiel und weiter nach Förrien (Minsen) und Hohenkirchen.** Unter dem Vorsitze des Gemeindevorstehers und früheren Landtagsabgeordneten Iken zu Hooksiel hat in letzterem Orte am 14. d. Mts. eine Versammlung von Gemeindevorstehern und Vertrauensmännern des östlichen und nördlichen Jeverlandes stattgefunden, in welcher aus Anlass eines Schreibens des Amts Jever vom 24. Juli d. J. über die Anlage einer Bahn von Wilhelmshaven nach Hooksiel und dem nördlichen Theile Jeverlands berathen wurde. In derselben wurde beschlossen, den Amtsvorstand zu ersuchen, die für die Vorbelastung vom Staate beanspruchten Beträge (10 % der Anlagekosten) auf die Amtsverbandskasse zu übernehmen. Dadurch ist das seit längerer Zeit erörterte Projekt seiner Verwirklichung wieder um einen Schritt näher gerückt. Jedenfalls wird die Bahn, wenn als Schmalspur gebaut und als solche in die Stadt Wilhelmshaven bis in die unmittelbare Nähe der Werft eingeführt, wirthschaftlich sehr günstige Ergebnisse erbringen. Sie bietet namentlich auch den Wilhelmshavener Werftarbeitern die Möglichkeit, ihren Wohnsitz ausserhalb des kostspieligen und gesundheitlich ungünstigen städtischen Gebietes zu verlegen und in den ländlichen Gemeinden des östlichen Jeverlandes bessere und billigere Unterkunft zu suchen, was gegenüber den jetzt bestehenden ungünstigen Verbindungen dorthin ein wesentlicher Fortschritt sein würde.

— **Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen.** Die vorläufig festgestellten Einnahmen im Monat Juli d. J. betragen 12 648 877 *M.* (gegenüber dem Monat Juli v. J. mehr 993 486 *M.*), wovon 4 667 529 (+ 142 525) *M.* auf den Personenverkehr, 6 770 586 (+ 619 306) *M.* auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 408 762 (+ 231 655) *M.* Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. betragen 77 710 945 (+ 4 556 524) *M.* Hierzu trugen der Personenverkehr 23 439 677 (+ 611 315) *M.*, der Güterverkehr 44 359 775 (+ 2 434 673) *M.*, sonstige Quellen 9 911 493 (+ 1 520 536) *M.* bei.

— **Einnahmen der pfälzischen Eisenbahnen.** Nach dem Ausweis für den Monat Juli d. J. betrug die Gesammteinnahme bei diesen Eisenbahnen 2 574 803 *M.*, gegen 2 515 081 *M.* im gleichen Monat des Vorjahres, d. i. 59 722 *M.* mehr. Bei einer Betriebslänge von 753 km erbrachte der Personentransport 739 959 (+ 44 558) *M.* bei einer Beförderung von 1 068 316 Personen (+ 94 410). Aus dem Gütertransport wurden 1 423 891 (+ 24 064) *M.* erzielt, bei einer Beförderung von 528 090 t (+ 2 858 t). Die Einnahme aus dem Kohlentransport betrug 410 952 (— 8 900) *M.* bei einer Beförderungsmenge von 174 668 t (— 3 444 t). Für die verflossenen 7 Monate des Jahres 1900 stellt sich das Ergebniss wie folgt dar: Gesammteinnahme 16 785 701 (+ 531 378) *M.* Diese Gesammteinnahme setzt sich zusammen: Personentransport 6 572 767 Personen (mehr 366 080), 4 277 874 (+ 260 340) *M.*, Güter 3 697 642 (+ 214 314) t, 9 699 316 (+ 221 736) *M.*, Kohlentransport 1 194 070 (+ 22 556) t, 2 808 511 (+ 49 301) *M.*

— **Absendung einer Eisenbahnbau-Kompagnie nach China.** Wie die „Köln. Ztg." hört, wird mit den Anfang September nach China gehenden Ersatztruppen auch eine Eisenbahnbau-Kompagnie hinausgesandt werden. Es scheint überhaupt, dass man auf deutscher Seite dem Feldeisenbahnbau in China ganz besondere Berücksichtigung zuwendet, denn nicht nur ist bereits Anfang dieses Monats ganz bedeutendes Material für Bahnbauten hinausgesandt worden, sondern es wird jetzt wieder das Oberbaumaterial für eine 90 km lange Feldbahn auf den für September gemietheten Frachtdampfern verladen werden. Auch eine grosse Anzahl Wellblechbaracken, an denen zur Zeit in Berliner Fabriken eifrig gearbeitet wird, werden mit diesen Dampfern verfrachtet werden.

— **Das Getreidelagerhaus in Tilsit,** ein ebenso interessantes als für die betheiligten Kreise wichtiges Bauwerk, geht

einschliesslich der inneren Einrichtung und des Anschlussgleises seiner Vollendung entgegen; die Inbetriebnahme soll bereits im Laufe des Monats August d. J. stattfinden. Das Getreidelagerhaus ist aus den durch die Gesetze vom 3. Juni 1896 und 8. Juni 1897 bereit gestellten Mitteln, dem sogen. Kornhausfonds, mit einem Gesammtkostenaufwande von ungefähr 152 500 ℳ für Rechnung des Staates, unter Aufsicht der Staatseisenbahnverwaltung durch die „Kornhausgesellschaft, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht zu Tilsit“ erbaut und staatsseitig an die genannte Gesellschaft vermiethet worden. Gegenstand des Unternehmens ist die angemessene Verwerthung des selbstgebauten Getreides der Mitglieder der Kornhausgesellschaft durch gemeinschaftlichen Verkauf und bessere Ausnutzung der Preisverhältnisse. Das aufgespeicherte Getreide soll auf Antrag bis zu $^3/_4$ des Taxwerthes beliehen, der Anbau bestimmter Getreidesorten gefördert, eine gleichmässige Verkaufswaare hergestellt und der Verkauf von Saatgut in die Hand genommen werden. Die Kornhausanlage besteht aus dem Hauptgebäude, dem Komtorbau mit Heizraum und dem Gleisanschluss nach dem Hafen und Bahnhof; sie hat eine elektrische Beleuchtungs- und Kraftanlage. Von den Maschineneinrichtungen sei besonders erwähnt eine Ausladevorrichtung für loses Getreide oder Stückgut aus Schiffen, eine selbstthätige Getreidewaage, zwei Elevatoren, eine Vorreinigungsmaschine, ein Transportband zum Beschütten des Speichers, ein Transportband zum Umlagern von Getreide, ein solches zum Fördern des Getreides vom Einleertrichter nach den Elevatoren, eine Fahrstuhlanlage, mehrere Ausleser, Körnersortircylinder, eine Kleeseidereinigungsmaschine, eine Excelsiormühle, ein Elektromotor u. a.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1900.** Im Monat Juni d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 16 304 895 Personen und 8 881 307 t Güter befördert und hierfür eine Einnahme von 51 530 580 Kr. erzielt, das ist für das Kilometer 2 697 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Einnahme bei einem Verkehre von 12 534 156 Personen und 8 114 044 t Güter 46 684 271 Kr. oder für das Kilometer 2 542 Kr., daher ergibt sich für den Monat Juni d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 6,1 %.

Im ersten Halbjahr d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 71 968 388 Personen und 47 800 376 t Güter, gegen 62 094 513 Personen und 47 191 144 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 273 465 146 Kr., im Jahre 1899 auf 264 882 195 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr des laufenden Jahres 19 074,1 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 290 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und den erwähnten Zeitabschnitt 1900 auf 14 337 Kr., gegen 14 482 Kr. im Vorjahre, das ist um 145 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 28 674 Kr., gegen 28 964 Kr. im Vorjahre, das ist um 290 Kr., mithin um 1 % ungünstiger.

Nach der Höhe der auf Grund der Einnahmeziffern der ersten sechs Monate 1900 für das Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmen ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme für 1 km im Jahre 1900
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	103 844 Kr.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	87 862 „
Leoben-Vordernberger Bahn	83 338 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	76 350 „
Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	54 736 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	48 636 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	44 654 „
Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	41 258 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	39 926 „
österr.-ungar. St. E.-G. (österr. Linien)	39 242 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	32 340 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	32 292 „
böhmische Nordbahn	27 306 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	26 959 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	25 292 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22 220 „
Eisenbahn Wien-Aspang	19 068 „

Nach der Zunahme der kilometrischen Einnahmen in den ersten sechs Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Hauptbahnen:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	17,1 %
Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	11,4 „
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	8,7 „
österr.-ungar. St.-E.-G. (österr. Linien)	8,2 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	7,1 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6,1 „
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3,8 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	2,9 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1,3 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1,2 „

Eine Abnahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten sechs Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1899 bei nachstehenden Hauptbahnen:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1,1 %
böhmische Nordbahn	2,7 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3,5 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	9,7 „
„ „ Linie lit. B	11,5 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	16,7 „

— **Die Prioritätenfrage der Buschtêhrader Bahn.** Der österreichische Oberste Gerichtshof hat in der Frage der Einberufung einer Versammlung der Besitzer der fünfprozentigen Prioritäten vorgenannter Bahn seine Entscheidung gefällt. Es handelt sich vorläufig um die Vorfrage, ob diese Versammlung einzuberufen sei, um erforderlichenfalls über weitere Schritte Beschluss zu fassen, welche gegen die nicht planmässige Verloosung der Prioritäten zu treffen wären. Der Kurator der Prioritätenbesitzer hatte beim Handelsgericht Prag den Antrag gestellt, eine Versammlung der Prioritätenbesitzer einzuberufen. Das Handelsgericht gab diesem Antrage keine Folge. Das Oberlandesgericht änderte den angefochtenen Beschluss des Handelsgerichts im Sinne des Antrages des Kurators ab. Nunmehr hat der Oberste Gerichtshof infolge des Revisionsrekurses der Buschtêhrader Bahn dem Urtheile des Oberlandesgerichts stattgegeben, womit entschieden ist, dass die Versammlung der Prioritätenbesitzer einzuberufen sei.

— **Lokalbahn Rossbach-Adorf.** Nachdem die Verwaltung den von der sächsischen Regierung mitgetheilten Entwurf der Konzessionsbedingnisse für die auf sächsischem Gebiete gelegene Theilstrecke im wesentlichen als annehmbar gefunden hat, wird, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, die Konzessionirung an die Lokalbahn Rossbach-Adorf wohl in nicht ferner Zeit sowohl für die sächsische wie für die österreichische Strecke bald erfolgen und wird sodann die Finanzirung des Unternehmens durch Abschluss eines Darlehensvertrages mit der böhmischen Landesbank durchgeführt werden. Im geeigneten Zeitpunkte wird wohl von dem dem Staate konzessionsmässig zustehenden Rechte der Verstaatlichung der Lokalbahn Asch-Rossbach Gebrauch gemacht werden, eine Maassregel, deren Durchführung sich um so einfacher gestalten wird, als der Staat derzeit Besitzer der Hälfte der Prioritätsaktien und nahezu sämmtlicher Stammaktien ist.

— **Die Verhältnisse der österreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken.** Die österreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken erfreuen sich, ziemlich unabhängig von den Schwankungen des Geschäfts im Bergwerks- und Hüttenwesen, eines sehr günstigen Geschäftsganges. Was zunächst die Lokomotivfabriken betrifft, so sind sie insbesondere durch Bestellungen der Staatsbahnen noch für einen grösseren Zeitraum ziemlich ausreichend beschäftigt. Ausserdem hatten die Fabriken im letzten Jahre Bestellungen aus Frankreich, die auch in diesem Jahre noch weiter laufen. Bezeichnend ist, dass zum Zwecke der Uebernahme französische Ingeniöre ihren ständigen Wohnsitz in Wien genommen haben. In letzter Zeit ist zu den vier alten österreichischen Lokomotivfabriken (der Floridsdorfer, Wiener-Neustädter, der Maschinenfabrik der Staatsbahngesellschaft, dann der Linzer Filiale von Krauss & Co.) noch eine fünfte hinzugekommen. Die böhmisch-mährische Maschinenfabrik hat nämlich vor ungefähr 10 Monaten unter gleichzeitiger Kapitalsvermehrung die Lokomotivfabrikation aufgenommen. Auch die beiden ungarischen Fabriken (die Staatsmaschinenfabrik und die ehemals Weizer'sche Fabrik in Arad) sind ziemlich beschäftigt, sie führen auch nach dem Balkan aus, die Staatsfabrik hat jetzt grosse Lieferungen für Italien durchzuführen. Die sechs österreichischen Wagenfabriken waren in den letzten fünf Jahren sehr gut beschäftigt und empfingen in den zwei letzten Jahren ausserordentliche Bestellungen. Seither ist eine Fabrik dazugekommen, die in Staudig gegründet wurde. Diese wird jedoch erst in einigen Monaten in Betrieb gesetzt werden. Die Ausfuhr in Eisenbahnwagen ist weniger günstig, weil in Deutschland sehr viele neue Fabriken entstanden sind, welche die Preise auf dem Weltmarkt drücken. Die Aussichten

für die nächste Zukunft müssen als sehr günstig bezeichnet werden. In erster Linie ist damit zu rechnen, dass die Privatbahnen, welche die Genehmigung zu Investitionen erlangt haben, ihren Fahrpark vermehren werden. Sollte es mit der Durchführung des Investitionsprogramms der Staatsbahnen Ernst werden, dann dürfte der Lokomotiv- und Wagenbau einen weiteren grossen Aufschwung nehmen.

— **Haftpflicht für Verletzungen bei Unfällen.** In einem diesbezüglichen Rechtsfall, welchem ein geradezu spannender Thatbestand zu Grunde lag, wurde vor kurzem das Urtheil des Obersten Gerichtshofes gefällt. Der Sachverhalt war etwa folgender: Eine Reisende bemerkte während der Eisenbahnfahrt auf einer österreichischen Privatbahnstrecke, wie das in der Lampenschale angesammelte Tropföl an der Lampenflamme Feuer fing. Da eine Nothleine nicht vorhanden war, versuchte die Reisende, welche eine Explosion der Lampe befürchtete, die Wagenfenster zu öffnen, um das Zugpersonal durch ihre Hilferufe aufmerksam zu machen. Während sie sich vergebens bemühte, die verquollenen Fenster zu öffnen, explodirte die Lampe, das brennende Oel ergoss sich in den Wagenabtheil und setzte ihn in Brand. Von den Flammen bedroht, zwängte sie sich, da sie auch den Thürverschluss nicht zu öffnen vermochte, durch das inzwischen geöffnete Wagenfenster und gelangte so auf das Laufbrett. Auf diesem fortschreitend erreichte sie endlich den nächsten Wagen, dessen Insassen die Frau auffingen und durch Schreien und Rufen den Schaffner auf den Vorfall aufmerksam machten. Der Zug wurde sodann angehalten, der Brand gelöscht, die Reisende in einem anderen Abtheile untergebracht und die Fahrt sodann fortgesetzt. Am Bestimmungsorte angelangt, fühlte sich die Reisende bereits sehr unwohl und verfiel in eine schwere Krankheit. Hierbei zeigte sich, dass sie sich infolge des Durchzwängens durch das Wagenfenster am Unterleibe verletzt, durch das Verweilen am Laufbrette einen akuten Magenkatarrh und infolge der ausgestandenen Todesangst ein schweres Nervenleiden zugezogen habe. Da die Vergleichsverhandlungen erfolglos blieben, verklagte die Frau die Verwaltung der betreffenden Eisenbahn auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 60 000 Kr. sowie auf Leistung des Schadenersatzes, gegen welche Klage seitens der verklagten Bahnverwaltung unabwendbarer Zufall sowie eigenes Verschulden der Verletzten eingewendet wurde. Die erste Instanz verwarf diese Einwendungen und verurtheilte die an dem Unfalle schuldtragende Bahnverwaltung zur Zahlung eines Schmerzensgeldes von 8 000 Kr. sowie zur Leistung von Schadenersatz.

Die Klägerin focht das erstrichterliche Urtheil in Hinsicht auf die Höhe des zugesprochenen Schmerzensgeldes an, wobei sie darauf hinwies, es wäre bei Bemessung desselben auf das besonders grobe Verschulden der Beklagten und ihrer Beamten sowie auch darauf Rücksicht zu nehmen gewesen, dass angesichts der bekannten günstigen Lage des Unternehmens die auffallende Sorglosigkeit bei Abwickelung des Betriebes besonders in die Waagschale falle. Ferner vertrat Klägerin die Ansicht, dass das Schmerzensgeld kein Entgelt für die erlittenen Schmerzen bilde, sondern als eine Zubusse zu den aus der eigentlichen Schadloshaltung entspringenden Ersatzansprüchen sowie als eine Genugthuung für die Verletzung der körperlichen Unversehrtheit und als eine Vergütung für eine ideale Einbusse, eine Minderung des Lebenswerthes und Vernichtung der Lebensfreude aufzufassen sei. Das Oberlandesgericht gab dem Begehren um Erhöhung des Schmerzensgeldes zwar insoferne statt, als es dieses angesichts der Schwere des Unfalles mit 16 000 Kr. festsetzte, wies aber gleichzeitig die seitens der Klägerin vorgebrachten Gründe als nicht stichhaltig zurück. In den Urtheilsgründen wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass das Schmerzensgeld nicht als eine Geldstrafe, sondern ausschliesslich als eine Entschädigung für die vom Beschädigten erduldeten Schmerzen anzusehen sei. Bei Bestimmung des Schmerzensgeldes habe sich der Richter sonach einzig und allein von der Grösse der erduldeten physischen und etwaigen psychischen Schmerzen und wohl auch von den Vermögensumständen der Betheiligten leiten zu lassen, dagegen komme der etwaige grössere oder geringere Grad des jeweiligen Verschuldens hierbei gar nicht in Betracht. Ueberdies könne auch nicht eingesehen werden, welchen Einfluss die Grösse des unterlaufenen Verschuldens sowie die günstige Lage des Unternehmens auf die Schmerzen des Verunglückten haben können. In ähnlichem Sinne sprach sich auch der Oberste Gerichtshof aus, welcher das Urtheil der zweiten Instanz vollinhaltlich bestätigte.

— **Internationaler Eisenbahnkongress in Paris.** Am 20. September d. J. wird der VI. internationale Eisenbahnkongress in Paris eröffnet werden. Als Vertreter des österreichischen Eisenbahnministeriums werden entsendet: Sektionschef v. Pichler, Generalinspektor Gerstel und Ministerialrath v. Leber. Ausserdem sind als Abgeordnete der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung angemeldet die Ministerialräthe Dr. Alfred Freiherr v. Buschmann, Dr. Röll, Stané und Wurmb, der Hofrath Schützenhofer, der Sektionsrath Pascher und die Staatsbahndirektoren Freiherr v. Borowiczka und Horoszkiewicz. Von Ungarn sind angemeldet: als Vertreter des Handelsministeriums Präsident v. Ludvigh, Sektionsrath Menczer und Sekretär Szücs, ferner als Vertreter der ungarischen Staatsbahnen die Ministerialräthe Banovicz und v. Marx, der königliche Rath v. Szajbely, die Inspektoren Abeles, Riss, Prahacz, Wurtzler, Stiffson, Fouquau, der Oberingeniör Fletzer und der Oberkontroller Zeller. Ausserdem werden die meisten österreichischen und ungarischen Privatbahnverwaltungen auf dem Kongresse vertreten sein.

— **Vergrösserung des Fahrparkes der ungarischen Staatsbahnen.** Die ungarischen Staatsbahnen, welche am 1. Januar 1897 von der ungarischen Eisenbahnverkehrsaktiengesellschaft 500 Stück Güterwagen mit dem Vorbehalte anmietheten, nach Ablauf einer vierjährigen Miethsdauer dieselben zu dem im Vertrage bestimmten Einheitspreise in ihr Eigenthum übergehen lassen zu können, machen nunmehr von dem ihnen zustehenden Rechte Gebrauch, indem sie die vorgenannte Aktiengesellschaft im Sinne der getroffenen Vereinbarungen ein halbes Jahr vor Ablauf der vierjährigen Miethsdauer von der beabsichtigten Uebernahme mit 1. Januar 1901 verständigten. Die Uebernahme wird sich vorläufig nur auf 250 Wagen erstrecken, da ein Theil der im Jahre 1897 angemietheten „ablösbaren" Wagen erst am 1. April 1897 den ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellt wurde und für diese der Ablösungstermin sonach erst am 1. April 1901 fällig wird.

Vereinsausland.

— **Winterfahrpläne der schweizerischen Eisenbahnen.** Bei den letzten Fahrplankonferenzen in dem schweizerischen Eisenbahndepartement haben die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen eine Reihe von Zugeständnissen gemacht, aber auch manche Wünsche abgelehnt. Im Anschluss an die mit den Bahnverwaltungen und den Kantonsregierungen gepflogenen Verhandlungen hat nun das Eisenbahndepartement Verfügungen betreffs der Fahrpläne getroffen, aus denen wir die von weiterem Interesse mittheilen. Bei der ablehnenden Haltung der französischen Ostbahn wird auf die Führung direkter Wagen Bern - Calais - Bern im Winter verzichtet. Die Einführung eines neuen Zuges Bern - Lausanne wird abgelehnt, dagegen die Verwaltung der Jura - Simplonbahn aufgefordert, im nächsten Sommer die Führung eines neuen Morgenschnellzuges Bern-Genf in Aussicht zu nehmen. Auf die verlangten Schnellzüge Bern-Interlaken-Bern wird vorerst verzichtet. Das Eisenbahndepartement erklärt, angesichts des Wortlauts der Konzession nicht in der Lage zu sein, die Bahngesellschaft zur Einführung des Winterbetriebes über den Brünig zu verhalten. Doch wird ihr empfohlen, die Züge womöglich schon vom 1. März ab über den Brünig fahren zu lassen. Auch wird auf die Führung einzelner Züge der Berner Oberlandbahnen den ganzen Winter hindurch wegen des zu erwartenden geringen Verkehrs verzichtet. Es wird den Verwaltungen empfohlen, einen direkten Wagen Bern - Mailand - Bern einzuführen, wenn die Umschlagszeiten in Luzern dieses gestatten. Die verlangten neuen Schnellzüge Olten - Bern werden wegen des zu erwartenden geringen Verkehrs nicht gewährt, ebenso die verlangten neuen Züge auf den Linien Basel - Bern, Basel - Zürich, Basel-Luzern und Basel - Konstanz. Wir haben die lebhaften Klagen aus deutsch - schweizerischen Kreisen über die Namen-Verwelschung bei der Jura - Simplonbahn erwähnt. Letztere wird nun vom Eisenbahndepartement eingeladen, für die Ortschaften mit vorwiegend deutsch sprechender Bevölkerung im Fahrplan die deutsche Bezeichnung anzuwenden. Die vorgeschlagene Verbesserung der Arlbergverbindungen wurde in der Fahrplankonferenz zurückgezogen.

— **Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.** Die bürokratische Art, wie von den Kantonen die Wahlen in den Verwaltungsrath und in die Kreiseisenbahnräthe der künftigen schweizerischen Bundesbahnen vorgenommen wurde, erregt, wie schon kurz erwähnt, in weiten Schweizerkreisen Missbilligung. So schreibt z. B. die Genfer „Suisse": „Die Herren Regierungsräthe haben nichts besseres gefunden, als sich gegenseitig selbst für die Stellen abzuordnen. Von 25 Mitgliedern des Verwaltungsrathes sind 22 gewählt, davon sind — 20 Regierungsräthe. . . . Für die Kreiseisenbahnräthe waren 63 Mitglieder zu ernennen, 62 sind gewählt, davon genau die Hälfte (31) Regierungsräthe. Die Palme trägt Zürich davon: von sieben Mitgliedern seiner Regierung wurden sechs von ihren Kollegen in die eidgenössische Verwaltung abgeordnet; rück-

sichtsvoller kann man unter Kollegen nicht wohl sein.... Unsere Regierungsräthe sind im allgemeinen überlastet; man weiss nicht, wird unter der neuen Bürde die Bundesbahn oder die kantonale Verwaltung mehr leiden, eine von beiden wird's treffen. In der Demokratie sollte man die Funktionen besser vertheilen." Nicht so scharf, aber in der Sache ebenso verurtheilend lässt sich die „N. Zürcher Ztg." aus; sie sagt u. a.: „Es mag richtig erscheinen, dass die kantonale Exekution im Verwaltungsrathe vertreten sei, obwohl mehr als es geschehen, auf die ‚Eignung' hätte geschaut werden dürfen.... Dem Bundesrath wurde in Art. 16 die Vorschrift gemacht, er habe bei der Wahl der 25 Verwaltungsräthe darauf zu achten, ‚dass Landwirthschaft, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten'. Es scheint, die Kantone haben sich darauf verlassen und geglaubt, bei der Auswahl ihrer Vertreter die Interessen der grossen Berufskreise ausser Acht lassen zu dürfen, in der Meinung, dass der Bundesrath dann schon die Lücken ausfüllen werde. Das Volk freilich ist mit dieser Auffassung seiner kantonalen Regenten nicht einverstanden. Ganz ähnliche Bemerkungen sind zu den Wahlen in die Kreiseisenbahnräthe zu machen." — Bemerkenswerth ist, wie sich grundsätzlich die Regierung des grössten Kantons, Bern, von vornherein zu der Frage stellte. Auf eine betreffende Anregung berichtete die dortige Exekution dem Grossen Rath schon im März d. J.; es heisst in dem Bericht: „Was das Bedenken betrifft, der Regierungsrath möchte die bei den Bundesbahnen zu besetzenden Verwaltungsstellen in der Hauptsache für seine Mitglieder beanspruchen, so theilen wir dasselbe nicht, sondern sind überzeugt, dass er in der angedeuteten Weise nur so weit gehen wird, als es im Interesse der Einheitlichkeit und einfachen Gestaltung der Oberaufsicht über das Eisenbahnwesen geboten erscheint. In diesem Sinne wird er durchaus im Interesse der Sache handeln, wenn er z. B. je eine Stelle in den drei Verwaltungsbehörden der Bundesbahnen, in denen der Kanton vertreten sein muss, durch Mitglieder des Regierungsraths besetzt, um die für die richtige Wahrung der bernischen Interessen unbedingt nothwendige Fühlung der Vertreter der drei Verwaltungen unter sich und mit der Oberaufsichtsbehörde auf einfache Weise herzustellen." Nach diesen vernünftigen Grundsätzen hat die Mehrzahl der schweizerischen Kantone aber nicht gehandelt. Bei den deutschen Staatsbahnen kommt trotz der Klagen über Beamtenbürokratismus die beabsichtigte Vertretung der Interessentenkreise, in Preussen in den Bezirkseisenbahnräthen und im Landeseisenbahnrathe, mehr zur Geltung.

— **Lohnstatistik des Personals der schweizerischen Eisenbahnen.** Die vom Generalsekretär des schweizerischen Eisenbahnverbandes, Herrn Sourbeck, aufgestellte Lohnstatistik, welche für die Besoldungen bei den künftigen Bundesbahnen mit maassgebend sein soll, ist nicht ohne Anfechtung geblieben. Das schweizerische „Handelsamtsblatt" bezweifelt im nichtamtlichen Theil die Unparteilichkeit dieser Statistik und ein Theil der schweizerischen Presse stimmt dem Tadel zu. Indess veröffentlicht der dem Bundesrath nahestehende Berner „Bund" eine scharfe Vertheidigung Sourbeck's, in welcher den Gegnern sogar unehrliches Spiel vorgeworfen wird.

— **Künstliche Lüftung des Roncotunnels bei Genua.** Am 17. Juli d. J. wurde die in Mignanego ausgeführte Anlage für die künstliche Lüftung des Roncotunnels (des oberen Giovitunnels) eingeweiht, der fast 8 km lang ist und von etwa 80 Zügen der wichtigen Linie Genua-Novi täglich durchfahren wird. Die Lüftungsverhältnisse dieses Tunnels waren bekanntlich sehr schlecht, so dass sogar die Reisenden darunter litten, nicht zu reden von den Zugbediensteten und vor allem von den Tunnelarbeitern, bei welchen mehrfach Fälle beginnender Erstickung (Asphyxie) vorkamen.

Es kommt dort das von dem Oberingeniör Saccardo erfundene Lüftungssystem, welches in dieser Zeitung eingehend beschrieben ist (vgl. Nr. 35 S. 303 Jahrg. 1897), zur Anwendung. Die Anlage befindet sich an dem Südende des Tunnels bei Mignanego, die schaufelförmigen Luftsauger sind nach dem Ser'schen Verfahren eingerichtet. Der Durchmesser dieser Luftsauger beträgt nicht weniger als 5,25 m. In Zeitabschnitten von etwa ½ Stunde erfolgt eine vollständige Lufterneuerung im Tunnel.

Die mit der Anlage gemachten Versuche bestätigten durchaus die Voraussagen des Erbauers Saccardo und befriedigten vollkommen. Bei der Einweihungsfeier wurde Herr Saccardo zu dem glänzenden Erfolge beglückwünscht. Man verspricht sich von der Einrichtung grosse Vortheile für den Verkehr Genuas. Hoffentlich werden bald auch zahlreiche andere Tunnel der italienischen Bahnen mit der Lüftungseinrichtung versehen werden!

— **Eisenbahnunfall bei Plewna.** Einer Mittheilung des „W. T.-B." zufolge ereignete sich am 19. d. Mts. bei Plewna ein Zusammenstoss zweier Eisenbahnzüge, wobei 20 Personen getödtet oder verwundet wurden. Unter den Getödteten befindet sich auch der Ingeniör Petroff, ein Bruder des ehemaligen Kriegsministers Petroff.

— **Tarifirung von Spiritus auf den russischen Bahnen.** In der Nr. 150 der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" wird über eine interessante Verhandlung des Tarifkomitees für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium berichtet, in der es sich um eine anderweitige Tarifirung von Spiritus handelt. Eine Bedeutung hat die Frage auch für den russischen Ausfuhrhandel über die westliche Landesgrenze, weil der neue Tarif wohl für die Beförderung des Spiritus nach den russischen Hafenplätzen, nicht aber für die Ausfuhr ins Ausland in Anwendung kommen wird. Hierdurch werden die Handelsbeziehungen voraussichtlich beeinflusst werden. Anlass zu der Tarifänderung hat der Umstand gegeben, dass nach den bahnamtlichen Aufschreibungen im Jahre 1897 Spiritus auf folgende Entfernungen befördert worden ist:

Werst	in 1 000 Pud (= 16,38 t)	Prozent der beförderten Gesammtmenge
1— 300 . . .	2 860 (= 46 846 t)	40,1
301— 500 . . .	2 520 (= 41 278 „)	35,4
501—1 000 . . .	1 595 (= 26 126 „)	22,4
1 001—1 500 . . .	147 (= 2 407 „)	2,1
Ueber 1 500 . . .	2,7 (= 44 „)	0,0

Es ist daraus zu ersehen, das die Spiritustransporte sich hauptsächlich auf Strecken bis zu 500 Werst (= 533 km) beschränken; auf Strecken über 1 000 Werst (= 1 067 km) werden nur etwa 2 $\frac{1}{6}$ der Gesammtmenge befördert. Es wird hieraus der Schluss gezogen, dass der bestehende Tarif für grössere Entfernungen zu hoch ist. Nun steht es aber fest, dass die Bedeutung der Branntweinindustrie für die Volkswirthschaft im allgemeinen und die Eisenbahnen im besondern eine sehr grosse ist, namentlich aber für erstere mit Rücksicht auf die weitgehende Verwendung der Roherzeugnisse, der Gewinnung des werthvollen Spiritus, der Verwendung der Rückstände für die Viehmästung usw. Welchen Umfang in Russland die Spiritusbrennerei bezw. der Versand von Spiritus mit der Eisenbahn hat, wird durch folgende Zahlen erwiesen:

	gebrannt Wedro Spiritus 40 Grad	Transport auf der Eisenbahn in 1 000 Pud
1895 . . .	78 156 961 (= 961 300 000 l)	9 284,7 (= 152 071 t)
1896 . . .	79 733 914 (= 980 700 000 „)	9 949,5 (= 162 964 „)
1897 . . .	77 053 214 (= 947 700 000 „)	10 568,1 (= 174 104 „)
1898 . . .	73 700 468 (= 906 500 000 „)	10 962,9 (= 179 574 „)

Das Tarifkomitee hat nun für den Transport von Spiritus im Innern des Reiches die Differentiale Nr. 9 gewählt; danach sind die Tarifsätze für den Transport bis zu 450 Werst (gleich 480 km) die bisherigen, auf grösseren Entfernungen aber stellen sie sich, wie folgt:

	laut Differentiale Nr. 9	nach dem z. Zt. geltenden Tarif	weniger
	Kopeken für das Pud		
500 Werst . . .	23,33	25,00	1,67
600 „ . . .	25,00	28,38	3,33
700 „ . . .	26,67	33,06	6,39
800 „ . . .	28,33	37,78	9,45
900 „ . . .	30,00	42,50	12,50
1 000 „ . .	31,67	47,22	15,55

Dieselbe Differentiale Nr. 9 soll für den Transport nach den Häfen in Kraft treten. Der bestehende ermässigte Tarif für die Ausfuhr ins Ausland ist ohne Veränderung gelassen.

— **Die Eisenbahn von Otavi nach der Tigerbai.** In einem längeren Aufsatze „Angola und Mozambique" in der „Deutschen Kolonialzeitung" wird das voraussichtliche Verhalten der portugiesischen Regierung gegenüber dem projektirten Bahnbau von den Otavikupferminen nach der Tigerbai und dem geplanten Hafenbau an der letzteren erörtert. Es würde im Interesse des Bankkonsortiums liegen, auch auf portugiesischem Gebiete die Bahn- und Hafenbauten selbst auszuführen und den Betrieb selbst in die Hände zu nehmen. Aber die den Cortes zugegangene Vorlage des portugiesischen liberalen Ministeriums bestimmte ausdrücklich, dass Bau und Betrieb der Bahn auf portugiesischem Gebiet von der portugiesischen Regierung ausgehen müsse. In dieser Form wurde die Vorlage auch von der Deputirtenkammer genehmigt; dagegen konnte in der Pairskammer die Berathung infolge der nach dem ersten Verhandlungstage eingetretenen Ministerkrisis und darauf folgenden Cortesvertagung nicht zu Ende geführt werden. Das neue konservative Ministerium muss daher eine neue Vorlage ausarbeiten, und es ist kaum darauf zu rechnen, dass sie vor März zur Verhandlung in den Cortes kommen wird. Ob die portugiesische Regierung etwa besorgt, es könne ein deutscher Bau und Betrieb der Bahn und des Hafens zu Differenzen unter

gegebenen Umständen zwischen der portugiesischen und deutschen Regierung führen, so dass die portugiesische Herrschaft in der Tigerbai vielleicht gefährdet werden könnte, entzieht sich natürlich jeder Beurtheilung.

— **Von einem Raubanfall gegen einen Union Pacificzug** weiss aus Salina (Kansas) die „N.-Y. Staatsz." folgendes zu berichten: Am 4. August Abends war der Zug von Denver abgefahren und ungefährdet bis nach Hugo (Colorado) gelangt, das 90 englische Meilen weiter östlich liegt. Hier drangen die Räuber in den Zug. Die Reisenden in den Pullman'schen Schlafwagen wurden von den Räubern ihrer Werthsachen beraubt, und ein ältlicher Reisender, der nicht schnell genug mit seinen Werthsachen herausrückte, wurde von einem der Banditen in den Mund geschossen, so dass die Kugel am Hinterkopf herauskam. Der alte Mann war sofort todt. Die Banditen, die bei Limon sich in einen der Schlafwagen geschlichen hatten, trugen Larven vor dem Gesicht und zwangen den Zugführer mit vorgehaltenen Revolvern, sie durch die Wagen zu begleiten. Dann, als sie die Reisenden ausgeraubt hatten, zwangen sie ihn, den Zug dicht bei Hugo zum Stehen zu bringen, und verschwanden in der Dunkelheit. Der Ueberfall geschah um 1 Uhr Morgens. Die Banditen sollen etwa 100 D. in Baar, mehrere goldene Uhren und andere Werthsachen erbeutet haben.

— **Eisenbahnunfall bei Pierson (Michigan).** Infolge Nebels stiessen bei vorgenanntem Orte zwei Personenzüge zusammen, wobei neun Personen getödtet und viele verwundet wurden.

Allgemeines.

— **Reisen mittelst alter Postkutschen.** Eine merkwürdige Sitte im Reisewesen gewinnt nach der „Post" in England z. Zt. immer mehr an Verbreitung. Während es den meisten mit der Eisenbahn nicht schnell genug geht und sie von der elektrischen Zukunftsbahn besseres erwarten, durchqueren jetzt tausende, meistens Amerikaner und Australier, ganz England und Irland in altmodischen Kutschen. Nach obiger Quelle haben in diesem Jahre 10 000 Amerikaner im voraus für vollständige Turen dieser Art Plätze bestellt. Ein ganzes Netz von solchen Wagenverbindungen zieht sich über die englischen Provinzen, so dass die Reisenden die Eisenbahn fast ganz entbehren können. Es ist eine ausserordentliche Menge von Kutschen nach Modellen früherer Zeiten erbaut worden und die alten Kutschen bekommen plötzlich wieder Werth.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Entwurf eines vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen.

Je ein ergänztes Exemplar des mit Schreiben Nr. 2510 vom 17. d. Mts. vertheilten Nachtrages zu dem arithmetischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse ist so rechtzeitig an die geschäftsführende Verwaltung abzusenden, dass diese Drucksachen spätestens am Abend des 31. August d. J. in Berlin eintreffen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Cassel. Am 1. September d. J. wird der an der Strecke Leinefelde-Treysa zwischen den Stationen Oberbeisheim und Homberg (Regierungsbezirk Cassel) gelegene Haltepunkt Remsfeld, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Stückgutverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Oebisfelde-Salzwedel gelegene Station Dambeck erhält zur Unterscheidung von der Station Dambeck in Mecklenburg der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung „Dambeck (Altmark)".

Eröffnung neuer Strecken.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. Die in Nr. 56 Seite 867 d. Ztg. erwähnte Strecke Goldap-Gr.-Rominten wird nicht am 1. September d. J., sondern erst am 15. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2401 vom 13. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königlichen Eisenbahndirektionen zu Magdeburg und Erfurt, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. August d. J.).

Nr. 2496 vom 16. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 17. August d. J.).

Nr. 2501 vom 14. August d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Beitritt der Bern-Neuenburgbahn zum Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 17. August d. J.).

Nr. 2502 vom 14. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend missbräuchliche Benutzung von Vereins-Fahrscheinheften zu einfachen Fahrten (abgesandt am 17. August d. J.).

Nr. 2503 vom 14. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. August d. J.).

Nr. 2550 vom 17. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 18. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Vom 1. September 1900 ab wird die Station Strelow auch für den Stückgutverkehr eröffnet. Die Bestimmungen unter E I 3 des Tarifs sind entsprechend zu ändern.

Grimmen, den 18. August 1900. (2005)

Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September d. J. wird die an der Strecke Königsberg i/Pr.-Labiau-Tilsit gelegene, für den Personen-, Gepäck-

und Wagenladungsverkehr bereits bestehende Haltestelle Conradswalde auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben nach wie vor von der Abfertigung in Conradswalde ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 15. August 1900. (2006)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben.

Die durch Bekanntmachung vom 8. August d. J. eingeführte frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben von den Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen und von der Station Kempen der Breslau - Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 20. August d. J. auch von Stationen der übrigen deutschen Eisenbahnen gewährt. Die königlich bayerischen Staatseisenbahnen behalten sich vor, diese Vergünstigung auch für die vor dem 20. August d. J. abgefertigten Sendungen zu gewähren. Die für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben sind als solche in den Frachtbriefen ausdrücklich zu bezeichnen und an die königliche Bahnhofskommandantur in Bremen oder an die bei dieser errichtete Hauptsammelstelle zu richten.

Berlin, den 19. August 1900. (2007)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2.

Am 1. September d. J. treten für die Beförderung von Abfällen von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief von den bayerischen Stationen Augsburg, Bamberg, Erlangen, Forchheim, Fürth Staatsbhf., Kempten, Kolbermoor, Lindau und Neuulm nach verschiedenen sächsischen Stationen Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Ueber ihre Höhe ertheilen die vorgenannten bayerischen Stationen und unser Verkehrsbüreau — Wienerstrasse 4 — auf schriftliche Anfrage Auskunft.

Dresden, am 18. August 1900. (2008)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Am 20. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai d. J. der Nachtrag I, welcher u. a. Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen und in Sendungen von mindestens 45000 kg nach Station Oldenbrok der oldenburgischen Staatsbahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 15. August 1900. (2009)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif Basel S. C. B.-badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. September 1900 der VII. Nachtrag ausgegeben.

In der Hauptsache enthält derselbe ermässigte Frachtsätze für Sendungen in Wagenladungen, die in Kehl vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt umgeschlagen werden. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 17. August 1900. (2010)
Gr. Generaldirektion.

Oberschlesisch - österr. - ungarischer Kohlenverkehr Heft I—III.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die im Verkehre mit nachstehend genannten Stationen enthaltenen direkten Frachtsätze aufgehoben, und zwar:

im Hefte I für den Verkehr nach Kémend, Kerekegyháza, Kohári-Szt. Lörincz, Szikra-Alpár, Zsitva-Ujfalu,

im Hefte II für den Verkehr nach Becske, Geletnek-Szklenó, Mártély, Rapp, Rudnó, Somogy-Tarnócza, Szügy, Tarnócz, Trázs,

im Hefte III für den Verkehr nach Albár, Fertö-Fehéregyháza, Fornád-Kecsege, Kis-Megyer, Köpcsény, Körtvelyes, Meszteguye und Szent-Király.

Kattowitz, den 15. August 1900. (2011)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September 1900 treten im südostpreussischen Gütertarif direkte Frachtsätze, die dem Rohstofftarif (Ausnahmetarif 2) entsprechen, für die Beförderung von Rüben in Wagenladungen von mindestens 10000 kg für jeden verwendeten Wagen im Verkehr von Angerburg, Buddern, Darkehmen, Gurnen, Neuhausen i/Ostpr, Nordenburg, Norkitten, Perlswalde, Wandlacken nach Rastenburg in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 14. Aug. 1900. (2012)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. August d. J. werden nach dem zwischen den Stationen Hallberg und Lubasch gelegenen Haltepunkte Holländerdorf direkte Frachtsätze eingeführt.

Kattowitz, den 17. August 1900. (2013)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung ist im Abschnitt D I des badischen Gütertarifs unter Ziffer 7 d (Seite 19) hinter den Worten „für Steinkohlen wie im Spezialtarif III genannt" aufgenommen worden: „sowie für Cement".

Karlsruhe, den 16. August 1900. (2014)
Gr. Generaldirektion.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Am 1. November 1900 treten das Heft 2 des Theils II der württ.-schweizer. Gütertarife vom 1. November 1892 nebst den Nachträgen I und II (Verkehr mit Stationen der vereinigten Schweizerbahnen — einschliesslich der Toggenburger und der Wald-Rüti-Bahn —) sowie die im genannten Verkehre zur Zeit bestehenden, im Instruktionswege zur Einführung gelangten besonderen Frachtsätze ausser Kraft.

Stuttgart, den 13. August 1900. (2015)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 13. Juli 1900 wird veröffentlicht, dass die im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1899 enthaltenen Frachtsätze für die Station Lenzburg Stadt der schweizerischen Seethalbahn noch über den 1. September 1900 hinaus bis auf Weiteres in Kraft bleiben.

Dresden, den 18. August 1900. (2016)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft II D (pfälzische Bahnen-Ostschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. September l. J. der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für die Stationen Tiefenthal, Bäch und Flums, Ausnahmefrachtsätze für Eisen ab Neustadt a. d. Haardt, sowie im Verkehre mit Döttingen-Klingnau, Taxen für Calcium-Carbid ab Chur und Flums nach Speyer Hauptbahnhof, sowie verschiedene mit Frachterhöhungen verbundene Taxberichtigungen. Die erhöhten Taxen gelten jedoch erst ab 1. Oktober l. J.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 16. August 1900. (2017)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, Liebau usw.

Zum vorbezeichneten Kohlenausnahmetarif vom 1. November 1897 tritt vom 10. September d. J. ab der Nachtrag III in Kraft, der neue Frachtsätze nach Stationen der Lokalbahnen: Chrudim-Holitz, Deutschbrod-Saar und Starkenbach-Rochlitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Die Frachtsätze von den Versandstationen Karolinegrube O. S. E. und R. O. U. E. verlieren mit dem 15. Oktober d. J. ihre Gültigkeit.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,20 ℳ für das Stück käuflich zu haben.

Kattowitz, den 15. August 1900. (2018)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 1. September l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag I in Kraft. Der Nachtrag enthält neu einbezogene Stationen und Berichtigungen. Die Erhöhung des Frachtsatzes Lachowice-Czernitz, Ausnahmetarif D um 1 ₰ für 100 kg, gilt vom 1. Oktober l. J. Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.

Breslau, den 15. August 1900. (2019)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahnkohlenverkehr.

Am 20. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag V, welcher u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen der Südharz- und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn und von den Stationen Bedburg, Horst i/Westf., Hugo und Ruhrort Rhein, sowie anderweite Frachtsätze nach den Stationen der Hildesheim-Peiner Kreis- und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 30 ₰ zu haben.

Essen, den 15. August 1900. (2020)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1900 sind für die Beförderung von Spiritus in Wagenladungen zu 10 t folgende ermässigte Frachtsätze eingeführt worden:

Nach Basel bad. B. von:

Brody	635	Centimes für 100 kg.
Lemberg	605	
Lemberg-Podzamczke	608	
Tarnow	521	
Wieliczka	500	

Karlsruhe, den 16. August 1900. (2021)
Generaldirektion.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Am 1. September l. J. tritt Nachtrag I zum Lokaltarif für die Bregthalbahn in Kraft. Durch denselben werden unter anderem die zusätzlichen Bestimmungen mit der Eisenbahnverkehrsordnung in Einklang gebracht und der Tarif für den später zu eröffnenden Haltepunkt Linach bekanntgegeben.

Soweit Erhöhungen herbeigeführt werden, treten solche erst am 15. Oktober l. J. in Kraft.

Die Ergänzungen und Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I, 3 dieser Ordnung genehmigt worden.

Darmstadt, im August 1900. (2022)
Die Direktion.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. September 1900 wird die Station Schallstadt der badischen Staatseisenbahnen für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss) (sächs. Staatsb.), Görlitz i. Schl., Grossschocher (sächs. Staatsb.), Kamenz i. Sachs., Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau (sächs. Staatsb.), Weida (sächs. Staatsb.), Weida-Altstadt, Zeitz (sächs. Staatsb.) und Zwötzen (sächs. Staatsb.) in den sächsisch-südwestdeutschen Verkehr (Tarifheft 3) einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 36 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Kenzingen zu Grunde gelegt.

Dresden, den 18. August 1900. (2023)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Nachdem auf der Linie Bánréve-Dobsina (U. St. E.) jetzt Wagen mit mehr als 10 t Ladegewicht mit voller Belastung befördert werden können, wird für den Verkehr der Stationen dieser Strecke die Ausnahmebestimmung auf Seite 14 des Tarifhefts 1 und Seite 4 des Nachtrags I, betreffend Berechnung der Fracht für einige Ausnahmetarife nach dem wirklich verladenen Gewicht, mindestens für 10 000 kg, anstatt nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen, vom 3. Oktober d. J. ab aufgehoben.

In der Tabelle auf Seite 4 des Nachtrags I sind daher die Stationen Alsó-Sajó, Berzéte-vasgyár, Betlér, Dobsina, Gombaszög, Horka, Rozsnyó und Tornalja zu streichen und dem Stationsnamen Pelsücz die Worte beizusetzen: „transit im Verkehr mit Stationen der Czetnekvölgyer und Murányvölgyer Eisenbahn"; ferner ist bei dieser Station das Bruttogewicht von 18 auf 20 t abzuändern.

Breslau, den 18. August 1900. (2024)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband, Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr, Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Für die Station Budapest Südbahn (déli vasut) gelangen die direkten Frachtsätze am 3. Oktober d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung.

Breslau, den 20. August 1900. (2025)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit finden die im Gruppentarif I, im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) und im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets, gültig bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation auch beim Versande von Rohbraunkohle und Nasspresssteinen unter den gleichen Bedingungen Anwendung.

Gleichzeitig werden für die Station Trebnitz i. d. Mark im Gruppentarif I nach den Stationen Coeslin, Rügenwalde, Schlawe und Stolp, im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr (I/III) nach den Stationen Alt-Damm, Belgard, Cammin i/Pm., Kolberg, Labes, Polzin, Schivelbein, Wietstock i/Pm., Wollin und für die Stationen Drossen und Schwiebus im ostdeutschen Güterverkehr (I/II) nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig neue Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets, welche gleichfalls für Rohbraunkohle und Nasspresssteine gelten, eingeführt.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 16. August 1900. (2026)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. September d. J. treten in Kraft:

a) Nachtrag VIII zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1,
b) Nachtrag VII zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3.

Der Nachtrag zum Heft 1 enthält u. a. die Aufnahme verschiedener Stationen in den Klassentarif, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 4 A (Ackergeräthe), 5 (Wolle), 14 (Papier), 20 B (Fensterglas), 22 (Garne), 23 (Graphit), 35 (Kupfer etc.) und einen Ausnahmetarif (42) für Thon.

Der Nachtrag zum Heft 3 enthält neue Ausnahmetarife für Kupfer und Cementkupfer, Mineralöle, schwere, sowie einen Anhang mit Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen.

Mit der Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 22 für Garne tritt eine Frachterhöhung und theilweise eine Beschränkung der direkten Abfertigung ein. Die Aenderungen dieses Ausnahmetarifs treten daher erst am 15. Oktober d. J. in Wirksamkeit.

Die Nachträge sind durch die Verwaltungen und Stationen der Endbahnen zu beziehen.

Dresden, am 22. August 1900. (2027)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

(Aufhebung der Frachtsätze für Kohle im Verkehre mit Kralup.)

An Stelle der im Ausnahmetarife Nr. 31 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1./11. 1899 für Steinkohle, Anthracit und Koks für den Verkehr mit Kralup enthaltenen Frachtsätze treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 die nachstehenden in Kraft:

Von oder nach	Eigenthumsbahn	Aussig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Schleppbahngebühr für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Laube-Landungsplatz	Dresden-Elbkai: Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze ausschliesslich Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen				
		für 100 kg in Pfennig				
Kralup	St. E. G.	34	32	37	5*)	59

*) Im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 9,5 ₰ für 100 kg.

Wien, am 14. August 1900. (2027a)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungar. Verband. (Reexpeditionsbegünstigung im Lagerhause der Anglo-österr. Bank in Melnik.)

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlprodukte und Malz wird bis auf weiteres die Reexpedition im Lagerhause der Anglo-österreichischen Bank in Melnik unter nachstehenden Bedingungen gewährt:

Für den Verkehr nach sächsischen Stationen der Strecke Tetschen bis Dresden-Altstadt, sowie Dresden-Neustadt und Dresden-Friedrichstadt von Stationen der österr. Nordwestbahn, und zwar von den Strecken: Wschetat-Priwor bis Stockerau, Prag bis Lissa, Nimburg bis Dobrowitz, Gross-Wosek bis Mittelwalde (exkl. Königgrätz), Neubydzow bis Wostromer, Geiersberg bis Wildenschwert und Deutschbrod bis Chrudim.

Dieses Zugeständniss gilt im Rückvergütungswege und es ist der Anspruch auf Herstellung des direkten Frachtsatzes innerhalb drei Monaten, vom Tage der Weitersendung gerechnet, unter Vorlage des Originalfrachtbriefes bis zur Einlagerungsstation und des Frachtbriefduplikates über die Weitersendung, sowie einer bahnamtlichen Bestätigung über die Identität der Sendung geltend zu machen.

Als Reexpeditionsfrist gilt ein Zeitraum von zwölf Monaten.

Wien, am 13. August 1900. (2028)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Pitch pine (Pechkiefer) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Brünn St. E. G.	100 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Brünn St. E. G.	95 „
Von Dresden-Elbkai nach Brünn St. E. G.	136 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 16. August 1900. (2029)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Verdingungen.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf Bahnhof Friedland/Alle der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll die Anfertigung, Lieferung und vollständige betriebsfähige Aufstellung zweier Wasserkrähne öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt 55 A, Zimmer 133 und bei der Eisenbahnbauabtheilung 2 in Friedland/Alle zur Einsicht aus. Dieselben können auch gegen postfreie Einsendung von 1,20 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung der Verdingungshefte nach Anerkennung sämmtlicher Bedingungen durch eigenhändige Namensunterschrift, versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von zwei Wasserkrähnen auf Bahnhof Friedland/Alle“ bis spätestens zum Termin, den 25. August 1900, Vorm. 10 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2030)

Königsberg i/Pr., den 8. August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Für die Wasserstationsanlage auf Bahnhof Friedland a/Alle der Neubaulinie Löwenhagen-Gerdauen soll die ca. 524 m lange, 200 mm im Lichten weite Krahnleitung einschl. der erforderlichen Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt 55 A, Zimmer 133 und bei der Eisenbahnbauabtheilung 2 in Friedland a/Alle zur Einsichtnahme aus. Dieselben können auch gegen postfreie Einsendung von 1,20 ℳ von dem Vorstande unseres Centralbüreaus bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung der Verdingungshefte nach Anerkennung sämmtlicher Bedingungen durch eigenhändige Namensunterschrift, versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot für Krahnleitung auf dem Bahnhof Friedland a/Alle“

bis spätestens zum Termin, den 25. August 1900, Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen. (2031)

Königsberg i/Pr., den 9. August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Zu beschaffen sind:

1. 80,50 t (etwa 91 Tausend Stück) Laschenschrauben Profil V, einschl. bis 10 % mit 115 mm Bolzenlänge,
2. 43,70 „ (etwa 33,6 Tausend Stück) Mutterschrauben, 25 mm stark,
3. 391,23 „ (etwa 966 Tausend Stück) gewöhnliche Schraubennägel,
4. 20,70 „ (etwa 45,5 Tausend Stück) lange Schraubennägel und
5. 10,00 „ (etwa 30 Tausend Stück) besondere Schraubennägel für Leitschienen.

Die Materialien unter 1. bis mit 3. sind je zur Hälfte vom 1. November 1900 bis 31. März 1901 und vom 1. April bis 15. Juli 1901, die unter 4. und 5. vom 1. November 1900 bis 15. April 1901 anzuliefern.

Je ein Abzug der Lieferungsbedingungen kann mit Angebotsformular für 50 ₰ von unserm Oberbaubüreau in Dresden, Wienerstrasse 4, Westflügel, bezogen werden.

Die Preisangebote sind für jede Materialsorte einzeln in das Angebotsmuster einzuschreiben und versiegelt mit der Aufschrift

„Angebot von Kleineisen“

spätestens den 20. September d. J., Vorm. 10 Uhr, bei unserm Oberbaubüreau hierselbst, Wienerstrasse 4, postfrei einzureichen.

Dresden, am 15. August 1900. (2032)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn.

Die Lieferung und Aufstellung von 2 eisernen Ueberbauten für je 1 Gleis von 5,00 m Stützweite mit gekuppelten Walzbalken soll vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen auf dem diesseitigen Büreau zur Einsicht auf und können gegen Einsendung von 50 ₰ von da bezogen werden.

Schriftliche Angebote sind bis zum 29. l. Mts., Vormittags 10 Uhr, hierher einzureichen.

Darmstadt, den 13. August 1900. (2033)
Der Bauinspektor.

Auf Station Darmstadt der Main-Neckarbahn lagern circa 42 600 kg alte flusseiserne Schwellen, sowie eine alte Drehscheibe im ungefähren Gewichte von 6 000 kg, welche am 3. September l. J., Vormittags 11 Uhr, durch Anbietung öffentlich vergeben werden sollen. Die Verkaufsbedingungen können von dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt gegen eine Gebühr von 40 ₰ in baar und auf frankirte Anfrage bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zum genannten Termin bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr.“ eingereicht werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 17. August 1900. (2034)
Der Hauptmagazinsverwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin am 31. August 1900, Vorm. 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Marken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 31. Juli 1900. (2035)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Zur Leitung einer im Bau begriffenen grösseren Werkstättenanlage suchen wir einen tüchtigen Architekten oder Bauingenieur mit ausreichender praktischer Erfahrung zum sofortigen Eintritt. Nach Beendigung des Baues bietet sich voraussichtlich Gelegenheit zu weiterer Beschäftigung. Offerten mit Gehaltsansprüchen an die unterzeichnete Direktion.

Blankenburg Harz, 20. August 1900. (2036)
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 66. | 25. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Von Berlin nach Konstantinopel.

(Schluss aus Nr. 65.)

IV.

Welche Mittel einer solchen Gesellschaft zur Verfügung stehen, um eine Reise bequem und genussreich zu gestalten, das haben die Theilnehmer an der Probefestfahrt von Berlin nach Konstantinopel in vollem Maasse zu würdigen Gelegenheit gehabt. Der Festzug bestand aus drei Schlafwagen, einem Speisewagen und einem Gepäckwagen. Die Schlafwagen der internationalen Gesellschaft unterscheiden sich nach meinen Erfahrungen sehr zu ihrem Vortheil von den amerikanischen. Sie bestehen aus mehreren von einander getrennten Abtheilungen. Je zwei Abtheilungen sind durch eine Zwischenthür verbunden, die zu einem von den Insassen gemeinsam benutzten Waschraum führen. In jeder Abtheilung lassen sich zwei Betten über einander herrichten, die quer zu der Richtung des Zuges liegen. Bei Tage ist das obere Bett nicht zu sehen, das untere ist ein hübsches und bequemes Sopha. In jeder Abtheilung ist ein kleiner Tisch und reichlich Platz zur Unterbringung des Handgepäcks. Die Reisenden sind also thunlichst von einander abgeschlossen; wenn der Zug voll besetzt ist, so haben doch immer höchstens vier Reisende einen gemeinsamen Waschraum. Die amerikanischen Schlafwagen bilden einen grossen saalartigen Raum. Die Betten werden auch über einander hergerichtet, liegen aber in der Richtung des Zuges. Die einzelnen Abtheilungen sind nur durch dünne Wände von einander getrennt; sie liegen zu beiden Seiten eines Ganges, von dem sie Nachts durch grosse Vorhänge abgeschlossen sind. Man schläft also ziemlich öffentlich. Das An- und Ausziehen setzt insbesondere bei dem Inhaber des oberen Bettes gewisse turnerische Fertigkeiten voraus, für Gepäck ist äusserst wenig Platz vorhanden. In so einem, von 20 bis 30 und mehr Personen angefüllten Wagen sind aber nur zwei Waschplätze, bei deren Benutzung Morgens einer den anderen ablöst. Die morgentliche Waschung ist also ein recht zweifelhafter Genuss, selbst wenn man mit Bekannten zusammen reist und wenn die Wagen nicht voll besetzt sind, geschweige denn, wenn man sich unter lauter Fremden befindet.

Auf unserer Orientfahrt hatte natürlich der grösste Theil der Reisegenossen eine Abtheilung für sich, in die man sich auch bei Tage zurückziehen konnte. Die Wagen stehen wie unsere D-Zug-Wagen durch Lederbälge mit einander in Verbindung. Sie hatten weiche Fussteppiche, auf denen man ganz geräuschlos ging, und fuhren ungemein ruhig. So war das Reisen weder bei Tage, noch bei Nacht eine Anstrengung. Die Rückreise von Konstantinopel nach Berlin, die wir mit ganz kurzer Unterbrechung in Budapest hintereinander in 51 Stunden zurücklegten, hat keinen der Gefährten ermüdet, geschweige denn übermüdet.

Die kürzeste Fahrzeit von Berlin nach Konstantinopel betrug früher über Constanza 54 Stunden, über Lemberg 58 Stunden. Bei einer Entfernung von Berlin nach Konstantinopel von rund 2400 km hat der neue Zug eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von rund 47 km, die immerhin noch bedeutender ist, als die der nordamerikanischen Ueberlandzüge, bei denen sie nur etwa 35 bis 40 km beträgt. Auf den einzelnen Strecken ist die Reisegeschwindigkeit freilich eine sehr verschiedene. Sie beträgt:

Berlin-Oderberg (552 km) 72 km die Stunde, Oderberg-Sillein (101 km) 42 km die Stunde, Sillein-Budapest (333 km) 56 km die Stunde, Budapest-Belgrad (359 km) 51 km die Stunde, Belgrad-Czaribrod (341 km) 46 km die Stunde, Czaribrod-Sofia (643 km) 30 km die Stunde, Sofia-Konstantinopel (654 km) 38 km die Stunde. Auf den orientalischen Strecken ist eine schnellere Fahrt nicht möglich, so lange der Oberbau nicht wesentlich verstärkt ist. Der Fahrplan der Strecke Berlin (Stadtbahn)-Oderberg beruht auf einer Grundgeschwindigkeit von 85 km. Hier lässt sich die Fahrzeit auch kaum noch verkürzen. Wenn also die etwas 'zeitige Abfahrt von Berlin (7 Uhr früh vom Bahnhof

Friedrichstrasse) später gelegt werden soll, so müssen die ungarischen Bahnen von Oderberg bis Budapest schneller fahren. Die Vorbereitungen hierzu sind auch, wie verlautet, bereits getroffen und der Zug wird vom nächsten Winterfahrplan ab Berlin Friedrichstrasse erst um 7.25 verlassen.

Bei der Festfahrt wurden auf der Hinreise verschiedene Fahrtunterbrechungen gemacht; es wurde den vom Zuge berührten Landeshauptstädten Gelegenheit gegeben, die Festtheilnehmer zu bewillkommnen. Diesen war vor Antritt der Fahrt eine frisch geschriebene und höchst geschmackvoll ausgestattete Festschrift eines unserer Gefährten, des Herrn Alfred Ruhemann: „Zur Eröffnung des Berlin-Budapest-Orientexpress" zugestellt, in der die durchfahrenen Gegenden beschrieben und durch reichen Bilderschmuck veranschaulicht sind. Beim Eintritt nach Bulgarien wurden uns besondere, auf die bulgarischen wirthschaftlichen, politischen und Verkehrsverhältnisse bezügliche, mit Karten und Plänen versehene Büchlein von den Vertretern der bulgarischen Regierung überreicht.

Unser Sonderzug sollte die Station Berlin Friedrichstrasse am 27. April, Morgens 6.25 Minuten verlassen, eine für Berlin sehr frühe und die im ferneren Westen wohnenden Theilnehmer insofern unbequeme Zeit, als es bekanntlich nicht leicht ist, zu dieser Stunde mit Sicherheit eine Fahrgelegenheit zum Bahnhof zu finden. Es war eine erste, besondere Aufmerksamkeit, dass es gestattet wurde, schon am Abend des 26. April den auf dem Bahnhof Charlottenburg stehenden Zug zu betreten und die Nacht im Zuge zuzubringen. In diesem wurden wir von den uns führenden Direktoren der internationalen Schlafwagengesellschaft herzlich bewillkommnet. Am ersten Tage ging die Fahrt bis Budapest, wo wir Abends 10.30 Minuten eintrafen. Unterwegs waren die österreichischen und ungarischen Vertreter eingestiegen. Am 28. April war Aufenthalt in Budapest. Unter Führung der ungarischen Begleiter wurden Spaziergänge in der Stadt unternommen. Den meisten der Berliner Gäste war es von besonderem Interesse, die Unterpflasterbahn kennen zu lernen, nach deren Vorbild neue Verkehrsstrassen in der Reichshauptstadt angelegt werden sollen. Wir haben alle einen ausserordentlich vortheilhaften Eindruck von dieser eigenartigen Bahn mitgenommen. Die Bahnhöfe in den Strassen sind kleine geschmackvolle Bauten, die herunterführenden Treppen hell und luftig, die Fahrt geht sehr schnell vor sich, von Belästigung durch Rauch, Staub oder nur schlechte Luft war nichts zu spüren. Am Budapester Stadtwäldchen tritt die Bahn in langsamer Steigung auf die Oberfläche heraus.

Am Abend fand ein glänzendes Festessen statt, zu dem die ungarische Regierung eingeladen hatte. Von der Stimmung bei diesem Festmahl geben wohl am besten Zeugniss die Trinksprüche des Handelsministers Hegedüs auf den deutschen Kaiser und des Präsidenten der Direktion der ungarischen Staatsbahnen Ludvigh auf die Vertreter der preussischen Regierung.

Der Trinkspruch des Ministers Hegedüs lautete:

Es freut uns, dass der Expresszug, welcher unsere Gäste hierher gebracht hat, aus Berlin gekommen ist, und ich gestehe es, dass dies deshalb unsere Freude erhöht, weil es uns Gelegenheit bietet, Ihnen Dank zu sagen für die Unterstützung, welche Sie uns auch bei diesem Werke angedeihen liessen. Sie haben uns gegenüber dieselben Gefühle bekundet, welche der Kaiser von Deutschland gegenüber Ungarn bekundet hat (Begeisterte Eljenrufe) und welche die ungarische Nation so dankbar aufgenommen hat. Kaum drei Jahre sind es her, dass der Deutsche Kaiser bei uns erschien und mit seiner bezaubernden Persönlichkeit alle Herzen Ungarns gewann. Er hat unsere Herzen nicht nur durch seine Macht erobert, sondern auch durch den Zauber seiner Individualität, und die Gefühle, welche wir für ihn hegen, werden durch die Anwesenheit unserer lieben Gäste noch mehr gesteigert. Wir bitten Sie daher, die Dolmetsche dieser Gefühle auch in Berlin an kompetenter Stelle zu sein. Die Saiten, welche der Deutsche Kaiser hier angeschlagen, haben Gefühle ausgelöst, welche das Herz der ganzen Nation durchdrungen haben und welche nie verklingen werden. Es lebe der Deutsche Kaiser! Hoch, hoch, hoch! (Begeisterte Eljen- und Hochrufe.)

Sodann sprach Präsident Ludvigh:

Die erste Etappe des Eröffnungszuges verschafft uns das Vergnügen und die Ehre, die Vertreter der preussischen Regierung im Namen der königlich ungarischen Staatsbahnen herzlich willkommen zu heissen. Es ist als ein freudiges Ereigniss zu betrachten, dass eine so günstige Verbindung mit Deutschland und mit dem Orient über Budapest zustande gekommen ist. Wir glauben, dass durch diese Verbindung dem allgemein gesteigerten Bedürfniss nach rascher Beförderung, wie auch dem Verlangen des Publikums nach möglichst grösster Bequemlichkeit entsprochen werde. Wir müssen daher den betheiligten Nachbarbahnen unseren Dank aussprechen für die Bereitwilligkeit, mit welcher sie diesen Zug eingeführt haben. Wir wollen hoffen, dass der sich hebende Verkehr den Interessen der betheiligten Bahnverwaltungen zu gute kommen werde und wünschen besonders, dass die Wohlfahrt der durch unsere Bahnen durchzogenen Länder gedeihen und die kommerziellen und freundschaftlichen Beziehungen der Bevölkerung dieser Länder sich noch mehr befestigen mögen. In dieser Hoffnung und mit diesem Wunsche erhebe ich mein Glas auf das Wohl der Vertreter der königlich preussischen Regierung. Sie leben hoch!

Nachts 1 Uhr bestiegen wir wieder unseren Zug, mit dem wir am Morgen des 29. April (Sonntag) gegen 9 Uhr in Belgrad landeten. Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof sieht man die an den Ufern der hier mit der Sawe sich vereinigenden Donau herrlich sich aufbauende Stadt Belgrad. Von den Vertretern der serbischen Staatsbahnen und der Presse wurden wir wiederum freundlichst empfangen und zunächst zu der staatlichen Cigarettenfabrik und dann den grossen, nach amerikanischem Muster eingerichteten Schweineschlachthäusern geführt. Die Cigarettenfabrik, in der wesentlich weibliche Arbeiter beschäftigt sind — uns zu Ehren war die Fabrik trotz des Sonntags kurze Zeit in Betrieb —, erregte allgemeine Anerkennung. Das Fabrikgebäude liegt nicht weit vom Bahnhofe in einem grossen Garten, die Arbeitsräume sind hell und luftig, die Arbeiterinnen, bei denen auf eine gesunde und zweckentsprechende Kleidung besonderer Werth gelegt ist, machten einen zufriedenen Eindruck, sie sollen gut bezahlt werden. Die Fabrik bringt, wie mitgetheilt wurde, dem Staate eine Reineinnahme von jährlich 8 000 000 Fr. Auch die Schweineschlächterei entsprach allen neuesten Anforderungen.

Nach dem im Bahnhofe eingenommenen Frühstück — bei dem wir auch die Bekanntschaft der serbischen Landesweine machten — fuhren wir mit der Bahn nach Topsidér, einem hübschen Park mit den Erinnerungen an den Gründer des serbischen Königshauses. Dann wurde die Stadt Belgrad, die Festung, die städtischen Anlagen mit ihren zahlreichen herrlichen Aussichtspunkten besichtigt. Am Abend setzten wir die Fahrt fort. Zu uns hatten sich Vertreter der serbischen Regierung und der serbischen Presse gesellt. Am 30. April 9 Uhr früh erreichten wir Sofia, Bulgariens Hauptstadt. Auch hier wieder herzliche Bewillkommnung durch den Kabinetschef des — damals abwesenden — Fürsten und den Minister der öffentlichen Arbeiten sowie zahlreiche hochgestellte Beamte. In Sofia befindet man sich plötzlich im Orient. Die erste Moschee begegnet uns, abenteuerliche Gestalten zu Fuss, zu Pferde, zu Wagen bewegen sich auf den grösstentheils noch nicht gepflasterten Strassen. Dabei waren die Arbeiten an einer elektrischen Bahn in vollem Gange, eine Wasserleitung und Kanalisationsanlagen im Bau. Der Bürgermeister von Sofia meinte, die Stadt sei in der angenehmen Lage, für all' diese Arbeiten das Pflaster nicht erst aufreissen zu müssen. Man werde, wenn diese Werke vollendet, auch ein schönes Pflaster herstellen. Mit grossem Eifer wurden uns der Palast des Fürsten, das Mausoleum des Fürsten Alexander, die Museen, Schulen, Kirchen, die fürstliche Reitbahn nebst vortrefflichen Stallungen, der zoologische Garten gezeigt. Am Nachmittag — nach einem Frühstück in dem grössten Gasthof der Stadt — machten wir einen kurzen Ausflug, der leider vom Wetter nicht begünstigt war, und Abends 9 Uhr ging es weiter nach Osten, nachdem sich uns nunmehr auch die bulgarischen Vertreter angeschlossen hatten.

Am Morgen des 1. Mai waren wir inmitten der Türkei. Die Fahrt ging zunächst durch endlose, unbebaute und unbesiedelte Grasflächen. Hier und da ein einzelnes Stück Vieh, ein einsamer Hirt. Gegen Mittag erreichten wir die Küste des Marmarameeres und nun wurde der Ausblick auf das Meer, die gegenüberliegende ferne asiatische Küste, immer schöner. Nach kurzer Fahrt durch die Vorstädte Konstantinopels, in denen wir die ersten türkischen Häuser mit den eigenartigen Fensterläden der Frauengemächer erblickten, gelangten wir gegen 3 Uhr an den Endpunkt unserer Eisenbahnreise, den Bahnhof der orientalischen Eisenbahn am goldenen Horn von Stambul. Auch dort fand wiederum eine feierliche und herzliche Begrüssung durch die Direktoren der orientalischen Eisenbahn, Vertreter der türkischen Regierung und einzelne in Konstantinopel wohnende deutsche Freunde und Amtsgenossen statt. Ohne die sonst beim Eintritt in Konstantinopel so sehr lästigen Pass- und Zollrevisionen — von denen wir auf der ganzen Reise vollständig verschont blieben — gingen wir sofort auf das unserer wartende, mit Fahnen und Teppichen geschmückte Schiff und fuhren bei herrlichem Sonnenschein die überwältigend grossartigen, einzigen Gestade des Bosporus entlang zu dem Sommer Palace-Hôtel unserer Wirthe nach Therapia, wo wir während der längsten Zeit unseres Aufenthaltes in Konstantinopel Wohnung nahmen.

Unser Aufenthalt in Konstantinopel dauerte vom 1. bis 6. Mai. Die Herrlichkeiten dieser Stadt — die Moscheen, das Museum mit dem Alexandersarkophag, dem Sarkophag der weinenden Frauen, das Schatzhaus, die Schlösser des Sultans —, die unvergleichlichen landschaftlichen Schönheiten, die feierliche Kirchenparade des Selamlik, der wir beiwohnen durften und wo wir den Sultan in nächster Nähe sehen konnten — alles dies ist so oft beschrieben, dass ich auch hier nur sagen kann, es war von der Internationalen Schlafwagengesellschaft mit einer geradezu rührenden Aufmerksamkeit dafür gesorgt, dass wir soviel wie möglich und so bequem wie möglich alle Eindrücke in uns aufnehmen konnten. Auch die uns zu Ehren veranstalteten Festlichkeiten, ein Festessen der orientalischen Eisenbahngesellschaft in Therapia und ein vom Stadtpräfekten von Konstantinopel auf Befehl des Sultans gegebenes Festmahl in dem Pera-Palace-Hôtel, will ich nur erwähnen. Dagegen möchte ich noch kurz eingehen auf den Ausflug, den wir vom Nachmittag des 4. Mai (nach dem Selamlik) bis zum Abend des 5. Mai nach Brussa in Kleinasien machten.

Wir fuhren von dem Hafen am goldenen Horn durch den Bosporus und das Marmarameer in etwa sechs Stunden auf einem Dampfer nach Mudania. Die Dampferfahrt dauerte reichlich lange, wie denn überhaupt die Schifffahrt und insbesondere der Personenverkehr auf diesen türkischen Gewässern noch recht viel zu wünschen übrig lassen. Die Regierung legt herzlich wenig Werth auf seine Entwickelung; die Bildung von Schifffahrtsgesellschaften begegnet immer neuen Schwierigkeiten. Unser Dampfer, angeblich einer der schnellstfahrenden, bewegte sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 8 km in der Stunde!

In Mudania erwartete uns ein blumengeschmückter, festlich beleuchteter Zug, der uns in $1^1/_2$ Stunden nach Brussa fuhr. Die Bahn von Mudania nach Brussa hat eine eigenartige Geschichte. Sie ist schmalspurig (1,10 m Spurweite) und 42 km lang. Bereits im Jahre 1875 ist sie von der türkischen Regierung gebaut, wohl hauptsächlich zu dem Zwecke, das gewerbreiche Brussa mit der See auf kürzestem und billigstem Wege zu verbinden. Als die Bahn vollständig fertig, die Betriebsmittel zur Stelle und alles zur Eröffnung des Betriebes bereit war, geschah das gänzlich unerwartete, der Betrieb wurde nicht eröffnet, man liess die Bahn einfach liegen und verfallen, die Transporte von Brussa zur See wurden weiter auf Kameelen und Wagen befördert. Welchen Grund dieses eigenthümliche Verfahren hatte (die Bahn soll 8 000 000 Franken gekostet haben), darüber ist bestimmtes nicht in die Oeffentlichkeit gedrungen. Nach einer Mittheilung waren es die Zünfte der Fuhrherrn, Lastträger und Kameeltreiber, denen es gelang, den unbequemen Konkurrenten noch im letzten Augenblick unschädlich zu machen. Von anderer Seite wurde erzählt, man habe bei Bestellung der Lokomotiven (in England) es versäumt, darauf aufmerksam zu machen, dass die Bahn nicht unerhebliche Steigungen enthielte. Als die Lokomotiven daher eine Probefahrt mit dem ersten Zuge gemacht, sei es nicht gelungen, den Zug in die Höhe zu bringen. Und da habe man die Sache einfach aufgegeben. — Die Bahn hat thatsächlich bis zum Jahre 1893 unbenutzt gelegen, die Schienen sind verrostet, die Schwellen verfault, die Brücken zum Theil eingestürzt. Bei einer Reise zu Wagen nach Brussa hat sie dann Herr Nagelmakers, dem ihr Vorhandensein gänzlich unbekannt war, bemerkt und nun auch gleich besichtigt. Er hat sie dann der türkischen Regierung abgekauft, wieder in Stand gesetzt und betreibt sie seit dem Jahre 1894 für seine Rechnung. Der Personen- und Güterverkehr ist noch ein recht schwacher, in dem letzten Jahre soll ein geringer Ueberschuss erzielt sein. Soweit wir beobachten konnten, war die Bahn jetzt gut im Stande und auf der Rückreise legten wir die 42 km in genau einer Stunde zurück, eine für eine schmalspurige Bahn immerhin achtungswerthe Leistung.

Die Lage von Brussa, der alten Kalifenstadt, am Fusse des schneebedeckten Olymp, in etwas welligem, von Erdbeben häufig heimgesuchten Gelände inmitten von Cypressen-, Maulbeer- und Oelbaumwäldern, mit ihren prächtigen, alten Moscheen und Grabstätten, den merkwürdigen Schwefelbädern, ist eine entzückende. Die Bewohner sind Türken und Armenier. Ihr ganzer Charakter ist durchweg orientalisch, ein unverfälschtes, durch keine europäische Züge beeinträchtigtes Bild einer türkischen Stadt. Es blüht dort eine ziemlich lebhafte Seidenindustrie und ein flotter Seidenhandel. Unsere Reisegesellschaft war von aufrichtigem Dank erfüllt, dass ihr auch noch dieser Einblick in das orientalische Leben und Treiben gewährt wurde.

So schieden wir am Sonntag, den 6. Mai, Nachmittags 2 Uhr 30 von Konstantinopel. Auf der Rückreise trennten sich allmählich unsere bulgarischen, serbischen, in Budapest auch unsere ungarischen Reisegenossen. In Serbien legten wir diesmal die Fahrt durch die wilde Gebirgsstrecke zwischen Pirot und Nisch bei Tage zurück. Ein von den serbischen Staatsbahnen eingestellter Aussichtswagen gab uns Gelegenheit, diese grossartigen Naturschönheiten mit aller Musse zu bewundern. Am Nachmittag vor unserer Rückfahrt war auf einer der schlimmsten Stellen ein Bergsturz vorgekommen, wohl infolge der starken Regengüsse der vergangenen Tage. Wir sahen die Arbeiter noch voll beschäftigt mit den Wiederherstellungsarbeiten und das Gleis war soweit fertig, dass unser schwerer Zug die Strecke ohne Gefahr in langsamem Tempo durchfahren konnte. Eine höchst achtungswerthe Leistung unserer serbischen Berufsgenossen.

Am Dienstag, den 8. Mai, Nachmittags 5.17, kamen wir mit dem fahrplanmässigen Zuge, in den wir in Budapest eingestiegen waren, pünktlich und wohlbehalten in Berlin, Friedrichstrasse, wieder an.

A. v. d. L.

Der elektrische Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn bei Berlin.

Die „Elektrotechnische Zeitschrift“ bringt in ihrer diesjährigen Nr. 33 eine Reihe von Mittheilungen über den Betrieb mit dem Versuchszuge, nach denen wir den Angaben in Nr. 56 d. Ztg. einen Nachtrag beizufügen in der Lage sind, der die Steuerung des Versuchszuges betrifft.

Wir wissen aus Nr. 56, dass der Zug mit einem Motorwagen am vorderen und einem am hinteren Ende betrieben wird, deren jeder mit 3 Motoren ausgerüstet ist, die unmittelbar auf der Achse sitzen und gegen den Wagenkasten zum Theil abgefedert sind. Die Motoren, nach dem Muster 28/42 von der Firma Siemens & Halske ausgeführt und jeder 150 PS stark, befinden sich, wie aus Nr. 56 bekannt, zu je dreien, d. h. an jedem Motorwagen für sich, dauernd in Nebeneinanderschaltung, während die beiden Gruppen neben- oder hintereinander geschaltet werden können. Von den 4 Leitungen, welche durch den ganzen Zug hindurchgehen, dienen 2 zur Kuppelung der Motorengruppen und 2 zur Kuppelung der Stromabnehmer. Der Zug ist mit der Westinghousebremse ausgerüstet, deren Luftpumpe von einem besonderen Elektromotor angetrieben wird, der selbstthätig ein- und ausgeschaltet wird. Ferner hat der Zug eine Handbremse und für Nothfälle eine elektrische Kurzschlussbremse.

Die Regelung des Zuges erfolgt nun nach einem vom Oberingeniör Reichel der Firma Siemens & Halske ausgearbeiteten Verfahren, das den Gegenstand des Patentes 107 666 bildet, vom Führerstand des jeweiligen vordersten Motorwagens aus. Die Steuervorrichtung besteht in der bei Strassenbahnwagen üblichen Art aus 2 je mit einem besonderen Hebel versehenen Walzen, von denen die eine, die eigentliche Schaltwalze, zur Herstellung der verschiedenen Schaltungen, die andere, der eigentliche Fahrschalter, dazu dient, den Wagen in der durch die Schaltwalze bereitgestellten Schaltung mit Strom zu versehen und diesen Strom entsprechend der gewollten Zugbewegung zu regeln. Während aber bei den gewöhnlichen Strassenbahnwagen die Schaltwalze zur Einstellung auf „rückwärts“ oder „vorwärts“ oder „aus“ dient — bei Akkumulatorwagen tritt noch eine Erweiterung ein —, ist bei der Wannseebahn die Schaltwalze weiter ausgebildet, indem sie die folgenden Stellungen umfasst, wenn I den Motorwagen am Anfang, II den am Ende des Zuges bezeichnet: a) vorwärts mit Wagen I und II, b) vorwärts mit Wagen I allein, c) vorwärts mit Wagen II allein, d) bremsen mit Wagen I allein, e) rückwärts mit Wagen I allein, f) rückwärts und „aus“.

Man bemerkt, dass entgegen dem bei Strassenbahnen üblichen Verfahren im vorliegenden Falle auch eine besondere Bremsstellung auf die Schaltwalze gebracht ist.

Die Betriebsweise wird klarer durch eine Beschreibung der vom Führer vorzunehmenden Handlungen, wenn ein Zug in die Endstation ein- und aus dieser wieder ausfährt.

Bei der Einfahrt dreht der Führer den Fahrschalter auf Null, bremst mit der Luft- oder Handbremse, bringt im Nothfall die Schaltwalze von der Vorwärtsstellung (a, b oder c) auf die Stellung d (Bremsen) und bethätigt im letzteren Fall diese Bremsstellung durch den Fahrschalter.

Ist dieser Nothfall nicht vorhanden, so dreht der Führer die Schaltwalze von „vorwärts“ unmittelbar auf „rückwärts aus“, so dass, wenn jetzt dem bisherigen Kopfwagen Strom aus dem bisherigen Fahrschalter zugeführt würde, er rückwärts laufen müsste. Der Beamte begiebt sich jetzt an das andere Zugende, stellt die dortige Schaltwalze auf „vorwärts“ und bewirkt mit dem Fahrschalter die Stromzufuhr und Regelung. Zugleich erhält der bisherige Kopf- (jetzt Schluss-) Wagen Strom von diesem Fahrschalter. Der Strom trifft diesen Wagen in der Stellung „rückwärts“ in Bezug auf die neue Fahrrichtung; seine Motoren werden also in derselben Richtung betrieben, wie die Motoren des neuen Kopfwagens.

Ob es im übrigen ein Vortheil ist, die Bremsstellungen, welche sich bei den gewöhnlichen Strassenbahnwagen im Fahrschalter selbst befinden, erst auf der Schaltwalze einzustellen, wird die Erfahrung lehren. Im Nothfall, für den ja die Bremse bestimmt ist, geht mehr Zeit durch die Handhabungen verloren.

Ueber die Lüftung von Tunneln.

(Fortsetzung aus Nr. 65.)

Der Ausschuss, welcher 1894 den Versuchen mit dem Saccardo'schen Lüftungsverfahren folgte, hat einen sehr eingehenden Bericht über diese erstattet*), der sich nicht allein auf die Saccardo'sche Vorrichtung beschränkte, sondern auch gleichzeitig festzustellen suchte, wie die Luftbeschaffenheit in einem Tunnel sein müsse, um für das Strecken- und Zugpersonal als gut bezeichnet werden zu können. Ferner versuchte man festzustellen, mit welcher Geschwindigkeit, also auch welche Menge Luft in einen bestimmten Tunnel eingetrieben werden müsse, der von einem oder mehreren Zügen befahren wird, um eine gute Luftbeschaffenheit zu erzielen. Schliesslich war man bemüht, auf dem Wege des Versuches die mathematischen Beziehungen zu ermitteln, nach denen der Ueber- oder Unterdruck an einer beliebigen Stelle des Tunnels zu bemessen sei, um den für eine gute Lüftung nöthigen Luftstrom hervorzurufen.

*) Studio sulle esperienze eseguite coll' apparechio Saccardo applicato all imbocco Pracchia della galleria dell' Appenino (Linea Bologna-Pistoja). Ancona, Mai 1896.

Drei Jahre später trat die vom englischen Handelsamte ernannte Kommission zusammen, die sich mit dem Studium der derzeitigen Lüftungsverhältnisse der Londoner Tunnelbahnen zu beschäftigen und Vorschläge zu machen hatte, durch welche Mittel diese gegebenenfalls zu verbessern seien.

Der Verfasser der Abhandlung des Génie Civil — Raymond Godfernaux, Ingénieur des Arts et Manufactures —, dem hier gefolgt ist, hat die beiden Berichte zum Ausgangspunkt seiner Darlegungen genommen und benutzt, um mit Bezug auf die Lüftung der Tunnel zu untersuchen:

1. die Bedingungen für die Lüftung der Tunnelatmosphäre;
2. die zu diesem Zweck einzuführende Luftmenge;
3. den Ueber- oder Unterdruck — Verdichtung oder Verdünnung —, welche nöthig sind, um im Tunnel einen Luftstrom von gegebener Stärke zu unterhalten sowie die hierfür erforderliche Luftmenge zu bestimmen.

1. Lüftungsbedingungen der Tunnelatmosphäre.

Die Tunnelluft kann verunreinigt sein durch:

1. Gase, welche aus der Beleuchtungseinrichtung stammen,

2. die Athmungsprodukte,

3. die im Heizraume der Lokomotiven entstehenden Verbrennungsprodukte.

Bedenkt man, dass die aus der Verbrennung eines Kilogramms Kohle erzeugte Kohlensäuremenge der von 75 Personen, 30 Lampen oder 60 Gasbrennern erzeugten Menge gleich ist, so leuchtet ein, dass die Verunreinigungen durch Beleuchtung und Athmung nur von geringer Bedeutung sind, wenn es sich um einen im Betrieb befindlichen Tunnel handelt, in dem sich verhältnissmässig wenige Personen befinden und dessen Beleuchtungsapparate nicht zahlreich sind. Diese beiden Ursachen der Luftveränderung scheiden also aus dieser Betrachtung, die sich nicht auf im Bau befindliche Tunnelanlagen erstreckt, aus. Die aus der Kohlenverbrennung im Heizraume der Lokomotive entstehenden Produkte sind Kohlensäure, Kohlenoxyd, schweflige Säure, Kohlenwasserstoffe und Wasserdampf.

Diese verschiedenen Produkte treten in der Atmosphäre je nach dem verwendeten Brennstoff und der Vollkommenheit der Verbrennung im Heizraume in veränderlichen Mengen auf. Gewisse Brennstoffe, wie Koks und Anthrazit, erzeugen keine Kohlenwasserstoffe, weil sie keine flüchtigen Bestandtheile enthalten. Die schwefelhaltigen Gase werden nur durch pyrithaltige Kohlen erzeugt.

Welches sind nun die durch die genannten Gase hervorgerufenen physiologischen Erscheinungen, und welches ist die auf 1 cbm Luft ohne Beeinträchtigung der Gesundheit zulässige Menge eines jeden derselben? Diese Frage wird vom Handelsamt erschöpfend wie folgt beantwortet.

K o h l e n s ä u r e. Bis zu 30 ‰ verursacht dieses Gas zwar eine gewisse Verlangsamung der Athmung, benachtheiligt aber sonst in keiner Weise die Gesundheit. Bei 60 ‰ ruft es Herzklopfen und Kopfweh hervor, bei 100 ‰ wird die Athmung beschwerlich, bei 250 ‰ tritt der Tod sehr rasch ein. In den Tunneln der Londoner Untergrundbahn kann die Kohlensäure nicht gefährlich werden, da, wie wir früher sahen, selbst in den schlechtest gelüfteten Abschnitten derselben nicht mehr als 8,94 ‰ dieses Gases nachgewiesen werden konnten.

K o h l e n o x y d. Anders verhält es sich mit dem Kohlenoxyd. Die in den Tunneln der Untergrundbahn nachgewiesene Menge dieses Gases erreicht nur 0,66 ‰, kann aber gefährliche, wenn auch vorübergehende Folgen haben, indem das Gas die Thätigkeit des Hämoglobins im Blute, dass das Eindringen des Sauerstoffes in die Gewebe vermittelt, theilweise und auf einige Zeit unterbricht. 0,66 ‰ Kohlenoxyd genügen, um 34 % des gesammten im Blute enthaltenen Hämoglobins wirkungslos zu machen. Es stellen sich infolge dessen Herzklopfen, Athmungsbeschwerden und gänzliche Erschöpfung ein, so dass jede Anstrengung, ja selbst die Berührung mit der kalten Luft qualvoll wird. Bei einem Gehalt von nur 0,3 ‰ Kohlenoxyd treten dieselben Erscheinungen auf, doch in geringerem Maasse und auf kürzere Zeit. Nach Verlauf von zwei oder drei Stunden verschwindet das Kohlenoxyd aus dem Blute, das nun wieder seine normale Thätigkeit aufnimmt; die Kopfschmerzen können indessen noch einige Stunden anhalten, wenn der Aufenthalt in der verdorbenen Luft länger gedauert hat. Es sei hierbei noch bemerkt, dass die Wirkungen der Vergiftung sich nicht sofort einstellen; es bedarf ungefähr einer halben Stunde, bis das Blut mit Kohlenoxyd gesättigt ist. Aus diesem Grunde ist auch erklärlich, dass bei den Reisenden der Untergrundbahn Erkrankungen nur selten vorkommen und dass die Angestellten der Gesellschaft, die sich meist nur kurze Zeit im Tunnel aufhalten, denselben ohne Schaden verlassen. Bei Reisenden von schwächlicher Gesundheit kann jedoch schon diese Menge von Kohlenoxyd bedenkliche Erscheinungen zur Folge haben, weshalb dafür gesorgt werden muss, den Kohlenoxydgehalt herabzumindern.

Die Erscheinungen der Kohlenoxydvergiftung stellen sich schon bei einem Gehalt von 0,25 ‰ und nach einem $1^1/_2$ stündigen Aufenthalt im Tunnel bei ruhenden, nach kürzerem Aufenthalt bei arbeitenden Personen ein. Bei 0,50 ‰ Kohlenoxyd tritt Schwäche und Schwindel auf, bei 0,90 ‰ versagen die Beine, bei 1,50 ‰ tritt der Tod ein.

S c h w e f l i g e S ä u r e. Dieses Gas ist ein Gift, das den Tod herbeiführt, wenn davon 0,60 ‰ in der eingeathmeten Luft enthalten sind, was in den Tunneln der Londoner Untergrundbahn niemals der Fall ist. Es beträgt nämlich in denselben das Maximum von Kohlensäure 8,9 ‰, und da nach den Ergebnissen vorgenommener Analysen die Menge der schwefligen Säure zur Menge der Kohlensäure sich wie 1 : 440 verhält, so kann der grösste Gehalt an schwefliger Säure nur $\frac{8,9}{440} = 0,02$ ‰ betragen.

S a u e r s t o f f. Da bei normalen Verhältnissen die in der Luft enthaltene Menge Sauerstoff 209 ‰ beträgt, so könnte die Befürchtung nahe liegen, dass in den Tunneln die zur Athmung erforderliche Sauerstoffmenge infolge der Verbrennungsgase nicht vorhanden sei. Die Hygieniker nehmen an, dass die Luft sich noch in gutem Zustande befindet, wenn der Sauerstoffgehalt nur 180 ‰ beträgt. Nun haben aber die während der Untersuchungen vorgenommenen Analysen ergeben, dass unter keinen Umständen der Sauerstoffgehalt weniger als 180 ‰ beträgt.

V e r h ä l t n i s s d e r g i f t i g e n G a s e z u r K o h l e n s ä u r e. Die vom Ausschuss angestellten Beobachtungen haben ergeben, dass in den Tunneln der Londoner Untergrundbahn die Mengen der ausser der Kohlensäure auftretenden giftigen Gase in einem bestimmten Verhältniss zum Kohlensäuregehalt stehen, woraus gefolgert wird, dass zur Beurtheilung der Lüftungsverhältnisse der Gehalt an Kohlensäure maassgebend ist. Die Analysen haben erwiesen, dass das Verhältniss des Kohlenoxydgehaltes gleichbleibend ein Dreizehntel der Kohlensäuremenge ausmacht.*) Das Verhältniss der schwefligen Säure ist gleichfalls beständig und entspricht $^1/_{440}$ des Kohlensäuregehaltes; nun aber hat die im Heizraume der Lokomotiven verbrannte rauchlose Kohle aus Wales folgende Zusammensetzung: Kohlenstoff 83,94 %, Asche 8,40 %, flüchtiger Schwefel 0,96 %, Schwefel insgesammt 1,09 %. Wenn nun die ganze in der Kohle enthaltene Schwefelmenge verbrennen würde, müsste das Verhältniss der schwefligen Säure $^1/_{230}$ des Kohlensäuregehaltes ausmachen. Es folgt hieraus, dass $^1/_{2,1}$ der ganzen Schwefelmenge sich als Schwefelsäure auf den Wänden oder auf dem Schotter ansammelt; denn es ist nicht gelungen, auch eine Spur davon in der Luft des Tunnels nachzuweisen, während das Wasser, welches sich auf den Wänden niederschlägt oder an einzelnen Stellen der Schotteroberfläche ansammelt, stets sauer ist.

E i n f l u s s d e r v e r d o r b e n e n L u f t a u f d i e S i n n e. Selbst wenn der Kohlensäuregehalt der Luft gering ist und nur etwa 1 ‰ beträgt, fühlt man ihre Wirkung beim Uebergang aus reiner Luft in die eines mangelhaft gelüfteten Tunnels ganz deutlich. Diese Empfindung wird jedoch erst unangenehm, wenn der gesammte Kohlensäuregehalt der Luft über 1,50 ‰ beträgt und letztere rauchig wird, was bei 2 ‰ schon der Fall ist. Die schweflige Säure wird bei 3 ‰ wahrnehmbar und die Luft dadurch unerträglich; es stellt sich ein Reiz im Halse und in der Brust ein.

Z u l ä s s i g e B e i m i s c h u n g e n d e r v e r s c h i e d e n e n G a s e. Mit Rücksicht auf die beträchtliche Anzahl von Reisenden, die auf der Untergrundbahn in London verkehren, und auf die veränderlichen gesundheitlichen Verhältnisse, in denen sich diese Reisenden befinden, sowie endlich auf die schädliche Einwirkung des Kohlenoxyds auf das Blut erscheint es nöthig, die Menge dieses Gases nicht über 0,1 ‰ hinausgehen zu lassen, was etwa 1,3 ‰ Kohlensäure entsprechen würde (die Luft im normalen Zustande enthält 0,8 ‰ Kohlensäure). Der

---

*) Bei Verbrennungsversuchen auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn fand man in der Rauchkiste im Mittel einmal 10 ‰, ein anderes Mal 9,7 ‰ Kohlenoxyd, verglichen mit dem Gehalt an Kohlensäure. Der italienische Ausschuss fand 19,8 ‰ als Mittel, was wahrscheinlich auf mangelhafte Verbrennung zurückzuführen ist. Beim Mont Cénistunnel fand man nur 2,9 ‰.

Kohlensäuregehalt an und für sich soll nicht über 1,6 ‰ hinausgehen. Da aber bei einem Gehalt von 1,5 ‰ der Geruch bereits unangenehm zu werden anfängt, ist es angezeigt, in einem Tunnel den Gesammtgehalt der Luft an Kohlensäure nicht über 1,5 ‰ betragen zu lassen. Demnach würde die Luft folgende Zusammensetzung aufweisen:

Gesammtgehalt an Kohlensäure (einschliesslich der normalen in der Luft enthaltenen Menge)	hiervon Gehalt an Kohlensäure in Gestalt von Verunreinigungen	Kohlenoxyd	schweflige Säure
1,50 ‰	1,2 ‰	$\frac{1,2}{13} = 0,093$ ‰	$\frac{1,2}{440} = 0,0027$ ‰

In dem Lüftungsprojekt für den Simplontunnel lassen die Ingeniöre bis zu 10 ‰ Kohlensäure zu; dies dürfte zu hoch gegriffen sein; denn, wenn man die im allgemeinen gleichbleibende Verhältnissmenge von $^1/_{10}$ Kohlenoxyd annimmt, die bei den Steigungen und dem dichten Verkehr des Tunnels keineswegs zu gross ist, würde die Tunnelluft 1 ‰ Kohlenoxyd enthalten und Unfälle wären unvermeidlich, besonders nach Errichtung einer Zwischenstation ungefähr in der Mitte des Tunnels. Freilich unterliegt es keinem Zweifel, dass wir während einer gewissen längeren Zeit grösseren Mengen Kohlensäure als den früher angegebenen widerstehen können, wie Versammlungssäle, Theater usw. beweisen, wo nicht selten 4 bis 5 ‰ Kohlensäure vorhanden sind. Man darf indessen nicht vergessen, dass in den Versammlungssälen keine Kohlenoxydbildung stattfindet, die in einem Tunnel trotz aller eine möglichst vollständige Verbrennung bezweckenden Vorkehrungen nicht zu vermelden ist. Da man nun beständig darauf bedacht sein muss, den Kohlenoxydgehalt in der Tunnelluft niedrig zu halten, und da dieses Gas zur entstehenden Kohlensäuremenge in einem bestimmten unveränderlichen Verhältniss steht, so muss auch dafür gesorgt werden, dass die Menge der letzteren in einem von gewöhnlichen Lokomotiven durchfahrenen Tunnel gering sei. Daraus folgt auch, dass die geeignetste Triebkraft für Tunnelbahnen die Elektrizität ist.

Um günstige Luftverhältnisse in einem Tunnel herzustellen und dauernd zu erhalten, ist eine beständige Erneuerung der Tunnelluft erforderlich, was offenbar nur auf künstlichem Wege zu bewerkstelligen ist. Es handelt sich somit um die sekundliche Einführung einer gewissen Luftmenge und zwar mit einer bestimmten, für die Erneuerung der Tunnelluft ausreichenden Geschwindigkeit. Wie diese Menge und diese Geschwindigkeit ermittelt werden, soll im nachstehenden gezeigt werden.

Die künstliche Lüftung bietet überdies den Vortheil, dass sie die aus den Lokomotiven herrührenden Dämpfe schnell beseitigt, die sonst im Tunnel stehen bleiben und die Signale verdunkeln würden; diese Dämpfe würden ausserdem die Temperatur erhöhen, während der durch die Lüftungsmaschine hergestellte Luftstrom sie zum Sinken bringt.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Juli d. J. stellen sich auf 123 125 000 ℳ. und übertreffen die vorjährige Zahl um 6 560 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 42 948 000 (+ 2 293 000) ℳ., der Güterverkehr 73 485 000 (+ 4 226 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 692 000 (+ 41 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 31. Juli d. J. sind 466 160 000 ℳ. oder 32 766 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 11 411 000 ℳ. auf den Personenverkehr, mit 21 099 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 256 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— **Beschaffung von Güterwagen für die preussischen Staatsbahnen.** Vom Minister der öffentlichen Arbeiten sind 4 690 Güterwagen in Bestellung gegeben, und zwar 2 150 bedeckte (G), 540 offene (O) Wagen, 1 000 Kohlen- und 1 000 Kokswagen. Von diesen Wagen werden nicht weniger als 2 000, darunter 1 400 Kohlen- und Kokswagen, dem Direktionsbezirk Essen, 870 Stück dem Direktionsbezirk Breslau überwiesen, während die übrigen auf die Bezirke Hannover (600), Magdeburg (470), Köln (400) und Bromberg (350) vertheilt werden.

— **Anbringung von Handketten in den Durchgangwagen IV. Klasse.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass bis zum 1. April 1901 sämmtliche Personenwagen IV. Klasse mit Handketten an der Decke, die von den Reisenden zum Festhalten während der Fahrt benutzt werden können, ausgerüstet sein sollen.

— **Eisenbahnprojekt Schöneck-Preussisch-Stargard-Czerwinsk.** Diese Linie ist nunmehr laut „Danz. Ztg." für die Strecke Preussisch-Stargard-Czerwinsk endgültig festgestellt. Sie geht über Gross-Zablau Bobau, Ponschau und Skurz und mündet bei Czerwinsk in die Hauptbahn Bromberg-Dirschau. In Skurz wird auch später die in Aussicht genommene Bahn Czerk-Skurz, welche über Schlachta, Hagenort, Occipel und Lubichow führen soll, münden.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juli d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 640 (1899: 5 598) km 3 410 128 Personen und 1 581 477 t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 6 540 040 ℳ., aus dem Güterverkehr 8 660 513 ℳ., aus dem Gepäckverkehr 408 917 ℳ. und aus dem Thiertransport 267 794 ℳ., zusammen 15 877 264 ℳ. gegenüber 14 519 397 ℳ. im Monat Juli 1899. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis einschliesslich 31. Juli d. J. beziffert sich auf 87 092 846 ℳ., das ist gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um 5 015 918 ℳ.

— **Tagelöhner im Schreibdienste der bayerischen Staatsbahnen.** Um einen häufigen Wechsel unter den Tagelöhnern im Schreibdienste möglichst hintanzuhalten, hat die Generaldirektion verfügt, dass von jetzt ab unter diese Bewerber mit der wissenschaftlichen Befähigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienste nicht mehr aufgenommen werden.

— **Dem Berichte der Handelskammer zu Düsseldorf für das Jahr 1899** entnehmen wir über das Wiederaufleben und die Entwickelung der deutschen Rhein-Seeschifffahrt während der letzten Jahrzehnte, dass vor etwa 30 Jahren nur noch zwei deutsche Schooner und eine Brigg von Köln nach London fuhren, dass aber schliesslich auch diese ihre Fahrten einstellen mussten, weil das Fahrwasser so schlecht unterhalten wurde und derart versandete, dass sie nur noch ganz geringe Ladung nehmen konnten, deren Fracht nicht mehr lohnte. Der erste neue Antrieb auf diesem Gebiete erfolgte zu Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts durch die Rhein- und Seeschifffahrtsgesellschaft zu Köln, welche die Dampfer „Industrie", „Energie" und „Harmonie" in Dienst stellte und mit denselben eine regelmässige Verbindung zwischen Köln und London einrichtete, auf welcher Fahrt ihre Schiffe auch Düsseldorf und Ruhrort anliefen. Die anfängliche Ladefähigkeit der ersteren beiden Schiffe von 800 t wurde schon bald, da das nunmehr besser unterhaltene Fahrwasser dies gestattete, auf 1 200 t erhöht, der Dampfer „Harmonie" aber, der sich für einen einträglichen Betrieb zu klein erwies, nach Sansibar verkauft. Für letzteren sind jetzt die Dampfer „Rhenania" und „Westfalia" in Dienst gestellt, welche eine Tragfähigkeit von je 1 600 t besitzen und regelmässig von der Ostsee Holz nach Duisburg und Düsseldorf bringen. Von dort nehmen sie in Rückladung Kohlen und Eisen nach den Ostseehäfen mit. Die Gesellschaft, die mit einem Aktienkapitale von 1 300 000 ℳ. arbeitet, hat im Jahre 1899 einen Reingewinn von 153 000 ℳ. erzielt und ihren Theilnehmern einen Gewinnantheil von 9 % gewähren können. Gegen Ende der achtziger Jahre hat dann auch die Dampf-

schifffahrtsgesellschaft „Neptun" zu Bremen einen regelmässigen Betrieb zwischen dem Niederrhein und den Häfen der Nord- und Ostsee von Bremen bis hinauf nach Riga eingerichtet. Gegenwärtig führt sie denselben mit 18 Dampfern in der Grösse von 350 bis zu 800 t. Die ebenfalls zu Bremen ansässige Dampfschiffgesellschaft „Argo" führt mit 4 Dampfern in der Grösse von 800 bis 1 000 t einen regelmässigen Dienst zwischen Köln und Petersburg aus, und auch diese Verbindung hat sich als so einträglich erwiesen, dass im Laufe dieses Jahres noch ein fünfter Dampfer eingestellt wurde. Nächst Köln und Bremen ist im letzten Jahrzehnt auch Hamburg in den Wettbewerb eingetreten, und die dortige „Hamburger Dampfschifffahrts-Gesellschaft m. b. H." lässt jetzt regelmässig drei Dampfer von je 450 t Tragfähigkeit zwischen Köln und Hamburg laufen, welche in regelmässiger Reihenfolge von 10 zu 10 Tagen verkehren. Ferner lässt die „Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffgesellschaft" zu Hamburg, die über eine Flotte von etwa 40 Seeschleppkähnen verfügt, dieselben jetzt auch zwischen der Ostsee und den deutschen Rheinhäfen verkehren. Dies sind seetüchtig gebaute Fahrzeuge von 600 bis 1 100 t Tragfähigkeit, welche auf See von starken Schleppern geschleppt werden. Zum Löschen ihrer Ladung, die regelmässig aus Holz besteht, führen sie eine eigene Dampfmaschine an Bord. Sie dürfen in den Häfen eine längere Lade- und Löschzeit verstatten, als die Frachtdampfer, welche wegen ihrer hohen Unkosten nur kurze Fristen vergönnen, deren Ueberschreitung die Holzfracht unverhältnissmässig vertheuern würde. Von Elbing aus befahren ausserdem die Dampfer der Rhedereien F. Schichau, Elbing I und Elbing II den Niederrhein, und neuerdings hat die „Gesellschaft für Brauerei, Spiritus und Presshefenfabrikation vormals Geb. Sinner" zu Grünwinkel in Baden einen Rhein-Seetankdampfer in Dienst gestellt, welcher von Köln aus ihre Spiritustransporte nach überseeischen Häfen übernimmt.

Neben diesen Dampfern und Schleppkähnen verkehrt jetzt noch eine grosse Zahl von seetüchtigen Segelschiffen, meist Schoonern von 100 bis 250 t Gehalt, auf dem Rheine. Dieselben gehören zum Theil englischen und deutschen Rhedereien, die Mehrzahl ist Eigenthum ihrer Kapitäne, die theils holländischer, theils deutscher Staatsangehörigkeit sind.

Der Umschlagsverkehr am Düsseldorfer Hafen hat mit dem Uebelstande zu kämpfen, dass dort im Jahresdurchschnitte nur etwa 100 000 t Güter von der Bahn zum Schiff und dagegen 300 000 t — also das dreifache — vom Schiff zur Bahn verladen werden. Infolge dessen mangelt es dort häufig an Wagenraum für den Versand, weil nur ein Drittel der für den Versand erforderlichen Wagen dort beladen eingeht. Dass dies leicht zu Verzögerungen in der Wagengestellung führen kann, leuchtet ein und wird namentlich in Zeiten des Wagenmangels empfunden werden.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer für den Regierungsbezirk Posen** über das Jahr 1899 gibt mannigfache und erfreuliche Aufschlüsse über die wirthschaftliche Entwickelung, welche sich zur Zeit in wenig hervortretender, aber doch sehr nachhaltiger Weise in den preussischen Ostprovinzen vollzieht. Gegenüber dem bisherigen Ueberwiegen rein ländlicher Verhältnisse beginnt sich auch dort allmählich mehr städtisches Wesen emporzuarbeiten, und in dieser Hinsicht kann man es als einen die Sachlage kennzeichnenden Umstand betrachten, dass seit dem 1. April 1900 die Provinzialhauptstadt Posen in die Reihe der Städte von mehr als 100 000 Einwohnern eingetreten ist. Der verkehrsreiche Ort, der zu Ende des Mittelalters durch handelspolitische Bedeutung und Einwohnerzahl die märkische Doppelstadt Berlin-Cölln weit überflügelte, war unter der polnischen Misswirthschaft des 18. Jahrhunderts bis auf 8 000 Einwohner herabgesunken, hat sich jetzt aber aus seinem einstigen Niedergange gründlich und glänzend wieder aufgerafft.

Angesichts des Widerstandes, auf welchen die Regierungsvorlage über den Rhein-Elbekanal bei den ostelbischen Mitgliedern der beiden Häuser des Landtages gestossen ist, erscheint es in hohem Grade bemerkenswerth, dass die Posener Handelskammer als amtliche Vertretung der kaufmännischen und industriellen Kreise ihres Bezirks dem gedachten Plane jetzt rückhaltlose Zustimmung entgegenbringt. Dies war noch vor wenigen Jahren anders, und eine von der Handelskammer neuerdings zugleich an das Herrenhaus und das Abgeordnetenhaus in Sachen des Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin gerichtete Eingabe begründet und erklärt daher den in dieser Beziehung eingetretenen Stimmungswechsel wie folgt: „Den hohen Häusern des Landtags liegt z. Zt. ein Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Schifffahrtsweges vom Rhein bis zur Elbe vor. Als wir im Jahre 1895 uns über seine Bedeutung für unseren Bezirk zu äussern Gelegenheit hatten, stand noch nicht das Projekt eines Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin im Mittelpunkte des Interesses. Es war damals noch nicht, wie jetzt, zu hoffen, dass die Warthe — wenn auch in einem langsameren Zeitmaasse als die Betheiligten es wünschten — nach und nach für den Verkehr von Schiffsgefässen bis zu 8 000 Centnern Tragfähigkeit werde vertieft werden. Wir mussten also damals auf absehbare Zeit mit den Wasserstrassen von Posen bis zur Elbe in ihrer jetzigen Unzulänglichkeit rechnen und verhehlten infolge dessen die Bedenken nicht, die wir für den Fall der Herstellung des Mittellandkanals in Bezug auf unseren Bezirk hegten. Wir gedachten der Vortheile, die alle die von dem Kanal durchschnittenen Gegenden und die mit diesem durch leistungsfähige Wasserstrassen verbundenen Plätze von einem solchen Wasserwege haben müssen, Vortheile, an denen wir nicht nur mangels leistungsfähiger direkter Wasserstrassen von der Warthe zur Elbe nicht theilnehmen konnten, die vielmehr durch die Stärkung anderer mit Posen auf dem westelbischen Markte im Wettbewerb stehender Plätze Nachtheile für uns zur Folge haben mussten. Ueber die Bedeutung des Rhein-Weser-Elbekanals selbst hat sich unsere Ansicht nicht geändert, wir halten ihn mehr wie je für eine wirthschaftliche Nothwendigkeit, die sich Bahn brechen wird und muss, falls nicht die Volkswirthschaft Deutschlands und seine Fähigkeit zum Wettbewerb auf dem Weltmarkte schweren Schaden erleiden soll. Den Einfluss des Kanals auf unseren Bezirk jedoch beurtheilen wir wesentlich günstiger, seitdem durch die Inaussichtnahme des Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin in seiner mehr östlichen Richtung die Möglichkeit greifbare Gestalt angenommen hat, dass unser Bezirk durch eine ziemlich gerade und leistungsfähige Wasserstrasse an den Mittellandkanal angeschlossen wird, und seitdem sich die Aussichten auf eine Vertiefung der Warthe und deren Fahrbarmachung für grössere Schiffsgefässe gebessert haben. Durch den Ausbau des Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin in östlicher Richtung und die Vertiefung der Warthe auf 1 m bei Niedrigwasser würden auch wir der Segnungen des Rhein-Weser-Elbekanals theilhaftig werden, wir wären auf zeitgemässe Weise mit den westelbischen Industrie- und Absatzgebieten auf dem Wasserwege verbunden, und es würden die für uns aus dem neuen Binnenschifffahrtswege sich ergebenden Vortheile weit die Nachtheile überwiegen. Die möglichst östliche Richtung des Berlin-Stettiner Grossschifffahrtsweges bietet uns aber diese Vortheile in höherem Maasse als eine westlichere Linienführung, da erstere für uns eine Abkürzung der Reiseweges von Küstrin nach Berlin und durch den Teltower Kanal von Küstrin nach Potsdam um je 40 bis 50 km herbeiführt. Es bedarf deshalb wohl keiner weiteren Darlegung, dass hierdurch der Verkehr zwischen dem Osten und Mitteldeutschland sich gewaltig heben, Erzeugnisse aus unserem Bezirke nach dem Stromgebiete der Elbe versandt und Fabrikate von dort in die Provinz Posen eingeführt werden würden, die z. Zt. wegen der Höhe der Frachten und der Länge der Fahrt für den Güteraustausch beider Gebiete gar nicht oder nur in geringem Maasse in Frage kommen. Denn die Herstellung des Grossschifffahrtsweges in östlicher Richtung bedeutet nicht nur eine Abkürzung der Fahrt um einen dem kürzeren Wege entsprechenden Zeitabschnitt. Sie ist wesentlich grösser, da mit dem regeren Verkehr sich häufigere Transportgelegenheit bieten wird. Diese Thatsachen und Erwägungen würden allein schon genügen, um unser Interesse für die Ostrichtung des Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin zu erklären. In erster Linie aber gibt für uns die unumstössliche Ueberzeugung den Ausschlag, dass unser Osten am Anfang einer verheissungsvollen industriellen Entwickelung steht und dass infolge dessen der Grossschifffahrtsweg zwischen Berlin und der Oder, der schon jetzt im höchsten Grade wünschenswerth ist, ebenso wie der Mittellandkanal bald zu einer unumgänglichen Nothwendigkeit werden wird."

— **Tödtung infolge Betretens der Plattform eines Personenwagens.** Ueber einen schweren, durch eigene Unvorsichtigkeit des Getödteten herbeigeführten Unfall auf der westfälischen Landeseisenbahn erfahren wir von zuständiger Seite folgendes: Der Gymnasial-Oberlehrer Dr. Doll aus Soest hatte am Sonntag, den 12. d. Mts. früh mit seiner Braut und Schwester einen Ausflug nach dem Möhnethal gemacht. Bei der Abends um 10.18 von Allagen angetretenen Rückfahrt muss Dr. Doll gleich hinter der Station Niederbergheim seinen Wagen verlassen und die Plattform betreten haben, was bekanntlich den Fahrgästen überall ausdrücklich verboten ist. Hier muss er vornüber auf die zusammengedrückten Buffer und von hier mit dem Kopfe voran auf die gerade von dem Zug passirte Möhnebrücke gefallen sein. Der Kopf ist hierbei dem einen Wagenrade zu nahe gekommen und von dem Schmierunterkasten der obere Theil des Schädels schräg über dem Gesicht zerdrückt worden. Der Tod muss sofort eingetreten sein. Der Körper ist dann zur Seite gefallen und auf der Brücke liegen geblieben, wo er von dem revidirenden Bahnmeister am nächsten Morgen früh gefunden wurde. Die beiden Damen sind auf der Station Schaloh ausgestiegen und haben wohl angenommen, dass sich Dr. Doll nach einem der vorderen Wagen begeben und den Namen der Station überhört habe. Da Dr. Doll nach Soest weiterfahren wollte, so haben

die Damen den Zug nicht weiter abgesucht und der Unfall ist erst in der dargestellten Weise entdeckt worden.

— **Die zweite ostasiatische Eisenbahn - Bauabtheilung** wird in diesen Tagen in Berlin gebildet. Während die Abtheilung, die bereits unterwegs ist, aus einer Kompagnie von 250 Mann besteht, wird die neue Abtheilung zwei Kompagnien umfassen. Ein Drittel dieser Leute stellt die Eisenbahnbrigade, einen Theil das bayerische Eisenbahnbataillon und der Rest wird den Pionierbataillonen der Armee entnommen. Die Abreise der Truppe erfolgt am 3. September.

— **Oberbürgermeister a. D. Windthorst** ist am 22. d. Mts. zu Münster i. W. im 65. Lebensjahre verstorben. Er hat fast 20 Jahre lang bis zu seiner im Jahre 1887 erfolgten Wahl zum Ersten Bürgermeister von Münster der Eisenbahnverwaltung angehört. Zunächst war er als Assessor in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung thätig. Im Jahre 1871 wurde er einer der Direktoren der Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft, deren Zweck die Erbauung der Berliner Stadtbahn war. Als diese Gesellschaft infolge finanzieller Schwierigkeiten liquidirte, trat Windthorst in die Staatseisenbahnverwaltung zurück und war zunächst Mitglied der Eisenbahndirektion Breslau, dann seit 1880 Oberregierungsrath und Abtheilungsdirigent bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg. Er entfaltete namentlich in dieser Stellung eine sehr erfolgreiche Thätigkeit durch Entwickelung der Einrichtungen des damals ins Leben gerufenen preussischen Staatsbahnwagenverbands. Der Verstorbene wurde überall als ein Mann von scharfem Verstand, tüchtigen Kenntnissen, unparteiischer Denkungsart und grosser Arbeitskraft hochgeschätzt. Seine liebenswürdigen Umgangsformen und sein köstlicher Humor machten ihn zu einem trefflichen Gesellschafter. Man bedauerte es in den preussischen Eisenbahnkreisen, in denen Windthorst sehr beliebt war, ausserordentlich, als er 1887 ausschied, um an die Spitze der Verwaltung der ihm heimathlichen Stadt Münster zu treten. Die Nachricht seines Todes wird in der Eisenbahnwelt überall lebhafte Theilnahme erwecken. Wer den Verstorbenen gekannt hat, wird dem trefflichen Manne ein dauerndes treues Andenken bewahren!

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahnbauinspektor Werthmann, bisher in Saarbrücken, ist als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Halle a/Saale versetzt und der Eisenbahnbauinspektor Kette in St. Johann-Saarbrücken mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Saarbrücken betraut worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Gedenkfeier zur Vollendung der Giselabahn.** Am 4. August d. J. waren 25 Jahre seit Vollendung der Giselabahn (der ehemals der Kaiserin Elisabethbahn gehörigen, nunmehr dem Staatsbahnnetze einverleibten Linien Hallein-Bischofshofen-Wörgl und Selzthal-Bischofshofen) verstrichen. Die Linie der Giselabahn von Hallein nach Wörgl, welche auch in technischer Beziehung von hervorragender Bedeutung ist, hat für Oesterreich in verkehrspolitischer Hinsicht eine besondere Wichtigkeit erlangt, indem sie mit der Südbahnstrecke Wörgl - Innsbruck und der Arlbergbahn eine direkte Schienenverbindung zwischen dem Mittelpunkte des österreichischen Eisenbahnnetzes und der Schweiz sowie Frankreich geschaffen hat, eine Verbindung, welche früher nur durch Vermittelung der Linien der bayerischen Staatsbahnen möglich war. Dieser Gedenktag wurde zum Anlasse einer Feier genommen, welche in Zell am See stattfand und an der die noch lebenden Mitarbeiter an der Erbauung dieser Bahn theilnahmen. Der Eisenbahnminister liess sich bei der Feier durch den Sektionschef von Pichler vertreten. Gegen 25 Festtheilnehmer hatten sich eingefunden. Den Reigen der bei dem Festmahle gehaltenen Reden eröffnete Ministerialrath Schäffer vom Eisenbahnministerium, von welchem die Anregung zu der Gedenkfeier ausgegangen war. Er gab insbesondere dem Danke an den Eisenbahnminister Dr. von Wittek Ausdruck, welcher dem Wirken der Techniker auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens jederzeit volle Würdigung angedeihen liess. Sektionschef von Pichler erhob, indem er die Festtheilnehmer im Namen des Eisenbahnministers begrüsste, sein Glas auf das Wohl der anwesenden Techniker und widmete den Leistungen derselben Worte ehrender Anerkennung. In schwungvoller Rede feierte sodann der Bezirkshauptmann von Zell am See die Bedeutung der Techniker und gab der Ueberzeugung Ausdruck, dass es ihnen vergönnt sein werde, die ihnen vermöge ihrer Leistungen gebührende Stellung im öffentlichen Leben zu erringen.

— **Umbau der Brünner Bahnhöfe.** Wie gemeldet wird, hat das Eisenbahnministerium das vorgelegte Projekt für den Umbau des Bahnhofs in Brünn in Bezug auf die allgemeine Anordnung als zweckmässig anerkannt und den beiden betheiligten Bahnverwaltungen (Staatseisenbahngesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn) die Baugenehmigung in erster Linie für die Ausgestaltung der Gleisanlagen ertheilt. Die Einzelpläne sind binnen einem Monat dem Ministerium vorzulegen und ist mit dem Umbau der Gleise, soweit er nicht noch von der Genehmigung dieses Einzelplanes und den nicht genehmigten Unterbau- und Hochbauanlagen abhängig ist, sofort zu beginnen. Das Projekt über die Hochbauten ist binnen drei Monaten zur Genehmigung vorzulegen. Wie verlautet, schweben noch zwischen der Staatseisenbahngesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Verhandlungen, welche sich auf die Höhe der Beitragsleistung der beiden Bahnen zu den Kosten des Umbaues des Brünner Bahnhofs beziehen; es ist nicht unwahrscheinlich, dass die beiden Bahnen die gleiche Summe, d. i. über je 1 500 000 Kr. beitragen werden.

— **Fünfzigjähriges Bestehen der Bahnposten in Oesterreich.** In der Entwickelungsgeschichte des modernen Postwesens nehmen die in den 30er und 40er Jahren zuerst in England und Belgien errichteten „travelling post-offices“ oder „bureaux ambulants“ (fliegende oder fahrende Postämter) einen ersten Platz ein. Oesterreich folgte dem Beispiele anderer Länder mit Einführung der „fahrenden Eisenbahnpostämter“ oder „Postambulanzen“, heute kurz „Bahnposten“ benannt, am 1. August 1850. Die ersten Bahnposten in Oesterreich verkehrten auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn täglich zweimal zwischen Wien und Oderberg. Das fünfzigjährige Bestehen der „Bahnposten“ in Oesterreich, deren Werdegang und nothwendige Ausgestaltung mit der Geschichte des gesammten modernen Postwesens innigst verknüpft ist, findet in einer vom Postbeamtenverein in Wien herausgegebenen „Gedenkschrift“ entsprechende Würdigung. Die hervorragenden Leistungen der fahrenden Postämter werden durch die ebenso interessante als lehrreiche Schrift dem Verständniss des Publikums nähergebracht.

— **Ausgestaltung der Strecke Sigmundskron-Bozen.** Im Anschluss an unsere Mittheilung in Nr. 61 S. 939 d. Ztg. über Verhandlungen zwischen der Bozen - Meraner und der Ueberetscher Bahn wegen Konzessionirung eines selbständigen Gleises der oben genannten Strecke ist jetzt zu melden, dass dem Vernehmen nach die Verwaltung der Bozen-Meraner Bahn ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen hat, die Ausgestaltung der Strecke Sigmundskron - Bozen durchzuführen und die Kosten dieser Herstellung, welche sich auf 120 000 bis 200 000 Kr. belaufen dürften, ohne Erhöhung des vereinbarten jährlichen Pachtbetrages von 24 000 Kr. für Mitbenutzung dieser Strecke unter der Voraussetzung zu tragen, dass eine mehrjährige Dauer des derzeitigen Mitbetriebsverhältnisses zugesichert werde.

— **Projekt einer elektrischen Bahn Mattuglie - Volosca.** Die Fiumaner elektrische Tramway - Aktiengesellschaft hatte Anfangs dieses Jahres beim österreichischen Handelsministerium angesucht, es möge ihr der Ausbau der bestehenden elektrischen Strassenbahnlinie von Fiume bis nach Volosca auf österreichischem Gebiete gestattet werden. Diesem wurde keine Folge gegeben. Dagegen erhielt eine österreichische Unternehmung die Bewilligung zum Bau einer elektrischen Eisenbahn von Abbazia - Mattuglie (Station der österreichischen Südbahn) nach Volosca. Diese Bahn soll später bis Abbazia, Ika und Lovrana verlängert werden.

— **Preisvertheilung auf der Pariser Weltausstellung für Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.** Nach den vorliegenden Mittheilungen wurden folgende Grands prix und goldene Medaillen an österreichische Aussteller verliehen, und zwar: der Grand prix an: Siemens & Halske in Wien; Kommission für Verkehrsanlagen in Wien (insbesondere Wiener Stadtbahn); Maschinenfabrik der österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien; Ringhoffer Wagenfabrik in Prag - Smichow; Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vormals G. Siegl in Wiener - Neustadt; Gebrüder Hardy in Wien und die retrospektive österreichische Eisenbahnausstellung. Die goldene Medaille erhielten: Siemens & Halske in Wien; Maschinenbau- und Wagenfabrik-Aktiengesellschaft in Simmering, vormals H. D. Schmid in Wien;

Lokomotivfabrik Krauss & Co., Aktiengesellschaft in Linz; Nesselsdorfer Wagenbaufabrik-Aktiengesellschaft in Nesselsdorf sowie die Grazer Wagen- und Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft vormals Johann Weitzer in Graz.

— **Das Anlagekapital der ungarischen Staatsbahnen** betrug im Jahre 1898 1 755 505 019 Kr.; hiervon entfallen auf: die ursprünglichen Bauten 998 694 120 Kr., Erweiterungsbauten 273 297 191 Kr., Betriebsmittel 372 546 114 Kr., Inventargegenstände 35 031 798 Kr., Zwischenzinsen 68 956 854 Kr., Anschaffung von Schiffen 16 300 Kr., Reserven 115 812 Kr. sowie auf die Anschaffung verpachteter Schiffe 2 407 846 Kr. und auf Investitionskosten der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn befindlichen Theilstrecke Csacza-Landesgrenze 4 438 984 Kr.

— **Frachtbegünstigung für Arzneikräuter.** Da die seitens der ungarischen Staatsbahnen schon vor langer Zeit eingeleiteten Verhandlungen, für getrocknete Arzneikräuter auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen eine entsprechende Tarifirung festzustellen, bisher zu keinem Ergebnisse geführt haben, die billige Tarifirung dieses Artikels jedoch mit Rücksicht auf die ungarischen Ausfuhrinteressen von Wichtigkeit ist, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen verfügt, dass bis zur tarifarischen Regelung dieser Angelegenheit für solche Sendungen in beliebigen Mengen wenigstens auf ihren Linien anstatt der hohen Sperrigkeitstaxe oder den Sätzen der Klasse I die Frachtsätze der Stückgutklasse II angewendet werden.

Vereinsausland.

— **Pariser Stadtbahn.** Bei der jetzt über einen Monat in Betrieb befindlichen elektrischen Pariser Untergrundbahn (Métropolitain) kommen Störungen immer noch ziemlich häufig vor, wennschon schwere Unfälle nicht zu verzeichnen sind. Dieser Tage musste der Betrieb 3 Stunden, von 4 bis 7 Uhr Abends eingestellt werden, weil der elektrische Reiber einer Maschine sich plötzlich entzündet hatte.

— **Jura-Simplonbahn.** Obwohl im Laufe der letzten Zeit solche Ausgleichungen stattgefunden haben, dass die Verstaatlichung der 5 schweizerischen Hauptbahnen auf gütlichem Wege ohne grosse Prozesse nunmehr wahrscheinlich ist, wird gegenüber neuerlichen Gerüchten über Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der Jura-Simplongesellschaft aus Bern mitgetheilt, dass solche zur Zeit nicht stattfinden.

— **Verwaltung der künftigen schweizerischen Bundesbahnen.** Der allgemeine Unwillen über die schon an dieser Stelle gekennzeichnete Art, wie die Regierungsräthe der einzelnen Kantone fast ausschliesslich oder ganz überwiegend sich selbst die Vertretungsstellen im künftigen Verwaltungsrath und in den Kreiseisenbahnräthen der Bundesbahnen zugewendet haben, hat in Zürich schon zu einem förmlichen Protest geführt. In der Kantonrathssitzung vom 20. d. Mts. wurde eine von fast allen Rathsmitgliedern unterstützte Anfrage an die Kantonsregierung gerichtet, welche Aufschluss über die Gründe verlangt, die den Regierungsrath veranlassten, die allgemein erwartete angemessene Berücksichtigung der Interessen von Landwirthschaft, Handel und Gewerbe bei den von ihm vorgenommenen Wahlen ausser Acht zu lassen. Der Regierungsrath des handels- und industriereichen Kantons Zürich hat keinen einzigen Vertreter der Industrie oder des Grosshandels gewählt. Es sind doch schon sehr bösartige Vorwürfe, wenn ein schweizer Blatt z. B. sagt: Sich selbst wählen die Regierungsräthe in die Bundesbahnverwaltung der Tagegelder und der Freikarten wegen; die letzteren namentlich seien von jeher in kantonalen Regierungskreisen ein sehr begehrter Artikel gewesen. In einem demokratischen Staate seien solche Bevorzugungen erst recht nicht angebracht. Man weist darauf hin, dass auf den preussischen Staatsbahnen die Mitglieder der Regierung, des Landeseisenbahnraths und der Bezirkseisenbahnräthe keine Jahresfreikarten besitzen.

— **Der drohende Ausstand auf der englischen Ostbahn.** Schon vor Wochen drohte auf der englischen Ostbahn ein grosser Ausstand zum Ausbruch zu kommen (vergl. Nr. 59 S. 912 d. Ztg.). Die Arbeiter forderten Lohnerhöhung usw., die Bahnverwaltung stellte sich anfänglich auf den Standpunkt, mit der Vereinigung der Arbeiter, der Gewerkschaft, nicht unterhandeln zu wollen. Doch erklärte die englische Regierung, die Eisenbahnbeamten hätten das Recht der Koalition, und bot ihre Vermittelung an. So kam es zu Verhandlungen, doch dauert die Entscheidung jetzt aber den Arbeitern zu lange. Zwar geben ihre Abgeordneten zu, dass man ihnen bei der Zusammenkunft mit dem Verwaltungsausschuss jede Gelegenheit gegeben habe, ihre Beschwerden ausführlich darzulegen. Aber nunmehr hat eine Massenversammlung eine Eingabe an die Verwaltung beschlossen, worin ein endgültiger Termin für die Entscheidung verlangt wird. Im Weigerungsfalle werde man mit dem Ausstand, für den sich 4 000 Angestellte erklärt hätten, beginnen. Es wird seitens der Arbeiter der Verdacht ausgesprochen, die Ostbahnverwaltung beabsichtige, die Antwort bis zum Ablauf der verkehrsreichen Reisezeit hinauszuschieben. Die Verwaltung ihrerseits hebt hervor, die nöthige eingehende Prüfung der umfangreichen Beschwerden der Angestellten sei in der bisherigen kurzen Zeit nicht möglich gewesen.

— **Revision der russischen Getreidetransporttarife.** Unter dieser Ueberschrift weiss die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ mitzutheilen, dass in kurzer Zeit eine „Revision des Systems der Getreidetarife“ stattfinden wird. Die vorbereitenden Arbeiten hat eine besondere Kommission unter Vorsitz des Direktors des Eisenbahndepartements E. K. Ziegler beendet. Das gegenwärtige Getreidetarifsystem, so führt unsere Quelle aus, hat seine Zeit überdauert; die Erweiterung des Eisenbahnnetzes, das Fallen der Getreidepreise und die im Getreidebau erfolgten Veränderungen machen auch eine Veränderung der Transporttarife nothwendig. Die allgemeine Konferenz zur Revision der Tarife wird Anfang September stattfinden und zu ihrem Bestande werden Vertreter verschiedener Ministerien, verschiedener landwirthschaftlicher Gebiete, der Börsenkomitees, der Eisenbahnen und andere Persönlichkeiten gehören. Einer gründlichen Abänderung bedürfen wohl die Getreideausfuhrtarife, deren Bestimmung und Bedeutung nicht ganz klar ist. Die Ausfuhrtarife sind niedriger, als die Tarife für den Transport im Innern, sie sollen also die Ausfuhr begünstigen, jedoch entsprechen sie in Wirklichkeit diesem Zwecke nicht ganz. Kenner des Tarifwesens nennen das ein „Scheinprotektionssystem“ und wünschen es mit einem wirklichen Begünstigungstarif vertauscht zu sehen. Die Eisenbahnen verdienen sehr viel durch die Getreideausfuhr; wird dieselbe nicht genügend begünstigt, so verursacht man nicht nur der Getreideausfuhr, sondern auch den Eisenbahnen Schaden.

Soweit die „St. Petersburger Zeitung“, die mit dieser Mittheilung eine Nachricht verbreitet, die ebenso neu, als interessant ist. Auffallend darf es nur erscheinen, dass bislang von der Absicht nichts bekannt geworden ist, obgleich das Vorhaben der russischen Staatsregierung, wenn die Mittheilung zutreffend ist, von weitgreifender Bedeutung werden kann. Zunächst bleibt aber noch abzuwarten, wie der Fortgang der Arbeiten sich entwickeln wird.

— **Der Fortschritt der Eisenbahnen in Tunis.** Unter den französischen Kolonien ist Tunis, so schreibt das „Journal des transports“, diejenige, welche die merkbarsten Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes gemacht hat. Zur Zeit der Eroberung bestanden dort nur zwei Bahnlinien: die eine, welche der französischen Bona-Guelma-Bahngesellschaft gehörte, verband Tunis mit der algerischen Grenze und Bona durch das Medjerdahthal, die andere, welche von einer italienischen Gesellschaft betrieben wurde, bediente das Stadtgebiet nördlich von Tunis. Heutzutage ist auch sie durch Ankauf in französischen Händen. Aus den Hafenstädten Bizerta, Tunis, Susa und Sfax führen jetzt kurze Linien in das Innere, welche bereits direkt oder durch ihre Seitenanschlüsse die Stadt Tunis mit Bizerta, Zaghouen, der Brücke von Fahs, Solimen, Nabeul, Susa, Kairuan und Mokenin verbinden. Eine andere Bahn verbindet Sfax mit Gafsa und den unerschöpflichen Phosphatlagern von Metlaui. Alle diese Linien sowie auch ihre Abzweigungen, mit Ausnahme der Bahnstrecke Sfax-Gafsa, sind direkt aus Mitteln der tunesischen Regierung gebaut worden; die Bahn Sfax-Gafsa wurde ohne staatliche Beihilfe von einer französischen Gesellschaft gebaut, welcher dafür das Recht zur Ausbeute der Phosphatlager auf 60 Jahre als Entschädigung eingeräumt wurde.

— **Eisenbahnbau von Djibuti nach Harrar.** Die Eröffnung des Betriebes auf dem ersten Abschnitt der Bahn von Djibuti nach Harrar hat am 14. Juli d. J. unter Betheiligung des Guvernörs von Djibuti und eines Abgesandten des Kaisers Menelik stattgefunden. Gegenwärtig wird der Betrieb auf einer Bahnlänge von 108 km bis Daouenlé geführt, man hofft jedoch bis zum 15. November eine weitere Strecke bis Kilometer 140 zum vollendeten Ausbau zu bringen. Auch schon vor völliger Fertigstellung der Bahnlinie übernimmt die kaiserliche Gesellschaft der äthiopischen Eisenbahnen den Transport von Waaren zwischen Aden, Djibuti, Zeilah, Gueldeissa und Harrar soweit nöthig durch Dampfer und Karawanenverkehr. Auf der neuen Bahnstrecke gelten folgende Beförderungspreise: Von Djibuti nach Daouenlé (108 km) I. Klasse 110,40 Fr., III. Klasse 36,80 Fr., IV. Klasse 6,90 Fr. Eilgut von Djibuti nach Daouenlé für 1 000 kg: Packete, Lebensmittel, Milch, Fische, frische Hülsenfrüchte 135,70 Fr. Frachtgut für 1 000 kg: Stückgüter aller

Art 110,40 Fr. Mehl von Getreide u. dergl. 59,80 Fr., Dourrah, Reis, Salz und Petroleum 29,90 Fr., Baumaterialien bei einem Mindestgewicht von 1 000 kg 29,90 Fr., Baumaterialien bei einem Mindestgewicht von 8 000 kg 23 Fr.

— **Behandlung von Eisenbahnbeamten in Transvaal durch die Engländer.** Der „Münster'sche Anzeiger" erhält von Herrn W. Russell in Münster folgende Zuschrift:

Folgenden Akt englischer Rohheit in Transvaal, ausgeübt an neutralen Bürgern neutraler Mächte, Deutschland und Holland, möchte ich Sie bitten zur öffentlichen Kenntniss bringen zu wollen. Es war am 18. Juni d. J. in Randfontein, der nächsten Eisenbahnstation südlich von Krügersdorp — wir waren schon seit einiger Zeit von jeder Verbindung mit Johannesburg auf der einen und Klerksdorp auf der anderen Seite abgeschnitten, als wir, d. h. die Beamten der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft, des Nachmittags gegen $3^1/_2$ Uhr englische Kavallerie — Imperial Light Horse — auf die Station zukommen sahen. Wir wurden sofort umzingelt und mussten nach einstündigem Warten und vergeblichen Fragen, was denn mit uns geschehen sollte, dann ohne weiteres mitmarschiren. Vergebens bemühten wir uns in der höflichsten Weise, erst noch nach Hause gehen zu dürfen, um uns für den Marsch entsprechend auszurüsten, warme Kleider usw. oder doch verschiedene Papiere, Geld usw. mitzunehmen. Wir durften die Station nicht mehr verlassen. Leute, die noch fehlten, wurden herbeigeholt; zur Kontrole, dass wir vollzählig waren, wurden alle verschlossenen Wohnungen, also besonders diejenigen der Junggesellen, wozu auch ich gehörte, mit dem Kolben eingestossen — das Rauben begann. Die Verheiratheten durften nicht einmal Frau und Kind Lebewohl sagen. Dann begann 4 Uhr 20 Nachmittags der Marsch. Wir waren 29 Mann, alle Angestellte der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn, Holländer, Afrikaner, ein Belgier und ein Deutscher. Die meisten waren ohne Ueberzieher, einige liefen sogar noch in Pantoffeln und die wenigsten hatten zu Mittag gegessen. Um 11 Uhr 40 Min. des Nachts kamen wir endlich hungrig, durstig und ermattet im englischen Lager nahe bei der Station Bank an. Dort wurden wir durch Leutnant Turner kurzweg aufgefordert, uns auf dem Platze, wo wir just standen, niederzulegen, wogegen ich scharf protestirte. „Ich hoffe", sagte ich zu ihm, „dass Sie uns anständiger behandeln und nicht wie eine Horde Vagabunden. Wir können nicht auf blosser Erde jetzt mitten im Winter liegen; ausserdem hat kein Mensch von uns seit etwa 10 Stunden etwas zu essen oder zu trinken gehabt, und wir ersuchen Sie, uns wenigstens jetzt etwas zu essen oder zu trinken zu geben." Da lachte er nur höhnisch und gab nochmals Befehl, dass wir uns niederlegen sollten, und wer sich nicht freiwillig hinlege, den sollten seine Soldaten mit dem Bajonet sich legen machen (then make them lay down with the bayonnet — solches waren seine Worte). Verschiedene legten sich ganz gebrochen nieder; es waren Leute mit über 50 Jahren unter uns. Ich drehte mich zu dem Leutnant und sagte ihm ins Gesicht, dass das eine barbarische Behandlung wäre und ich mich weigerte, mich dort so niederzulegen. Mit diesen Worten ging ich von ihm fort und auf und nieder; die furchtbarste Wuth und Entrüstung hielten mich aufrecht, an Müdigkeit dachte ich nicht. Da liess er endlich zwei Zeltdecken bringen und wir konnten, so gut es ging, zwischen diesen Schlaf oder doch etwas Schutz vor der kalten Nachtluft suchen. Am 19. Juni erhielten wir des Morgens um 7 Uhr etwas Kaffee mit hartem Zwieback zum Frühstück. Das ganze englische Lager, etwa 5 000 Mann stark unter dem Kommando von General Hunter und General Hart, brach auf, um sich den anderen Truppen in Johannesburg anzuschliessen. An diesem zweiten Marschtage brachen schon viele Personen zusammen und wir konnten endlich des Nachmittags 2 Uhr alle auf Ochsenwagen weiter nach Krügersdorp befördert werden, um dort sofort ins Gefängniss zu wandern. Hier trafen wir mit 10 in Krügersdorp stationirten Beamten derselben Eisenbahngesellschaft zusammen, die auch an diesem Tage ins Gefängniss geworfen waren. Bis zum Nachmittag des folgenden Tages, 20. Juni, wurde uns allen von englischer Seite weder zu essen noch zu trinken angeboten. Am 20. Juni kamen verschiedene Damen aus Randfontein, die in Verzweiflung und Ungewissheit über das Schicksal ihrer Männer und Väter zurückgeblieben waren, nach Krügersdorp und brachten ihren Angehörigen Erfrischungen oder besser gesagt Nahrung.

Am 22 Juni verliessen wir Krügersdorp und wurden nun mit nach Johannesburg geschleppt, wo die 5 000 Engländer am 24. einen feierlichen Einzug mit ihrer Kriegsbeute hielten; wir wurden sofort ins Gefängniss geworfen. Bereits waren in demselben Schuppen etwa 150 Krieger gefangen anwesend, worunter Knaben von 15 bis 16 Jahren. Am 29. Juni wurden wir entlassen, und zwar ohne irgendwelche Grundangabe. Jeder verliess das Gefängniss krank und schwer erkältet und wir konnten erst nach 14 Tagen von allmählicher Erholung sprechen. Wir wurden wieder nach Randfontein bezw. Krügersdorp befördert, um dort zu hören, dass sämmtliche Beamten der genannten Bahn, die nicht Bürger von Transvaal waren, zwei Tage später über die Grenze mussten. So fuhren wir denn am 2. Juli mit der Bahn ab und erreichten am 7 Juli East London, einen englischen Hafen, zwischen Capetown und Port Elizabeth gelegen. Die Verpflegung liess abermals viel zu wünschen übrig. In den ersten zwei Tagen wurde uns überhaupt nichts angeboten, glücklicherweise konnten wir unterwegs hier und dort etwas kaufen. Das war der Abschied von einem Lande, welches wir fast alle seit verschiedenen Jahren als unsere zweite Heimath anzusehen gewohnt waren. . . . In East London wurden wir auf den englischen Dampfer „German" von der „Union"-Linie gebracht und langten, etwa 587 Personen stark, worunter 280 Kinder, am 2. August in Vlissingen an; übers Essen auf dem Schiffe hatten wir uns alle sehr zu beklagen, und hat es die meisten von uns noch ein schönes Geld gekostet, um wenigstens einigermaassen anständig verpflegt zu werden.

Allgemeines.

— **Maassregeln zur Verhütung von Zugzusammenstössen.** Aus Anlass des schrecklichen Eisenbahnunglücks in Italien tauchen auch von französischer Seite verschiedenartige Vorschläge zur Verhütung solcher Unfälle auf. So veröffentlicht der „Figaro" eine Zuschrift des bekannten Ingeniörs M. Berlier, wonach an den zum Schluss und zum Anfang der Züge befindlichen Gepäckwagen eine durch ein Behältniss mit komprimirter Luft in Thätigkeit gesetzte Sirene angebracht sein sollte, die, sobald der Zug auf der Strecke irgend einem Aufenthalt unterläge, durch einen einfach zu öffnenden Hahn in Betrieb gesetzt würde und unverzüglich alle Züge auf 1000 m Entfernung warnen würde. Herr Berlier sagt, er habe diesen Vorschlag den französischen Bahngesellschaften schon früher gemacht, aber eine ausweichende Antwort erhalten. Ferner theilt der „Temps" eine Zuschrift des Ingeniörs Eduard Cros mit, laut welcher er den französischen Eisenbahnverwaltungen einen Plan zur Verhütung des Aufstossens eines nachfolgenden Zuges auf einen im Laufe gestörten Zug bei Nacht vorgelegt hat. Herr Cros schlägt vor, Versuche mit einem mächtigen elektrischen Leuchtsignal zu machen, das am oberen Theil des Schlusswagens der Nachtzüge anzubringen wäre, um sie „automatisch" und „unverzüglich" im Nothfalle durch ein mächtiges Lichtstrahlenbündel zu decken, welches bei gewöhnlichem Wetter auf 6 km Entfernung sichtbar sei, sowohl parallel der Linie, wie senkrecht gen Himmel, so dass selbst Krümmungen usw. seine Augenfälligkeit nicht behinderten. Dieses System sei dem technischen Komitee der Eisenbahnen durch einen Bericht des Herrn Vicaire, dem mit dem Eisenbahnwesen betrauten Präsidenten des Generalraths der Minen, empfohlen worden.

Wir können allen diesen Vorschlägen gegenüber nur wiederholen, dass die erste Bedingung zur Verhütung von Unglücksfällen, wie der beklagte, die ist, dass die Züge sich nur in Raumabstand folgen durfen.

— **Schienenübergänge in den verschiedenen Ländern.** In der skandinavischen Eisenbahnzeitschrift „Jernbanebladet" beschreibt der dänische Ingeniör Ohrt aus Anlass des neuen Kopenhagener Bahnhofsprojekts amerikanische Personenbahnhöfe und schildert bei dieser Gelegenheit in ergötzlicher Weise das Verhalten der verschiedenen Nationen in Bezug auf die Frage der Schienenüberschreitung. „Eine andere Bedingung", sagt Ohrt, „die ein neu zu erbauender Bahnhof erfüllen müsste, ist die, dass das Publikum nicht quer über die Schienen geführt wird. In England verbietet sich dies beinahe von selbst, da man dort von den gleich sehr hoch angelegten Bahnsteigen nicht auf die Schienen gelangen kann, und da ebenfalls schon von Anfang der Bahnen an für Brücken über oder Tunnel unter den Gleisen gesorgt ist. Ebensowenig kennt man dort die in Kopenhagen so berüchtigten Schienenübergänge öffentlicher Strassen. Dort hiess es von Anfang an, ‚entweder unten, oder oben!' In Frankreich ist das Ueberschreiten der Schienen wohl verboten, aber das Verbot wird nicht beachtet und die Uebertretung nicht bestraft. In Deutschland wird dagegen das Verbot streng gehandhabt und Uebertretungen werden beinahe wie Majestätsverbrechen geahndet. Bei uns in Dänemark ist die Ueberschreitung auf einzelnen Stellen verboten, aber auf anderen der Nothwendigkeit gehorchend wieder zugelassen. In Amerika endlich kann man thun, was man will, auch in dieser Hinsicht — aber auf eigene Gefahr!"

— **Elektrisch bewegliche Treppen für Hochbahnen.** Wer hätte in Berlin nicht schon zuweilen über das Treppensteigen vor und nach jeder Stadtbahnfahrt geklagt, und nach Eröffnung der neuen Hochbahn wird noch mehr Gelegenheit dazu gegeben

sein, seine Beinmuskeln auf diese Weise anzustrengen. In Amerika wird man uns, wie der „Hamb. Korr." berichtet, in dieser Beziehung bald weit voraus sein. Die Hochbahn in Newyork hat mit einer Elektrizitätsgesellschaft bereits einen Vertrag abgeschlossen, wonach elektrisch bewegliche Treppen nach zwei verschiedenen Systemen zunächst versuchsweise auf den Bahnhöfen einzuführen sind. Diese Treppen erinnern an die Stufenbahn, wie man sie auf den letztjährigen Ausstellungen kennen gelernt hat und wie sie jetzt als Trottoir roulant auch auf der Pariser Weltausstellung ihre Triumphe feiert. Der Hauptunterschied besteht darin, dass die Stufenbahn horizontal und die bewegliche Treppe im Winkel aufwärts bewegt wird. Bei dem einen System besteht die bewegliche Treppe aus einer geneigten Ebene mit einzelnen Querleisten zur Verhinderung des Ausgleitens, bei dem anderen aus wirklichen Stufen, auf die man hinauftritt „English Mechanic" gibt eine genauere Beschreibung der wichtigen Neuheit, als deren Erfinder übrigens ein Ingeniör Namens Reno genannt wird; sie wird ausserdem nicht nur für Hochbahnen, sondern auch für Theater, grosse öffentliche Gebäude und Waarenhäuser empfohlen. Dass sie ebenso wie für Hochbahnen auch für Untergrundbahnen in Frage käme, braucht kaum besonders erwähnt zu werden. Ein Hauptvortheil der elektrischen Treppe gegenüber dem Aufzug besteht darin, dass nie eine Ueberfüllung eintreten kann und dass man nicht auf die Beförderung zu warten braucht, während der Aufzug gerade unterwegs ist. Bei der besten Konstruktion der beweglichen Treppe befindet sich neben der Treppe noch ein Geländer, bestehend in einer eisernen Schiene, auf der ein starkes, mit Leder bezogenes Tau gleitet, das sich mit derselben Geschwindigkeit aufwärts bewegt wie die Treppe selbst, so dass sich der Fahrgast daran festhalten kann. Die Beförderung auf einer Treppe beläuft sich auf 3 000 Personen in der Stunde und die Betriebskosten sind recht geringe.

— **In der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisengiessereien**, welche vor einiger Zeit in Köln stattfand, hat der als scharfsinniger Beurtheiler wirthschaftlicher Zustände bekannte Generalsekretär H. A. Bueck-Berlin einen interessanten Rückblick auf die wirthschaftliche und soziale Gesetzgebung der letzten Zeit geworfen. Ohne uns den geäusserten und nach unserer Ansicht vielfach übertriebenen Besorgnissen und der vielfach ungerechtfertigten Kritik anzuschliessen, entnehmen wir dem Rückblick nachstehend doch einige besonders wichtige Stellen, welche zeigen, wie in den Kreisen, die Herr Bueck vertritt, die Zukunft der deutschen Industrie beurtheilt wird. „In den letzten 20 Jahren haben grosse gesetzgeberische Aufgaben ihre Lösung gefunden, die, wenn auch nicht als vollkommen, doch bezüglich ihrer hauptsächlichsten Wirkungen als allgemein befriedigend bezeichnet werden müssen. Trotzdem ist man mit grosser Mühe und Arbeit, aber mit sehr zweifelhaftem Erfolge an die Aenderungen dieser Gesetze gegangen. Das gilt namentlich von der sozialpolitischen Gesetzgebung. Die Wirkungen unserer Versicherungsgesetze stellen sich in folgenden Zahlen dar: Von den 56 000 000 Einwohnern des Deutschen Reiches sind 9 000 000 gegen Krankheit, 17 000 000 gegen Unfall, 13 000 000 gegen Invalidität und die Noth des Alters versichert. In 40 000 000 Fällen haben Personen vom Jahre 1885 bis zum 1. Januar 1900 Entschädigungen aus der Arbeiterversicherung bezogen im Gesammtbetrage von 2 Milliarden 413 Millionen Mark. Nahezu 1 000 000 ℳ gelangt jeden Arbeitstag als Entschädigung zur Auszahlung an jährlich rund 4 000 000 Personen aus der Arbeiterbevölkerung. Gross sind aber auch die Lasten, die der Industrie wie überhaupt den Arbeitgebern aufgelegt worden sind. Nichtsdestoweniger ging man an eine Revision dieser Gesetze und benutzte die Gelegenheit zu einer weiteren Erhöhung der Lasten, die der Redner u. a. an den neuen Bestimmungen betreffs der Reservefonds der Unfall-Berufsgenossenschaften erläutert. Nach dem revidirten Gesetz werden in dem Zeitraum bis zum Jahre 1959 etwa 600 000 000 ℳ mehr aus den Taschen der Unternehmer gezogen werden. Diese schwere Belastung der Industrie hat sich auf Anregung und mit voller Zustimmung der Regierung vollzogen. Zu der glatten und schnellen Annahme dieser ungeheuerlichen Belastung mag wohl die Stimmung beigetragen haben, in die ein grosser Theil der Nation durch den wirthschaftlichen Aufschwung der letzten Zeit versetzt worden ist. Vortragender kann diese rosige Stimmung nicht theilen, im Gegentheil, er blickt ernst, fast sorgenvoll in die Zukunft. Unsere Einfuhr im Spezialhandel betrug 1899 5 495,9 Millionen Mark, die Ausfuhr 4 151,7 Millionen Mark, Summa 9 647,6 Millionen Mark. Der Gesammteigenhandel bezifferte sich auf 10,06 Milliarden Mark. Es bedeutet dies gegen 1880 eine Steigerung von 66 %. Unsere Einfuhr besteht, abgesehen von etwas über 1 000 Millionen Mark Fertigerzeugnissen, in der Hauptsache aus Rohstoffen, Halbfabrikaten und Nahrungsmitteln. Dabei sind zwei Klassen zu unterscheiden: solche Rohstoffe, Halbfabrikate und Nahrungsmittel, die in Deutschland nicht hervorgebracht werden können, und solche, die im Wettbewerb mit den inländischen Erzeugnissen zu deren Ergänzung gebraucht werden. Betrachtet man diese letzteren zuerst, so betrug die Mehreinfuhr an Getreide, an anderen Erzeugnissen des Ackerbaues, des Obst- und Weinbaues, an Spinnstoffen, die im Wettbewerb mit den von dem heimischen Ackerbau erzeugten eingeführt wurden, an Abfällen und Düngemitteln für das Jahr rund 1 050 Millionen Mark, die Mehreinfuhr an Erzeugnissen der Viehzucht einschliesslich der Wolle 900 000 000 ℳ, die Mehreinfuhr an Erzeugnissen der Forstwirthschaft 300 bis 330 000 000 ℳ. Einer Gesammterzeugung unserer Landwirthschaft von 7 Milliarden stand ein Einfuhrbedarf von 2,25 bis 2,5 Milliarden gegenüber. Demgemäss sind im Verhältniss zur gegenwärtigen Erzeugung der Landwirthschaft in Deutschland 14 000 000 Menschen zu viel, etwa ²/₅ der gewerblichen Bevölkerung; diese sind auf die Einfuhr von fremden Erzeugnissen angewiesen. Weiter kommt in Betracht eine Einfuhr von 1,5 Milliarden an Kolonialwaaren, exotischen Rohstoffen usw., so dass eine Gesammteinfuhr von 3,75 bis 4 Milliarden für uns absolut unentbehrlich ist. Dieser grosse Bedarf wird mit dem Wachsen unserer Bevölkerung noch weiter steigen. Abgesehen von den Zinsen unserer im Auslande arbeitenden Kapitalien und der Rhedereigewinne, zusammen etwa 1 400 Millionen Mark, müssen die Nahrungsmittel, Rohstoffe usw. für diesen grossen Bevölkerungsüberschuss lediglich mit der Ausfuhr unserer Industrie-Erzeugnisse bezahlt werden. Die Zukunft des Deutschen Reiches hängt daher von der künftigen Entwickelung der Ausfuhr von Industrie-Erzeugnissen ab. Die Entwickelung des Aussenhandels ist aber nicht so befriedigend wie es den Anschein hat. Die Mehrausfuhr von Fabrikaten hat von 1889 bis 1898 nur um 279 000 000 ℳ, die Mehreinfuhr von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Nahrungsmitteln aber um 774 000 000 ℳ zugenommen. Dass die Ausfuhr unserer Fabrikate sich in Zukunft immer schwieriger gestalten wird, unterliegt nach der ganzen Weltlage keinem Zweifel. Deutschland ist für seine riesig wachsende Bevölkerung und deren Ernährung auf sein eigenes Gebiet und in immer wachsendem Umfange auf die Einfuhr angewiesen. Denn den obengenannten Zahlen gegenüber ist es nur ein leeres Gerede, wenn die Agrarier behaupten, die deutsche Landwirthschaft würde in wenigen Jahren den Bedarf Deutschlands decken. Die Förderung der Ausfuhr deutscher Industrie-Erzeugnisse sollte deshalb das hauptsächlichste Bestreben der Regierung und aller Parteien sein." Redner geht dann zu einer heftigen Kritik des Börsengesetzes, des Fleischbeschaugesetzes, des Gesetzes betr. die Umsatzsteuer für Waarenhäuser, dann zu dem Flottengesetz über, das er als einen Lichtblick in der jüngsten Gesetzgebung bezeichnet. „Obgleich auch verstümmelt, führt es doch unserem Vaterlande zum mindesten den Stamm einer Kriegsflotte zu, die in entsprechender Weiterentwickelung geeignet sein wird, unsere Seeinteressen zu schützen." Wir übergehen seinen Klageruf über die zum Flottengesetz gestellten Steueranträge, sind aber überzeugt, dass die in den Schlussworten des Redners ausgesprochene Hoffnung sich bethätigen wird, „dass die Lebenskraft des deutschen Volkes gross und stark genug ist, um sich auch unter solchen Gesetzen kräftig und befriedigend zu entwickeln!"

— **Das neue Stahlwerk in Kiushiu (Japan)** Am 23. Mai d. J. fand in Tokio vor einem auserlesenen Publikum geladener Gäste, zum grossen Theil Staatsmänner, Minister, maassgebende Persönlichkeiten von hohem Range oder in leitender Stellung, ein Vortrag statt über den gegenwärtigen Stand des wichtigen Unternehmens, das der japanische Staat in dem neuen Stahlwerk unweit Kokura im Nordosten von Kiushiu plant. Da das grosse Werk, dessen Bedeutung für die Industrie von Japan kaum überschätzt werden kann, in diesem Herbst seiner Vollendung entgegengeht, so entsprach es gewiss einem allgemein empfundenen Bedürfniss, dass der leitende Generaldirektor und Präsident des Stahlwerkes, Herr W a d a, seinen Zuhörern ausführliche Mittheilungen über die Vollendungsarbeiten, über die zu erwartende Leistungsfähigkeit und die sich ergebenden Produktionskosten machte. Wada führte aus, dass die geplante Anlage eine Ausbeute von jährlich 35 000 t Schienen und 10 000 t Stabeisen in Bessemerstahl, ferner von 25 000 t Bleche, 15 000 t Formeisen und 5 000 t Stabeisen in Martinstahl, insgesammt also 90 000 t Stahl verspreche, und dass sich die Tonne Bessemerstahlschienen voraussichtlich auf 56,9 Yen*), die Tonne Stahlblech auf im ganzen 71 Yen stellen werde. Der Vortragende verbreitete sich dann ausführlicher über die Beschaffenheit der Erze, die zur Verhüttung kommen — aus den Gruben von Hanyang in China — und über die sonstigen Materialien, die verarbeitet werden müssen. Die Herstellung der Schienen verspreche verhältnissmässig den geringsten Reingewinn; aber selbst wenn nur solche hergestellt würden, sei auf eine Jahreseinnahme von 800 000 Yen zu rechnen. Der gegenüber dem Stahlwerk liegende Hafen von Wakamatsu wird mit Rücksicht auf die hier zu erwartende Verkehrssteigerung gegenwärtig

*) Nach dem augenblicklichen Kurse ist ein Yen = 2,065 ℳ.

einer bedeutenden Erweiterung unterzogen, die gleichfalls ihrer Vollendung entgegengeht.

Nachdem Herr Wada seine mit allseitigem Beifall aufgenommenen Mittheilungen beendigt hatte, hielt der als Sachverständiger und Rathgeber für die Betriebsleitung engagirte deutsche Hütteningeniör, Herr Toppe, einen längeren Vortrag (in deutscher Sprache) über die wirthschaftlichen Bedingungen des Betriebes, die für das neue Werk zu erwarten seien, und über die örtlichen Arbeiterverhältnisse. Er kam dabei zu dem Ergebnisse, dass das Werk nach seiner ganzen Anlage durchaus auf der Höhe der gegenwärtigen Hüttentechnik stehe, dass in Maschinen und allen Betriebseinrichtungen und -Ausführungen überall nur das Beste und Bewährteste zur Anwendung gebracht sei, dass die zu verhüttenden Erze und übrigen zu verarbeitenden Materialien, wenn sie auch zum Theil bei weitem nicht vollkommen seien, im ganzen doch alle Gewähr für ein gutes Gelingen des Betriebes bieten. In Bezug auf die Arbeiterverhältnisse verhehlte er nicht, dass noch grosse Schwierigkeiten zu überwinden sein würden, ehe man an eine glatte Abwickelung des Betriebes denken könne; denn wenn es schon schwer sei, in einem neuen Werke überhaupt den ersten Betrieb einzurichten, wieviel mehr müsse man auf unvorhergesehene Schwierigkeiten und Hindernisse gefasst sein, wo man weder über erfahrene Betriebsingeniöre, noch über einen Stamm geschulter und langjährig erprobter Arbeiter verfüge! Einen solchen Stamm heranzubilden, sei allerdings die vornehmste Aufgabe der hier wirkenden japanischen Ingeniöre. Der Redner machte hierbei nähere Mittheilungen über seine persönlichen Erfahrungen in Bezug auf die japanischen Industriearbeiter und hob hervor, dass eine häufig zu beobachtende gewisse Zweifelsucht des japanischen Arbeiters, der den gegebenen Befehl nicht sogleich ausführt, so lange er nicht selbst die Zweckmässigkeit des Befohlenen voll zu übersehen glaubt, zu ernsten Schwierigkeiten führen könne. Hier sei es erste Pflicht der Betriebsingeniöre, auf ihre Untergebenen nach jeder Richtung belehrend und erziehend einzuwirken; sie dürften dabei nicht verschmähen, mit ihren Arbeitern in engste Fühlung zu treten und müssten vor allem durch grösste Hingebung und Pflichttreue, durch ununterbrochene Ausdauer an dem Orte der Gefahr den Schwierigkeiten vorzubeugen suchen, die sicherlich nicht ausbleiben werden. Ein guter Betriebsingeniör aber dürfe sich keinenfalls erst im Augenblicke drohender Gefahr aus einem weit entlegenen Amtszimmer von einer gelehrten Professorendüftelei oder von etwaigen sonstigen theoretischen Studien wegholen lassen! Diese Mahnung, die einen gewissen Mangel bei manchen japanischen Beamten im äusseren Dienste — nicht nur bei Fabrikbetrieben — berührt, verdient jedenfalls ernsthafte Beherzigung von denen, an die sie gerichtet ist. Alles in allem genommen konnte auch Herr Toppe seine Ausführungen in dem Sinne schliessen, dass er in dem Stahlwerk einen dauernden Erfolg für das Land erhoffe, sofern es gelinge, die Schwierigkeiten und „Kleinkinderkrankheiten", die keinem derartigen Betriebe im Anfange erspart bleiben, energisch zu überwinden.

Dem Vernehmen nach besteht die Absicht, bei zufriedenstellendem Gelingen des Betriebes baldigst eine erhebliche Erweiterung der ganzen Anlage eintreten zu lassen; dann will man sich aber nicht mehr auf die Herstellung von Friedensmaterial, insbesondere für die Zwecke der Eisenbahnen beschränken, sondern man denkt sogar daran, sich auch gleich mit einem Panzerplattenwalzwerk zu versuchen.

Die Kosten der ganzen Anlage werden bis jetzt auf rund 14 000 000 Yen angegeben; die wesentlichsten Pläne dazu wurden in Deutschland entworfen und fast alle Maschinen, mechanischen Einrichtungen, Kessel, Eisenkonstruktionen u. dergl. sind aus Deutschland bezogen. Herr Wada hat sich früher selbst lange Zeit Studien halber in Deutschland aufgehalten, und seine eingehende Kenntniss deutscher Technik und Industrie hat ihm die Ueberzeugung verschafft, dass die deutschen Einrichtungen sich gerade für den vorliegenden Zweck zur Nachahmung und Uebertragung nach Japan am besten eignen. Diese Erkenntniss hat im vorliegenden Falle dazu geführt, die in Frage kommenden Lieferungen fast ausschliesslich der deutschen Industrie zuzuwenden.

Wenn die Hoffnungen, die man in Japan auf diese grossartige Anlage setzt, sich einigermaassen erfüllen, dann wird es nicht ausbleiben, dass Japan sich nach einiger Zeit allmählich für eine ganze Reihe von Erzeugnissen der Eisenindustrie vom Auslande unabhängig macht; ja es erscheint nicht ausgeschlossen, dass sich auf diesem Wege mit der Zeit eine neue Eisenindustrie im fernen Osten aufthut, die allmählich nicht nur den eigenen Bedarf von Japan zu decken vermag, sondern auch darüber hinaus noch andere benachbarte Länder mit versorgen kann. Auf diesen Zeitpunkt ist freilich einstweilen noch nicht so bald zu rechnen.

Im Oktober d. J. soll in Kiushiu eine grössere Eröffnungsfeier an Ort und Stelle abgehalten werden.

— Beschiessung eines Eisenbahnzuges durch die Buren. Am 2. d. Mts. entgleiste bei Harings Spruit ein theilweise mit englischem Kriegsmaterial beladener Eisenbahnzug infolge Beschiessung durch die Buren. Ein Telegramm aus Pretoria gibt hierüber, wie wir den „B. N. N." entnehmen, folgende Einzelheiten. Es war das Werk des Burenhauptmanns Theron. In dem Zuge befanden sich Oberst Stowe, der amerikanische Generalkonsul in Kapstadt, und Lord Algernon Lennox. Alle wurden gegen 1 Uhr Morgens durch das Krachen der entgleisten Eisenbahnwagen und durch Gewehrschüsse aus dem Schlafe geschreckt. Zwei Mann wurden durch das Umstürzen zweier Wagen getödtet, und Mr. Sharp, ein Amerikaner, der in Oberst Stowe's Wagen fuhr, wurde durch den Fuss geschossen. Der Konsul liess fragen, wer die Buren befehlige, worauf ihm gemeldet wurde, es sei Hauptmann Theron. Der letztere erschien dann und erklärte, es thue ihm leid, dass er ohne es zu wissen auf den Wagen eines Konsuls habe feuern lassen. Das Abtheil desselben war auf 50 m Entfernung mit einem Hagel von Geschossen überschüttet worden, 27 derselben waren allein in das Abtheil des Konsuls gedrungen. Theron sagte, er nehme an, dass erst der nächste Zug derjenige sei, auf den er gewartet habe, er müsse aber die Fourage, die der Zug mit sich führe, zerstören, da dieselbe aus Hafer, Mehl, Munition und Petroleum bestände. Alles wurde dann mit Petroleum übergossen und angesteckt. Die Postsachen wurden hierauf ebenfalls zerstört. Ein an Mrs. Krüger adressirtes Packet wurde geöffnet, wobei sich herausstellte, dass es ein Wurfspiel enthielt. Als die Buren mit ihren Gefangenen abmarschirt waren, blieb Theron stehen und begann eine Unterhaltung. Er zeigte, dass er eine riesige Wuth auf die Engländer hat. Er sagte, die Buren würden bis zum letzten Athemzuge kämpfen. Oberst Stowe sagte, dass die soeben abgeführten Gefangenen unbewaffnet gewesen seien, und dass es wohl richtiger sein würde, wenn er sie wieder laufen liesse. Das versprach der Burenführer denn auch zu thun; er verabschiedete sich von dem amerikanischen Konsul, ritt seinen Leuten nach und schickte die Gefangenen zurück. Alles machte sich dann daran, das Feuer in dem brennenden Zuge zu löschen, um so viel wie möglich zu retten. Die Buren hatten, bevor sie sich entfernten, den Wagen des Konsuls auf die Schienen zurückgeschoben. Die Lokomotive war durch Dynamit leicht beschädigt worden. Der Schienenweg war unterminirt gewesen, und es wurden noch 45 nicht explodirte Patronen unter den Schienen gefunden. Ausserdem wurden noch zwei Säcke voll Dynamit gefunden, die die Buren ebenfalls zurückgelassen hatten. Während dieser ganzen Zeit standen Truppen drei Meilen nördlich und vier Meilen südlich dieses Platzes. Sie standen unter Waffen, aber es geschah nichts, bis es Tag wurde; dann kam die Maschine mit dem geretteten Wagen des Konsuls an, in dem sich übrigens auch einige Attachés befunden hatten. Die Buren wurden dann nach Tagesanbruch von berittener Infanterie verfolgt, und es gelang ihr, drei Buren zu tödten und acht gefangen zu nehmen. Die offiziellen Depeschen, die sich im Zuge befanden, wurden gerettet, während alles den Offizieren gehörige Gepäck von den Buren mitgenommen wurde. Die Sachen des Konsuls dagegen und die für Hospitäler bestimmten Gegenstände waren nicht berührt worden.

— Prüfungen vor dem königlichen technischen Oberprüfungsamte in Berlin. Vor diesem haben in der Zeit vom 1. April 1899 bis dahin 1900 im ganzen 157 Regierungsbauführer die zweite Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache abgelegt. Von diesen Bauführern haben 137 die Prüfung bestanden, und zwar 42 als Baumeister für das Hochbaufach, 9 als Baumeister für das Ingeniörbaufach, 24 als Baumeister für das Wasserbaufach, 29 als Baumeister für das Eisenbahnbaufach und 33 als Baumeister für das Maschinenbaufach. Dieselben sind sämmtlich zu Regierungsbaumeistern ernannt worden.

Nach den Vorschriften vom 6. Juli 1886 sind 10 Regierungsbauführer, und zwar sämmtlich für das Ingeniörbaufach, und nach den Vorschriften vom 15. April 1895 147 Regierungsbauführer, und zwar 47 für das Hochbaufach, 27 für das Wasserbaufach, 33 für das Eisenbahnbaufach und 40 für das Maschinenbaufach geprüft worden. Von den 137 Regierungsbauführern, welche die zweite Hauptprüfung mit Erfolg abgelegt haben, haben 12 das Prädikat mit Auszeichnung zuerkannt erhalten.

Von 584 Regierungsbaumeistern, welche am 1. April 1899 im Staatsdienst beschäftigt waren, gehörten an: 226 dem Hochbaufach, 231 dem Ingeniörbaufach, 14 dem Wasserbaufach, 29 dem Eisenbahnbaufach und 84 dem Maschinenbaufach. Im Laufe des letzten Etatsjahres sind 90 Regierungsbaumeister als Bauinspektoren etatsmässig angestellt worden, und zwar 22 für das Hochbaufach, 45 für das Ingeniörbaufach und 23 für das Maschinenbaufach. Gestorben sind im letzten Etatjahre 4 Regierungsbaumeister, von denen 1 dem Hochbaufach, 1 dem Ingeniörbaufach und 2 dem Maschinenbaufach angehörten. Die Entlassung aus dem Staatsdienst haben erhalten 58 Regierungsbaumeister, davon gehörten an: 29 dem Hochbaufach, 15 dem

Ingeniörbaufach, 2 dem Wasserbaufach und 12 dem Maschinenbaufach.

— **Bankerott des Reisebüros Boston Craford Company.** Durch den finanziellen Zusammenbruch dieses Reisebüros ist eine grosse Anzahl von Amerikanern, die zur Zeit das europäische Festland besuchen, in ärgste Verlegenheit versetzt worden. Es wird dem „Berl. Tagebl." darüber aus Paris geschrieben, dass von den Kunden augenblicklich 65 zum Besuche der Ausstellung in Paris weilen, während weitere 450 Kunden zur Zeit sich in verschiedenen Plätzen des Festlandes aufhalten. Als die Nachricht von dem Zusammenbruch der Gesellschaft bekannt wurde, verlangten die Pariser Hotelbesitzer Begleichung der Rechnungen seitens ihrer Gäste, und da letztere ihre Kassen der Reisegesellschaft übergeben hatten, so waren sie zum grössten Theil nicht darauf vorbereitet. Zwei derartig betroffene Damen erzählten, dass sie bei der betreffenden Gesellschaft schon Mitte Januar bei Anmeldung zur Theilnahme an der Reise 800 D. eingezahlt haben und nun gezwungen sind, ausser den noch von der Gesellschaft bezahlten Spesen der ersten Ueberfahrt sämmtliche anderen Kosten nochmals auszulegen. Ein Theil der Vergnügungsreisenden hat sich infolge dessen genöthigt gesehen, die Rückreise anzutreten.

Bücherschau.

— **Die Sicherungswerke im Eisenbahnbetriebe.** Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Eisenbahn-Betriebsbeamte und Studirende des Eisenbahnwesens. Enthaltend elektrische Telegraphen, Läutewerke, Kontaktapparate, Blockeinrichtungen, Signal- und Weichenstellwerke und sonstige Sicherungseinrichtungen. Von E. Schubert, königl. preussischem Eisenbahndirektor, Vorstand der königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion zu Sorau. Dritte umgearbeitete und erweiterte Auflage. Mit 427 Textabbildungen und einer lithographirten Tafel. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1900. Preis 6 ℳ.

Das den Lesern wohlbekannte Buch erscheint jetzt, nachdem seit der zweiten Auflage fünf Jahre vergangen, in umgearbeiteter und erweiterter Form, nachdem inzwischen die Sicherungsvorschriften und damit auch die Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes wesentlich erweitert und ausgebildet worden sind. Dabei hat sich doch der Verfasser auf das wichtigste und in der Eigenart besonders bemerkenswerthe beschränkt. Das Buch ist, wie seine früheren Auflagen, aufs reichste mit bildlichen Darstellungen versehen, ein Vorzug, der besonders anerkannt zu werden verdient. Dass der Verfasser den Stoff klar und fasslich zu behandeln verstanden hat, braucht wohl kaum besonders hervorgehoben zu werden.

Wie in den früheren Auflagen, sind in einem einleitenden Kapitel kurz die Grundzüge der Elektrizitätslehre, soweit sie zum Verständniss des Buches nothwendig sind, behandelt. Der übrige Inhalt ist dem vorstehend abgedruckten Titel des Buches angedeutet. Der weitaus grösste Theil des Buches, etwa zwei Drittel, ist, der Wichtigkeit des Gegenstandes entsprechend, den Signal- und Weichenstellwerken gewidmet. An einem grösseren Beispiel ist der Lageplan und die Verschlusstafel des Stellwerks erklärt und daran anschliessend die Fahrordnung eines grösseren Bahnhofs durchgesprochen. Ein weiterer auf besonderer Tafel beigegebener Plan mit angefügter Verschlusstafel veranschaulicht noch die neuere Art, die zeichnerische Darstellung durch Eintragung der zu den Blockfeldern gehörigen elektrischen Leitungen, vielfach auch der Rückstellung der Signal- und Blockfelder der Reihenfolge nach zu ergänzen. Wir finden in dem Schubert'schen Werk ferner den technischen Theil der Vorschriften der preussischen Eisenbahnverwaltung über den Bau und die Einrichtung der Stellwerke, ferner Preisangaben über Stellwerksanlagen usw., schliesslich Eingehenderes über das elektrische Stellwerk von Siemens & Halske, das bereits in sehr erfreulicher Weise an Boden gewonnen hat.

Das Buch ist ein trefflicher Rathgeber für die betheiligten Kreise.

— **Illustrirtes Eisenbahnalbum des Reichslandes.** Um die Hebung des Fremdenverkehres im Elsass und den Vogesen hat sich besonders grosse Verdienste der vor sechs Jahren gegründete Verkehrsverein für Strassburg und die Vogesen erworben. Er hat soeben ein „Illustrirtes Eisenbahnalbum des Reichslandes" herausgegeben. Sein Inhalt ist sehr reichhaltig. Zahlreiche Aufsätze bringen feuilletonistische Beschreibungen der grösseren elsass-lothringischen Städte sowie der anziehendsten Gegenden aus den Vogesen; mit ihnen wechseln hochdeutsche und elsässisch-deutsche Gedichte ab, und viele Abbildungen, vorzügliche Wiedergaben treffender, zum Theil neuer Aufnahmen schmücken den stattlichen, geschmackvoll eingebundenen Band, dem noch eine farbige Uebersichtskarte beigegeben ist, eine Wiedergabe des vor kurzem von den Reichseisenbahnen herausgegebenen, auffallenden und vorzüglich orientirenden Plakats „Rundreisen in den Vogesen". Da ausser den Deutschen die meisten Vogesenbesucher Franzosen, Holländer, Engländer und Amerikaner sind, finden sich neben den deutschen Aufsätzen auch einzelne in französischer, englischer und holländischer Sprache. Das Album wird nun von der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in den Abtheilen I. und II. Klasse ihrer sämmtlichen Wagen auf augenfällige Weise angebracht, nämlich in einer metallenen Stütze unterhalb des Netzes des Handgepäcks. Für Interessenten ist es auch käuflich im Verkehrsbüro zu Strassburg.

— **Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz und Gesetz, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze (Mantelgesetz) vom 30. Juni 1900.** Textausgabe mit Sachregister und Abdruck der einschlägigen Gesetzesstellen. Herausgegeben von Alfred Illing, Landesrath in Merseburg. Verlag von Rossberg & Berger in Leipzig. 1900. Gbd. Preis 1,50 ℳ.

Die von diesem Verlage herausgegebene „Leipziger Juristische Handbibliothek" hat mit dankenswerther Pünktlichkeit das in so vielfache Lebensverhältnisse tief einschneidende Gesetz schon jetzt wenige Wochen nach seinem Erscheinen in besonderem Abdruck auf den Markt gebracht und dadurch den betheiligten Kreisen das rechtzeitige Studium seiner zum 1. Oktober d. J. Gesetzeskraft erlangenden Bestimmungen wesentlich erleichtert. In dieser Beziehung wird es dem mit der früheren Gesetzgebung Vertrauten eine willkommene Hilfe sein, dass in dieser Ausgabe nicht blos die im Gesetze selbst angezogenen anderweitigen Bestimmungen in Fussnoten ihrem vollen Wortlaute nach wiedergegeben sind, sondern dass alle neuen Einschaltungen und Veränderungen, welche der bisherige Text nunmehr erfahren hat, durch besonderen Druck (lateinische Buchstaben) kenntlich gemacht sind.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Linie Nörzingen-Oettingen-Rümelingen zwischen den Stationen Oettingen-Rümelingen 0,715 km und Tetingen 2,019 km errichtete Haltepunkt Rümelingen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Südbahngesellschaft. An der Linie Budapest-Pragerhof ist zwischen den Stationen Siófok und Szántód in Kilometer 206,624 die Personenhaltestelle Zamárdi am 20. d. Mts. eröffnet worden. Fahrkarten werden in dieser Haltestelle nicht

ausgegeben und werden Reisegepäck, Hunde und Expressgut nicht aufgenommen; die Fahr- und Gepäckgebühren werden im Nachzahlungswege eingehoben.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg i. Pr. Die an der Strecke Königsberg i. Pr.-Labiau-Tilsit gelegene, dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Conradswalde wird am 1. September d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung in Conradswalde ausgeschlossen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Auhausen wird vom 1. September d. J. ab auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet werden.

Buschtêhrader Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. wird die Station Tuschmitz, welche bisher nur für den Frachtgutverkehr eröffnet war, auch für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen und Eröffnung eines Haltepunktes.

Königliche Eisenbahndirektion zu Altona. Die an der Strecke Marne-Friedrichskoog belegenen Haltestellen Friedrichskoog Vorder und Friedrichskoog Mittel werden vom 1. September d. J. an die Bezeichnung Friedrichskoog I bezw. III erhalten. An demselben Tage wird der zwischen diesen Haltestellen, und zwar von ersterer 1,66 km und von letzterer 2,18 km entfernt, neu eingerichtete Haltepunkt Friedrichskoog II für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Buschtêhrader Eisenbahn. Vom 1. Oktober d. J. ab treten nachstehende Aenderungen von Stationsnamen in Kraft:

Carlsbad in Karlsbad (B. E. B.),
Davidsthal in Zwodau-Davidsthal,
Ober-Graslitz in Graslitz oberer Bahnhof,
Unter-Graslitz in Graslitz unterer Bahnhof.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2485 vom 16. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 12 der Anlage VI des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 23. August d. J.).

Nr. 2504 vom 16. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. August d. J.).

Nr. 2570 vom 20. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige ordentliche Vereinsversammlung (abgesandt am 23. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Halle-Sangerhausen zwischen den Stationen Zscherben und Teutschenthal in Kilometerstation 15,884 neu errichtete Haltepunkt Eisdorf für den Personenverkehr eröffnet werden.

Abfertigung von Reisegepäck, sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Es halten sämmtliche Personen- und gemischten Züge.

Halle a/Saale, 21. August 1900. (2037)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums wird die Haltestelle Zwötzen, an der Eisenbahnlinie Gera-Pforten-Weischlitz, künftig

Zwötzen sächs. St. E.

genannt.

Dresden, den 23. August 1900 (2038)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Aenderung von Stationsnamen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Tuschmitz.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 werden infolge Auftrages des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. April 1900 Z. 50 737 ex 1899/20, beziehungsweise vom 11. Mai 1900 Z. 20 606/16 und vom 9. Juni 1900 Z. 25 234/20 die bisherigen Namen der Stationen:

Carlsbad in „Karlsbad (B. E. B.)",
Davidsthal in „Zwodau-Davidsthal",
Ober-Graslitz in „Graslitz oberer Bahnhof" und
Unter-Graslitz in „Graslitz unterer Bahnhof"

abgeändert.

Zu dem gleichen Zeitpunkte wird die Station Tuschmitz, welche bisher nur für den Frachtenverkehr eröffnet war, auch für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr in der den lokalen Bedürfnissen der interessirten, nach der Station Tuschmitz gravitirenden Gemeinden entsprechenden Weise eröffnet.

Prag, den 9. August 1900. (2039)

3. Güterverkehr.

Berlin-Stettin nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. August d. J. werden die Stationen Hämerten, Schönhausen, Stendal und Vinzelberg des Bezirks Hannover als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 b (gebrannte Steine) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 21. August 1900. (2040)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. werden die Stationen Eichicht des Direktionsbezirks Erfurt, Dortmunderfeld des Direktionsbezirks Essen, Neersen-Neuwerk des Direktionsbezirks Köln, Mannheim Industriehafen der badischen Staatsbahnen, Postbauer und Neusorg der bayerischen Staatsbahnen, Diedenhofen-Beauregard der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Glashütte der Südharzbahn in den Verband einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 18. August 1900. (2041)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. September d. J. treten die Nachträge VII zu den Heften 1, 2, 3 und 4 und der Nachtrag VIII zum Heft 5 der Abtheilung A (Baden) in Kraft. Die Nachträge enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen der Haupttarife Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (für Eisen und Stahl) nach den Stationen Kleinlaufenburg, bei Rheinfelden und Wyhlen der badischen Staatsbahn.

Köln, den 22. August 1900. (2042)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 v. 1. August 1900.

Am 1. September 1900 treten im obengenannten Tarifhefte für Obst, frisches (Ausn.-Tarif Nr. 25) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Jicin Oe. N. W. B.		Smidar Oe. N. W. B.			
	II		I		II	
	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Berlin Anh.-Dresd. Bhf. u. Görl. Bhf.	278	240	282	259	282	247

Breslau, den 23. August 1900. (2043)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-russischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif 7a für Getreide etc.

Laut Mittheilung der Verwaltung der russischen Südostbahnen ist die Ost-Donezlinie dieser Bahnen (Linie Kowalewo-Lichaja - Kriwomusginskaja) dem regelmässigen Güterverkehr übergeben worden.

Die Abfertigung zu den bereits im Tarif enthaltenen Sätzen für die Stationen dieser Linie kann somit fortan erfolgen.

Bromberg, den 17. August 1900. (2044)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österr. Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. August 1900.

Am 1. September 1900 treten im obenbezeichneten Tarifheft für Gurken, frische und Zwiebeln bei Aufgabe von 10 t Ladungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von / Nach	Dris Oe. N. W. B.	Wschetat-Priwor Oe. N. W. B. Vsetat-Privor B. N. B.
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Berlin Anh.-Dresd. und Görl. Bhf..	154	151

Breslau, den 19. August 1900. (2045)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.
Tarifhefte 4b und 5.

Am 1. September d. J. treten
zum Tarifheft 4b der Nachtrag XIII und
zum Tarifheft 5 der Nachtrag XII
in Kraft. Dieselben enthalten:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Hämelerwald und Hildesheim der Hildesheim-Peiner Kreisbahn einerseits und den Stationen der Staatsbahngruppen VI, VII und VIII, sowie der Cronberger und Kerkerbach-Eisenbahn andererseits, ferner anderweite Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr der übrigen Stationen der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn mit dem vorgenannten Verkehrsgebiete;

b) Erweiterung des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) durch Aufnahme der Kohlenversandstation Kauzleben der Aschersleben-Schöninger Eisenbahn;

c) eine Berichtigung des Nachtrags XI zum Heft Nr. 4b.

Soweit durch den Nachtrag XIII zum Heft 4b Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst mit dem 16. Oktober d. J. zur Einführung.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze, sowie über den übrigen Inhalt der Nachträge ertheilen vom 1. September ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 18. August 1900. (2046)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. September 1900 wird ein neuer Tarif Theil II, Heft 3, zweite Abtheilung, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Hannover, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der grossh. oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen mittel- und westschweizerischer Eisenbahnen andererseits ausgegeben, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1893 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird. Auf den gleichen Zeitpunkt werden die im Tarife Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung vom 1. November 1894 enthaltenen Frachtsätze für die in das neue Tarifheft 3, zweite Abtheilung übergegangenen Stationen Eschwege, Nordhausen, Salzgitter und Sangerhausen aufgehoben und ersetzt.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eingeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 30. November 1900 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,65 ℳ für das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 16. August 1900. (2047)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Vom 1. September 1900 ab ermässigen sich die Frachtsätze für Glassand (Ausnahmetarif Nr. 14 des obigen Tarifheftes) von Hohenbocka B. G. und Ob. Bhf. und Ruhland nach Polna-Stecken Oe. N. W. B. von 103 bezw. 105 auf 97 bezw. 99 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 23. August 1900. (2048)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengüterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt an Stelle des Tarifs vom 1. Oktober 1893 nebst Nachtrag I für die Blankensee-Woldegk-Strasburger und Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn gültig, ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II, in Kraft, durch welchen einige unbedeutende Erhöhungen herbeigeführt werden, die am 15. Oktober d. J. Wirksamkeit erlangen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungsstellen, von denen der Tarif auch zum Preise von 0,50 ℳ zu beziehen ist.

Wesenberg, den 22. August 1900. (2049)
Die Direktion
der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Unter Bezug auf unsere Veröffentlichung vom 30. Juni l. J., die auf 31. d. Mts. ausgesprochene Kündigung der Frachtsätze für die schweizerische Seethalbahn in dem Gütertarife Waldshut-Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893 betreffend, werden nachstehend die mit Wirkung vom 1. September l. J. in den erwähnten Tarif für die genannte Bahn neu aufgenommenen Frachtsätze bekannt gegeben:

Entfernungen: Wirkliche Kilometer	Entfernungen: Tarifkilometer	Waldshut (bad. Bahnhof) von und nach	Eilgut	Stückgut 1	Stückgut 2	Wagenladungen: Allg. Klassen A	Allg. Klassen B	Spezialtarife I a	I b	II a	II b	III a	III b	Ausn.-Tar. Nr. 1 Holz	Ausn.-Tar. Nr. 2 Steine
			Frachtsätze für 100 kg in Centimes												
67	76	Ballwil	314	162	134	121	111	93	82	83	71	73	50	46	40
51	55	Beinwil	243	126	106	92	85	70	62	63	55	57	39	37	33
49	52	Birrwil	233	121	102	88	81	67	59	60	52	54	38	35	32
45	48	Boniswil-Seengen	219	114	96	83	76	62	56	57	49	51	36	34	30
78	90	Emmenbrücke	362	186	153	140	129	108	96	97	83	85	57	51	45
70	79	Eschenbach	325	167	138	125	115	96	85	86	74	76	51	47	41
57	63	Hitzkirch-Richensee	270	140	117	103	95	79	70	71	61	63	43	40	36
65	73	Hochdorf	304	157	130	117	107	90	79	80	69	71	48	44	39
35	36	Lenzburg Stadt	178	94	80	67	61	49	44	45	39	41	30	29	26
54	59	Mosen	257	133	111	98	90	74	66	67	58	60	41	38	34
44	46	Niederhallwil-Dürrenäsch	212	111	94	80	74	60	54	55	47	49	35	33	30
33	34	Niederlenz	172	91	78	64	59	47	42	43	38	40	29	28	26
54	59	Reinach-Menziken	257	133	111	98	90	74	66	67	58	60	41	38	34
41	43	Seon	202	106	90	76	70	57	51	52	45	47	33	32	29

Karlsruhe, den 20. August 1900. (2050)
Gr. Generaldirektion.

Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Die Abfertigung von Fahrzeugen von und nach Horchheim (Rheinhessen) ist von jetzt ab ausgeschlossen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion. (2051)

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Itzkany in den Tarif, Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1900 gelangen im Verkehre mit Itzkany die um 12 Centimes pro 100 kg erhöhten Frachtsätze für die Station Hatna zur Anwendung. (2052)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. werden sämmtliche im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 für den Verkehr mit Budapest d. v. (Südbahn) enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 21. August 1900. (2053)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für ordinäre Glasflaschen.

Für die Beförderung von Glasflaschen der Pos. H—15 b des allgemeinen Tarifes, Theil I, Abtheilung B der österr.-ungar. Eisenbahnen von Schwaz=Kuttowitz treten mit Gültigkeit vom 1. September 1900 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens: a) 5 000 kg, b) 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach	a)	b)	
Bozen-Gries	505	338	Heller für 100 kg.
Brixen	478	323	
Franzensfeste	471	320	
Innsbruck	407	290	
Roveredo	553	367	
Trient	541	359	

Wien, am 18. August 1900. (2054)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.
(Aufhebung der Frachtsätze für Budapest = d. v. [Budapest = Südbahn].)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 werden sämmtliche in den Tarifen dieses Verbandes für den Verkehr mit der Station Budapest = d. v. (Budapest=Südbahn) enthaltenen Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 21. August 1900. (2055)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Binnen-Personentarif vom 15. Oktober 1898 für die Blankensee-Woldegk-Strasburger und die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn gültig, ein Nachtrag II in Kraft, enthaltend Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 11 und 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, welche gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden sind.

Wesenberg, den 22. August 1900. (2056)
Die Direktion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden die durch den I. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils eingeführten Fahrkarten für den Verkehr von Borissoglebsk, Jeletz, Koslow, Woronesh und Zarizyn nach Berlin (Tar.-Tab. VI und IX) aufgehoben.

Hierdurch scheidet die Verwaltung der russischen Südostbahnen aus der Reihe der Verbandsverwaltungen wieder aus.

Bromberg, den 20. August 1900. (2057)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

5. Verdingungen.

Main-Neckarbahn.

Die Lieferung und Aufstellung von 2 eisernen Ueberbauten für je 1 Gleis von 5,00 m Stützweite mit gekuppelten Walzbalken soll vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen auf dem diesseitigen Büreau zur Einsicht auf und können gegen Einsendung von 50 ₰ von da bezogen werden.

Schriftliche Angebote sind bis zum 29. l. Mts., Vormittags 10 Uhr, hierher einzureichen.

Darmstadt, den 18. August 1900. (2058)
Der Bauinspektor.

Verdingung.

Die Erd- und Maurerarbeiten nebst Lieferungen zum Neubau der Nebenbahnstrecke **Schwebda-Treffurt** sollen öffentlich vergeben werden:

Loos I. Schwebda-Frieda 55 000 cbm Erd-, 1 000 cbm Maurerarbeiten, 2 500 qm Chaussirungsflächen, 2 500 Quadratmeter befestigte Wege, Rohrdurchlässe etc.

Loos II. Frieda-Altenburschla, 38 000 cbm Erd-, 475 cbm Maurerarbeiten, 1 200 Quadratmeter Chaussirungsflächen, 6 000 qm befestigte Wege, Rohrdurchlässe etc.

Loos III. Altenburschla-Treffurt 47 000 Kubikmeter Erd-, 800 cbm Maurerarbeiten, 4000 qm befestigte Wege, Rohrdurchlässe etc.

Die Angebote sind versiegelt und mit kennzeichnender Aufschrift versehen, bis zur Eröffnung derselben am **Montag, den 17. September, Vormittags 11 Uhr,** im technischen Büreau der königlichen Eisenbahndirektion (Abtheilung Vorarbeiten) einzureichen.

Angebothefte können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ in Baar für jedes Loos bezogen oder während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr in obigem Büreau eingesehen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. Uebertragung mehrerer Loose an denselben Unternehmer ist nicht ausgeschlossen.

Cassel, den 18. August 1900. (2059)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Radreifen ist zu vergeben:

1. 132 Radreifen verschiedener Grösse aus Tiegelstahl für Lokomotiven,
2. 28 Radreifen verschiedener Grösse aus basischem Siemens-Martinstahl für Tender,
3. 324 Radreifen verschiedener Grösse aus basischem Siemens-Martinstahl für Wagen.

Die Lieferungsbedingungen sind gegen vorherige Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse hierselbst, zu beziehen.

Die Angebote sind spätestens bis zum 3. September 1900 an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 4. September 1900, Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis zum 18. September 1900 an ihr Angebot gebunden.

Oldenburg, den 20. August 1900. (2060)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf zweier Tenderlokomotiven.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Lokomotiven“ versehene Gebote sind bis zum 5. September 1900, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 19. September 1900. (2061)

St. Johann=Saarbrücken, 21. August 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Zur Leitung einer im Bau begriffenen grösseren Werkstättenanlage suchen wir einen tüchtigen Architekten oder Bauingenieur mit ausreichender praktischer Erfahrung zum sofortigen Eintritt. Nach Beendigung des Baues bietet sich voraussichtlich Gelegenheit zu weiterer Beschäftigung. Offerten mit Gehaltsansprüchen an die unterzeichnete Direktion.

Blankenburg Harz, 20. August 1900. (2062)
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 67. | 29. August 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Der neue Güterbahnhof Mülhausen Nord unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutverkehres.

Am 1. Mai 1899 wurde der neue Güterbahnhof Mülhausen Nord in Betrieb genommen. Dieser Zeitpunkt bildet einen wichtigen Abschnitt für den Eisenbahnverkehr der Industriestadt Mülhausen. Es handelte sich zunächst darum, den gesammten Stückgut- und einen grossen Theil des Wagenladungsverkehres vom Personenbahnhof bezw. dem Rangirbahnhof Wanne im südlichen — dem Hauptgeschäftstheil der Stadt — nach dem etwa 3 km entfernten nördlichen Stadttheil zu verlegen. Diese Verlegung, welche für die Geschäftswelt tief einschneidend war, ist dadurch begründet, dass wegen des riesigen Anwachsens des Verkehres nicht nur die Anlagen für die Güterbeförderung, sondern auch besonders diejenigen der Personenstation einer umfassenden Erweiterung bedürfen. Ohne Trennung beider Verkehre wäre eine solche bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nicht möglich gewesen. Ist doch seit dem Jahre 1871, d. h. seit Uebernahme der elsass-lothringischen Eisenbahnen von der französischen Ostbahn durch das Deutsche Reich, eine wesentliche Vergrösserung der Bahnhofsanlagen in Mülhausen nicht eingetreten. Man hatte sich darauf beschränkt, die vorhandenen Einrichtungen nothdürftig zu erweitern. Eine Aenderung des Systems bildet erst die Eröffnung des Bahnhofes Mülhausen Nord.

Vergleicht man den früheren mit dem heutigen Verkehr, so muss man allerdings staunen, mit wie geringen Mitteln bisher der Betrieb geführt wurde. Mülhausen erhielt von allen Städten Elsass-Lothringens zuerst eine Eisenbahn, nämlich im Jahre 1838 die nach Thann, im Jahre 1840 wurde die Strecke Mülhausen-St. Ludwig, im darauf folgenden Colmar-Mülhausen und damit gleichzeitig die ganze Strecke Strassburg-St. Ludwig eröffnet. Die Verbindung bis Basel wurde erst 1844 hergestellt. Es folgte sodann 1857/58 Mülhausen-Belfort. Nachdem mit diesen Strecken der Bahnhof Mülhausen 1871 in deutsche Verwaltung gekommen war, verkehrten im Jahre 1872 auf der Hauptlinie Strassburg-Basel in jeder Richtung 3 Schnellzüge, 4 Personenzüge und 5 Güterzüge. Heute laufen in jeder Richtung 11 Schnellzüge, 9 Personenzüge und 22 bis 24 Güterzüge. Die Zahl der täglich in Mülhausen ab- und zugehenden Personen stieg von 3 200 auf 8 500, der tägliche Frachtstückgutverkehr von 130 t auf 360 t. Diese Zahlen zeigen zur Genüge, wie nothwendig es wurde, an Stelle der alten, neue, dem Verkehr angemessene Einrichtungen zu schaffen.

Das Erweiterungsprojekt, für welches die Mittel ratenweise zur Verfügung gestellt und zu dessen Ausführung wohl noch mehrere Jahre erforderlich sein werden, ist sehr umfangreich. Der ganze Güterverkehr nach und von Strassburg nach Basel sowie nach und von Sennheim musste, soweit Mülhausen in Frage kam, bisher über Dornach-Mülhausen Stadt-Mülhausen-Wanne geleitet werden. Jetzt ist zwischen Lutterbach und Mülhausen-Wanne bezw. Rixheim eine zweite, etwa 11 km lange Verbindung über Mülhausen Nord geschaffen worden, welche nur dem Güterverkehr dienen soll. Diese neue Linie entfernt sich von der alten allmählich um 3 km, so dass die Stadt Mülhausen zwischen beiden Strecken liegt, von ihnen begrenzt wird. Ausserdem ist eine besondere Verbindungskurve vom Rangir-, Werkstätten- und Lokomotivschuppenbahnhofe Wanne nach Mülhausen Nord hergestellt, eine ähnliche Kurve vom Bahnhof Dornach nach Nord ist in der Ausführung begriffen. Der Ausbau der Personenstation soll, nachdem durch Abbruch der alten Güterhallen Platz geschaffen wurde, nunmehr in Angriff genommen werden. Noch ist auch der Ausbau des Bahnhofes Nord nicht beendet, die neue Strecke wird noch eingleisig betrieben; es verkehren daher auch nur verhältnissmässig wenig Güterzüge über Nord, die Mehrzahl derselben muss noch über Bahnhof Wanne und die Personenstation geleitet werden. Aber der Stückgutverkehr ist vollständig nach Nord verlegt. Als es sich darum handelte, für die im Personenbahnhof vorhandenen vier alten Güterschuppen die Neuanlage zu schaffen, entschied man sich für die Herstellung eines einzigen hinreichend grossen Schuppens, um Schwierigkeiten zu vermeiden, welche durch zu grosse räumliche Trennung von Versand und Empfang gewöhnlich bestehen; nur für die unter Zollverschluss eintreffenden Güter wurde der Bedeutung des Ortes angemessen ein Schuppen

angeordnet, welcher ganz getrennt vom Freigüterschuppen liegt. Wenn man bedenkt, dass die Erhebungen über Grösse und Einrichtung des Schuppens viele Jahre vor der endlichen Fertigstellung desselben liegen, so ist erklärlich, dass man in der Schätzung des Bedürfnisses fehl gehen konnte. Es fällt z. B. in die angegebene Zeit die Einführung des Stückgut-Staffeltarifs, welcher den Sammelverkehr der Speditöre in Mülhausen wesentlich einschränkte, aber auch mehr Raum im Güterschuppen beanspruchte, als nach der allgemeinen Zunahme des Verkehrs angenommen werden konnte. Solchen unvorhergesehenen Ereignissen ist seitens der Bauverwaltung dadurch Rechnung getragen worden, dass unmittelbar an den Güterschuppen anstossend eine völlig überdachte, aber seitlich offene Rampe von der halben Grösse des Schuppens angebaut wurde, um nach Bedarf den Güterschuppen ohne Aenderung der Aussenansicht leicht mit dieser Rampe zu einem einzigen Raum vereinigen zu können.

Zu dieser Vereinigung und zwar der ganzen Rampe hat sich die Reichs-Eisenbahnverwaltung schon alsbald entschlossen, so dass sich für den vollständigen Schuppen der nachstehende Grundriss ergibt.

Als besonders bemerkenswerth fällt sofort in die Augen, dass nicht ein gerades Gleis zur Aufstellung der zu ent- bezw.

Ganze Länge des Schuppens 270,00 m

Strassenseite

zu beladenden Wagen angeordnet ist, sondern dass 7 Gleise sägeförmig mit je einer Weiche an den Schuppen herangeführt sind, welcher dementsprechend ausgebuchtet ist. Bis jetzt werden wohl wenig Güterschuppen in dieser Weise gebaut sein. Derjenige in Köln ist von ähnlicher eigenartiger Bauart. Man hat dort zur Vermeidung zu grosser Längenausdehnung durch Vermittelung von Drehscheiben die Gestellung der Wagen senkrecht zum Schuppen angeordnet, so dass nur die schmale Seite der Fahrzeuge an denselben herankommt und Zungenrampen vom Schuppen aus an die Langseite der Wagen führen.

Das Verhältniss der Länge zur Breite des Schuppens ist in Mülhausen offenbar nicht dafür maassgebend gewesen, die sägeförmigen Gleise zu bauen; denn die Winkel sind nicht so gross, dass dadurch eine Kürzung des Schuppens erzielt werden könnte. Vielmehr handelte es sich darum, die Anlage so zu gestalten, dass die bereit zu stellenden Wagen leicht ausgewechselt, fremde Wagen zur vortheilhaften Ausnutzung nach Bedarf herangebracht werden können, ohne bei jeder Wagenbewegung zugleich das ganze Ladegeschäft zu stören. Dieser Zweck wird unstreitig vollkommen erreicht. Es fragt sich, ob 1. noch andere Vortheile vorhanden sind und 2. Nachtheile bestehen, welche die Vortheile überwiegen. Nach den Erfahrungen, welche in Mülhausen mit der neuen Einrichtung gemacht worden sind und für weitere Neubauten maassgebend sein dürften, kann die erste Frage bejaht, die zweite verneint werden.

Als sehr schätzenswerther weiterer Vortheil des Neubaues ist hervorzuheben, dass die Wagen nicht an eine beliebige, sondern an eine bestimmte Stelle des Schuppens gestellt werden. Bei Parallelgleisen zum Schuppen kann die Reihenfolge der Wagen keinesfalls immer derart vorgeschrieben und eingehalten werden, wie es für das Ent- oder Beladen bequem ist. Dagegen ermöglichen die sägeförmigen Buchten die Gestellung der Wagen nach der Eintheilung des Schuppens für die Lagerung der Güter. Derselbe ist zu $^3/_7$ für den Empfang, zu $^4/_7$ für den Versand bestimmt. Die Versandabtheilung ist durch sichtbare Tafeln für die verschiedenen Richtungen und Hauptstationen, die Empfangsabtheilung nach den hauptsächlichsten Firmen (Speditören) eingetheilt. Damit also bei der grossen Länge des Schuppens von 270 m die Güter nicht auf grosse Entfernungen gekarrt werden müssen, wird der betreffende Wagen schon vorher mit der Bucht bezeichnet, an welche er gestellt werden soll.

Dass zur richtigen und schnellen Bezeichnung des Wagens Erfahrung und Gewandheit gehört, dass sich ebenso die Eintheilung des Schuppens auf Grund der Erfahrungen immer mehr verbessert hat, ist natürlich. Zu vermeiden ist es nicht, dass einzelne Wagen, besonders solche von fremden Verwaltungen eintreffende, welche oftmals sehr bunt verladen sind, erst an die eine und dann wieder an die andere Bucht gestellt werden müssen, sobald dies einfacher ist, als die Güter auf dem Schuppen nach dem bestimmten Lagerplatz zu befördern. Darin, dass eine solche Wagenumstellung leicht auszuführen ist, liegt ein Vorzug des neuen Systems. Im Binnenverkehr ist die Verladeweise nach Mülhausen schon so angeordnet, dass Wagenumstellungen möglichst vermieden werden. Das Umladegut muss mit dem am Orte selbst aufgelieferten Versandgut vereinigt und dann mit diesem zusammen verladen werden.

Das Verhältniss der Länge zur Breite des Schuppens, 270:14, welches auf den ersten Blick ungünstig erscheinen könnte, ist vollkommen zweckmässig, weil sich die Stellung des Wagens nach der Lagerung des Gutes reguliren lässt. Um auch das aufgelieferte Gut nicht unnöthig weit bis nach dem bestimmten Lagerplatz zu bewegen, sind für die verschiedenen Richtungen auch verschiedene Annahmestellen vorgesehen. Es wird nicht an jeder von 6 Waagen für alle Richtungen, sondern an jeder nur für bestimmte Richtungen Gut angenommen. Seitens des Publikums — es kommen hauptsächlich nur Speditöre in Frage — ist keine Schwierigkeit darin gefunden worden, die auf einem und demselben Rollwagen angefahrenen Güter an verschiedenen Thoren abzuliefern, die Absender haben sich hieran vollständig gewöhnt. Weniger entgegenkommend haben sich die Firmen gezeigt, das Empfangsgut etwa von verschiedenen Stellen des ausgedehnten Schuppens abzuholen. Auf einzelnen grösseren Güterschuppen mit Parallelgleisen, wo bei Stellung einer grösseren Anzahl Wagen eine bestimmte Stelle für das einzelne Fahrzeug nicht im voraus angeordnet werden kann, hat man wohl das ankommende Gut dort gelagert, wo es gerade ausgeladen wurde, und zur leichteren Auffindung desselben die betreffende Stelle im Frachtbrief vermerkt. Diese Versuche haben in Mülhausen kein Entgegenkommen gefunden.

Eine grössere Breite bei geringerer Länge des Schuppens würde dem Bedürfniss auch deshalb nicht entsprochen haben, weil alsdann weniger Buchten möglich wären, also auch weniger Wagen gleichzeitig gestellt werden könnten, oder aber es hätten die jetzt für 4 Wagen bestimmten Buchten für eine grössere Zahl eingerichtet werden müssen. Dadurch würde aber die Güterbewegung auf dem Schuppen ebenfalls sehr ausgedehnt geworden sein. Es ist ja vollständig bekannt, dass gegen alles neue, das von der gewohnten Einrichtung abweicht, gerade bei denjenigen, welche damit sich zu befassen haben, das grösste Misstrauen besteht, und von vornherein nicht von ihnen nach Vortheilen, sondern nach Nachtheilen gesucht wird. Diese sollen auch nicht verschwiegen werden. Als ein solcher wird — zum Theil von Fachleuten, welche die Einrichtung besichtigt haben — bezeichnet, dass die Wagengestellung nicht ordnungsmässig möglich sei, wenn gleichzeitig mehr Wagen eingehen, als an den dafür bestimmten Buchten Platz haben, oder wenn es sich um Beladung ganzer Züge handelt, deren Wagen nur gruppenweise herangebracht werden können. Hierauf ist zu erwidern: Der Güterschuppen hat einschliesslich der Rampen an den Buchten einen Flächenraum von rund 4300 qm. Es können gleichzeitig 28 Wagen gestellt werden. Die Leistungsfähigkeit hat eine Grenze, welche ermittelt ist. Thatsächlich kommen jetzt täglich 200 bis 225 Wagen Stückgut zur Ent- und Beladung. Dieser Verkehr wird anstandslos bewältigt, die Auswechselung der Wagen geschieht ganz dem Bedürfniss entsprechend. Nur bei Steigerung des Verkehres bis zu 300 Wagen

und darüber wird die Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten. Eine solche Zahl von Wagen ist während des Herbstverkehres im vorigen Jahre dadurch erreicht worden, dass der Versuch gemacht wurde, die Versandabtheilung in einem grösseren als dem sonst üblichen Umfange zur Umladung von Gütern zu verwenden. Es handelte sich darum, während des Nachtdienstes etwa 100 Wagen — abgesehen vom Empfangsgut — an der Versandabtheilung zu entladen und erst, nachdem alles Gut auf dem Schuppen aufgestapelt war, die Wagen von neuem leer heranzubringen, sie sodann bis zum frühen Morgen anderweitig zu beladen.

Diese Anforderung war sowohl für den Schuppendienst als auch für den Stationsdienst zu gross. Auf Grund dieser Erfahrungen wurde die Beanspruchung des Güterschuppens auf ein normales Maass festgesetzt. Derselbe ist hiernach auf absehbare Zeit dem Bedürfniss entsprechend. Sollte allerdings der Sammelverkehr, welcher bei der bedeutenden Textilindustrie des Elsass noch immer sehr ausgedehnt ist, ganz aufhören, so würde eine nochmalige Vergrösserung des Schuppens nöthig sein.

Der weiter erwähnte Nachtheil der sägeförmigen Buchten bei Beladung ganzer Züge trifft den Stationsdienst. In Mülhausen werden — abgesehen von kleineren Gruppen — täglich zwei Stückgutzüge von je 24 bis 28 Wagen formirt, die sämmtlich an der Versandabtheilung bereit gestellt werden müssen. Dies kann nur in 2 bis 3 Intervallen an 3 bis 4 Buchten in Gruppen von 4 Wagen geschehen. Das Hinstellen, Auswechseln und schliessliche Zusammenstellen des Zuges, in welchem auch eine bestimmte Reihenfolge der Wagen eingehalten werden muss, nimmt natürlich etwas mehr Zeit in Anspruch, als wenn der ganze Zug auf einmal gestellt würde. Aber auch in dieser Hinsicht haben sich durch die Uebung so viele Hilfsmittel ergeben, dass das Rangiren im ganzen sehr schnell vor sich geht.

Nicht in Abrede gestellt werden soll, dass die Einrichtung des Schuppens überhaupt einen wohl grösseren Aufwand an Maschinenkraft bedingt, als wenn die Wagen nur auf gerade, durchlaufende Gleise gestellt würden. Die Bedienung des Güter- und des Zollschuppens erfordert Tag und Nacht eine besondere Maschine. Im Verhältniss zu der Arbeit, die durch das Ein- und Ausladen geleistet wird, dürfte dies auch nicht als übermässig hoch zu bezeichnen sein, wenn in Rücksicht gezogen wird, dass Wagenverschiebungen durch die Güterbodenarbeiter völlig ausgeschlossen sind. Gerade darin aber ist ein weiterer wesentlicher Vorzug der Neuanlage zu erblicken.

Wie häufig kommt es nicht bei der gewöhnlichen Einrichtung vor — ich habe dabei nur grössere Bahnhöfe im Auge —, dass die Güterbodenarbeiter genöthigt sind, die einzelnen Wagen nach dem einen oder anderen Thore oder Gleise zu verschieben, weil die Rangirmaschine nicht in der Nähe ist. Welche Gefahr verursachen diese Leute nicht, wenn sie, wie leider nur zu oft, solche Wagenverschiebungen vornehmen, ohne dem dafür besonders bestellten Personal Kenntniss zu geben! Das Gefühl der Unsicherheit, welches die Arbeiter beim Durchladen vom Schuppen aus durch mehrere in Reihen aufgestellte, durch Ladepritschen verbundene Wagen haben müssen, vermeidet die Anlage in Mülhausen vollständig. Während dort ein unbemerktes Anstossen der Maschine auf der einen oder anderen Seite die grössten Nachtheile verursachen kann, ist einer solchen Möglichkeit hier ganz wesentlich vorgebeugt; denn es handelt sich immer nur um einen Block von vier Wagen, an welchen die Arbeiter vollständig sicher ihre Geschäfte verrichten; sie sehen auch in jedem Falle die Maschine herankommen, was immer nur von einer und derselben Seite möglich ist. Ich habe auf einer grossen (zugleich Umlade-) Station gesehen, dass dort an dem etwa 200 m langen Schuppen 60 Wagen in drei Reihen zu je 20 auf einmal gestellt werden, immer je drei Wagen durch Ladebrücken mit einander verbunden. Sicherlich lässt sich dadurch viel Arbeit ohne Wagenumstellung leisten, aber es muss auch eine ausserordentliche Vorsicht angewendet werden, damit Menschen und Güter nicht Schaden leiden. Solche Doppelreihen von Wagen können allerdings an dem Schuppen in Mülhausen nicht aufgestellt werden. Und dies wird auch nicht bedauert.

Die Nachtheile des neuen Systems treten den Vortheilen gegenüber durchaus in den Hintergrund. Die Einrichtung der sägeförmigen Ausbuchtungen hat sich für den Verkehr in Mülhausen bewährt.

Der Vollständigkeit wegen füge ich noch den Grundriss des Zollschuppens bei. Bei diesem sind fünf Gleise im Innern

Raum für Rassinwagen
Revisions Station I
Revisions Station II
11,00
25,00
Revisions Stat III
50,00
Revisions Stat IV
25,00
Revisions Station V
Revisions-Station VI

angeordnet, welche 15 bis 17 Wagen aufnehmen können. Die Auswechselung geschieht zweimal am Tage. Auch dieser Schuppen hat sich als praktisch erwiesen.

Ich möchte nicht schliessen, ohne des ganzen Ladegeschäftes selbst noch Erwähnung zu thun. Dasselbe ist einschliesslich der Annahme und Ausgabe der Güter, der Zugabfertigung und aller Nebenarbeiten einer Arbeiter-Akkordgesellschaft von etwa 90 Mann übertragen. Für jede Richtung kommt das Stückgut täglich e i n m a l zu einem ganz bestimmten Zuge zur Verladung. Dadurch ergeben sich auch genau begrenzte Zeiten für die Umladungen. Erwähnenswerth ist die Beförderung des Verbandsgutes über die Uebergänge nach Baden, nach der Pfalz und nach Preussen. Täglich wird von Mülhausen Nord für etwa 28 bestimmte Stationen ein Stückgutzug mit ebenso viel Wagen gebildet. Derselbe wird bis Hagenau (143 km) nur zum Einladen benutzt. Er erhält, abgesehen von direkt gebildeten Stückgutwagen, welche nur nach Bedarf in einem anderen Verbandszuge laufen, das gesammte Stückgut eines Tages des ganzen Elsass für die Uebergänge Röschwoog, Lauterburg, Weissenburg und Saargemünd. Ab Hagenau bezw. Strassburg werden die Sammelwagen endgültig plombirt und direkt weiter geschickt. Die Bestimmungsstationen sind nach der Erfahrung ermittelt; es gehören dahin Berlin, Hamburg, Göttingen, Gera, Schweinfurt, Lentzsch, Ansbach, Köln, Opladen usw.

Das vorgeschriebene Mindestgewicht der Wagen wird bis zur Sammel-Endstation erreicht, die Wagenausnutzung ist eine sehr gute. Am meisten aber kommt die Geschwindigkeit in Betracht, mit welcher die Güter befördert werden. Die Wagen treffen am 3., längstens 4. Tage auf der am weitest gelegenen Station (Berlin und Lentzsch) ein, in Göttingen, Bebra innerhalb 2 Tagen usw. In der umgekehrten Richtung wird diese Geschwindigkeit nicht annähernd erreicht, vielmehr werden die Lieferfristen häufig überschritten. Die Ursachen sind in den Aufsätzen dieser Zeitung in Nr. 17, 18 und 29 Jahrg. 1899 „Fahrplanbetrachtungen“ und „Zum Kapitel der Lieferfristen“ geschildert.

Wie bereits in den Fahrplanbetrachtungen angedeutet, bin ich genöthigt, noch kurz auf die Dienstanweisung über die

preussisch-sächsisch-südwestdeutsche Güterbeförderung zurückzukommen. Nach derselben ist bei dem Vorhandensein von mindestens 2000 kg Gewicht für eine und dieselbe Station oder eine bestimmte Gruppe ein besonderer Wagen zu bilden. Die Dienstanweisung sagt nicht, in welcher Zeit diese 2000 kg gesammelt werden sollen, auch nicht, ob sie auf einer und derselben Station oder auf mehreren Stationen vorhanden sein können. Verstanden wird darunter anscheinend meistens, dass diese 2000 kg nur von einer Station aufzubringen und sobald dies geschehen, spätestens aber innerhalb 24 Stunden, mit dem nächsten Zuge zur geeigneten Umladestation abgeschickt werden. Infolge dessen wird das Gut zu oft umgeladen, die Wagen müssen zu häufig umrangirt werden, es ist keine Regelmässigkeit einzuhalten. Die Reichsbahn hat diese Uebelstände vermieden. Wie die Speditöre für Sendungen auf weite Entfernungen ihre Stärke im Sammelsystem suchen, findet hier auch eine Sammlung dieser Güter, nur in etwas anderer Art, nämlich während des Aufenthalts auf den Stationen eines eigens dafür konstruirten Verbandszuges Mülhausen-Frankfurt statt. Die Einrichtung dieses Zuges, welche den Vorschlägen in den „Fahrplanbetrachtungen" entspricht, hat sich ausgezeichnet bewährt.

Somit kann nicht blos das System des neuen Güterschuppens in Mülhausen Nord, sondern auch die bei der Reichsbahn übliche Verladeweise der Stückgüter als vortheilhaft empfohlen werden.

Mülhausen, im August 1900. Schmidt.

Das Eisenbahnmaterial auf der Pariser Weltausstellung.

Angesichts der Wichtigkeit, welche während der zweiten Hälfte des Jahrhunderts überall dem Eisenbahnverkehr beigelegt worden ist, war zu erwarten, dass das Eisenbahnmaterial auf der Weltausstellung einen der geräumigsten Plätze einnehmen würde. Diese Voraussetzung würde man aber keineswegs bestätigt finden, wenn man auf dem Marsfelde die Räume des für das Ingeniörwesen errichteten Palastes durchwandert, denn ausser einigen kleinen Modellen und wenig zahlreichen Wagen ist das rollende Material dort so gut wie gar nicht vertreten. Dies beruht auf einer Anordnung, zu der man durch die gewaltige Raumentfaltung einer neuzeitlichen Weltausstellung veranlasst war und zu der man sich trotz der dadurch erwachsenden Unzuträglichkeiten genöthigt gesehen hat — man hat zugleich mit dem Radfahrwesen und den Automobilen, deren Vertreter mit einer Verlegung einverstanden waren, auch fast sämmtliches Fuhrwerk und sämmtliche Lokomotiven und Eisenbahnwagen, die in grosser Anzahl seitens der an der Entwickelung des Eisenbahnwesens betheiligten Völker eingeschickt waren, nach der Nebenausstellung in Vincennes verweisen müssen.

Einem Berichte über diese Vincenner Nebenausstellung, den wir im „Economiste français" finden und der aus der Feder von Daniel Bellet stammt, entnehmen wir weiter noch folgendes: Ausser den Maschinen und Fahrzeugen der französischen Eisenbahngesellschaften, welche letztere dank der von ihnen in der neueren Zeit gemachten Fortschritte ganz vorzüglich vertreten sind, müssen wir mit Anerkennung nennen die Einsendungen Belgiens, Grossbritanniens (dessen Abtheilung jedoch nicht dasjenige ist, was sie sein müsste), der Vereinigten Staaten, Russlands, das sich hier in einem für viele Leute völlig unerwarteten Lichte zeigt und dessen Maschinen von einer überraschenden Vollkommenheit sind; zu den bemerkenswerthesten gehören ferner die Darbietungen Oesterreich-Ungarns, sodann der Schweiz, Italiens und, wir können sagen, vor allem Deutschlands, denn das Deutsche Reich steht auch in dieser Beziehung, wie in so mancher anderen, ohne Gleichen da.

Schon bei der oberflächlichsten Prüfung kann man sich von dem hohen Interesse überzeugen, welches dieses Material bietet, das durch seine Reichhaltigkeit, durch die Sorgfalt, welche auf seine Aufstellung verwandt worden ist, und vor allem durch die Bequemlichkeit, ja den Luxus, welchen diese Wagen den Reisenden bieten, hervorragt. Das rastlose Bestreben nach einer vermehrten Beschleunigung der Züge hat überall die Einführung des anfangs nur in Amerika gebrauchten Drehgestells bei Lokomotiven zur Folge gehabt, um die erhöhte Reibung der Räder in den Kurven zu überwinden. Von einem anfangs gegen dasselbe gehegten Vorurtheil ist man jetzt vollständig zurückgekommen. Davon können wir uns sofort überzeugen, wenn wir auch nur einen Blick auf die Lokomotiven werfen, welche neuerdings nach dem Vorgange der französischen Südbahngesellschaft von sämmtlichen Eisenbahngesellschaften Frankreichs beschafft worden sind. Es ist klar, dass die Maschine einer um so grösseren Lenksamkeit bedarf, je grösser die Schnelligkeit ist, mit der sie fahren soll, denn sonst würde sie mit furchtbarer Heftigkeit gegen die Schienen anprallen, welche von ihren Vorderrädern beim Eintritt in eine Krümmung berührt werden. Dieser gegliederte Vorbau ist für unsere Bahnzüge um so nothwendiger geworden, je mehr man das Gewicht und die Länge der Lokomotiven vermehrt hat. Der Zuwachs an Länge ergibt sich aber bei den Lokomotiven aus der Nothwendigkeit, ihr Gewicht zu erhöhen, weil man gewaltigerer Kräfte bedurfte, um schwerere Züge in rascherem Zeitmaasse fortzubewegen.

Natürlich waren die Aenderungen, welche an der Zugmaschine angebracht werden mussten, um dieser Anforderung zu entsprechen, sehr zahlreich. Zunächst musste den Lokomotiven grössere Festigkeit verliehen werden; man hat nicht allein die Wände des Kessels aus Stahlblechen von immer grösserer Dicke und Festigkeit geformt, sondern man war auch genöthigt, völlig mit dem bisherigen Grundsatz zu brechen, nach welchem — wenigstens in den europäischen Ländern — der Kessel auf dem Rahmen der Lokomotive angebracht sein musste.

Wir sagen „auf" dem Rahmen, aber wir sollten eigentlich sagen „zwischen den Längenstücken" des Rahmens: es war nämlich der Kernpunkt dieser Frage und die eigentliche Schwierigkeit, welche ihrer Lösung entgegenstand, dass man es für ganz besonders gefährlich und geradezu für unmöglich hielt, den Schwerpunkt der Lokomotiven höher hinauf zu verlegen, indem man die Kessel über diejenige Stelle hinaushob, welche ihnen nach altem Herkommen bisher angewiesen war. In der That gibt es kein anderes Mittel, die Leistungsfähigkeit einer Maschine zu steigern, als indem man die Abmessungen derjenigen Werkstatt erhöht, wo der Dampf erzeugt wird, also des Kesselraums. Dies aber kann man nur dadurch erreichen, dass man den Durchmesser des Kessels in noch stärkerem Maasse vergrössert als seine Längenausdehnung. Deshalb kann der Kessel nicht zwischen den Längenstücken des Rahmens verbleiben, da dieser doch in seiner Breite beschränkt ist durch die Breite des Schienengleises, indem die Räder unmittelbar an der Aussenseite der Längenstücke angebracht sind, die ihrerseits nur die metallenen Trägerbalken des Rahmens sind.

Die Amerikaner haben diese Schwierigkeit kühn durchhauen, während die europäischen Ingeniöre sich abgemüht haben, sie in mehr oder minder sinnreicher Weise zu umgehen. Als Beispiel einer der halben Lösungen, mit denen man sich nur allzu lange in Frankreich herumgeschleppt hat, können wir die Lokomotiven Flamand anführen, welche durch einen der ausgezeichnetsten Ingeniöre der Ostbahngesellschaft erfunden wurden und denen man den malerischen und bezeichnenden Beinamen „die Kameele" beilegte, weil sie auf dem Rücken des Hauptkessels zwei kleine Nebenkessel trugen, welche wie Kameelhöcker aussahen. Das erhöhte aber die Leistungsfähigkeit des Kessels nur sehr wenig. Dagegen haben sich die Amerikaner gesagt, dass man ohne alles Bedenken den Schwerpunkt der Lokomotiven höher hinauf verlegen könne; sie brachten den Dampfkessel in beträchtlicher Höhe „oberhalb" des Rahmens an. Von da an konnte man, indem man zugleich die Länge des Kessels vermehrte, ihm auch die volle Breite geben, welche die Spurweite des Gleises gestattete. Dadurch gelangte man zu einer höchst bemerkenswerthen Steigerung der Leistungsfähigkeit. Dabei besitzen diese hoch über den Gleisen liegenden Maschinen vollste Standfestigkeit, man hat sie selbst in stärkster Gangart und in den schärfsten Kurven nicht umstürzen sehen. So haben sich denn die Besorgnisse auch der französischen Ingeniöre schliesslich beruhigt. Auch sieht man in der Nebenausstellung zu Vincennes nur solche Maschinen, bei denen man sich die Bauweise der Amerikaner zu Nutze gemacht hat: Der Körper des Kessels scheint in einer gewissen Höhe über den Längsträgern des Rahmens aufgehängt, und schon der Anblick, der

von demjenigen, was sich vor sechs oder sieben Jahren dem Auge darbot, seltsam absticht, sagt mit hinlänglicher Deutlichkeit, welch' grossartige Veränderung sich vollzogen hat. Doch hat man — zumal bei den Lokomotiven der französischen Staatsbahnen, welche soviel von sich haben reden machen — keineswegs die amerikanischen Maschinen einfach nachgeahmt. Aber man stand unter dem Einflusse der in Amerika zur Geltung gekommenen schöpferischen Gedanken, und hieraus entsprang einer der werthvollsten Fortschritte, wie wir jetzt an den erstaunlichen Verbesserungen einzelner französischer und auch deutscher Lokomotiven zeigen werden.

Wenn wir zunächst die amerikanischen Maschinen prüfen, so haben die dortigen Ingeniöre wahre Riesen hergestellt von grossartiger Leistungsfähigkeit und gewaltigen Abmessungen, die alles weit hinter sich lassen, was wir in Europa leisten. Da ist z. B. eine Lokomotive, die aus den Werkstätten der berühmten Pittsburg Locomotive Works hervorgegangen ist und die erbaut ist, um Lastzüge für die Carnegiehütte zu schleppen. Diese hat einschliesslich des Tenders eine Länge von beinahe 20 m, die Achse ihres Kessels liegt nicht weniger als 2,85 m über Schienenoberkante, ihr Gewicht in betriebsfertigem Zustande und einschliesslich des Tenders beträgt im ganzen 150 000 kg; der Kessel hat einen Durchmesser von 2,10 m, sie arbeitet mit einem Drucke von 14 kg und das setzt sie in den Stand, ungeheuere Lasten mit ziemlicher Schnelligkeit fortzubewegen. Auch die Baldwin-Lokomotive macht der amerikanischen Industrie die höchste Ehre. Ebenso verdienen die französischen Lokomotiven, sowohl die von den Staatsbahnen, als auch die von der Südbahn gelieferten, lebhaftes Interesse. Die Maschinen dieser letzteren Gesellschaft sind Verbundlokomotiven mit Drehgestellen; sie haben ein Gewicht von 85 t und gestatten es, Züge von erheblicher Schwere selbst auf ungünstigen Strecken mit einer mittleren Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde zu befördern. Da bieten ferner ein anderes interessantes Beispiel die Lokomotiven der Ostbahngesellschaft, welche zur Beförderung von Schnell- und Expresszügen auf der schwierigen Linie von Paris nach Belfort mit einer mittleren Geschwindigkeit von 90 km bestimmt sind. Hier finden wir den Verbund bei einer Maschine, die mit ihrem Tender ein Gewicht von 102 t besitzt. Die Höhe der Kesselachse ist nahezu 2,60 m über Schienenoberkante, der Dampfdruck beträgt 15 kg.

Die Praxis des „Verbunds" in ihrer Anwendung auf Lokomotiven ist nach unserer französischen Quelle in Frankreich neu. Man hat dort mit dieser Revolution lange Zeit gezögert, aber gegenwärtig sieht man die nur einmalige Ausnutzung des Dampfes in den Lokomotiven als eine wahre Vergeudung von Dampf und von Wasser an, während das Verbundsystem eine höchst werthvolle Ersparniss sichert.

Die sämmtlichen hier besprochenen besonderen Merkmale sind nun auch namentlich an jener höchst stattlichen („formidable" steht im französischen Text!) Gruppe von 14 Lokomotiven wieder zu finden, welche von den deutschen Maschinenbauanstalten ausgestellt sind und die allein ein volles Viertel des ganzen Bestandes ausmachen. Herr Bellet nennt hier die Lokomotive der „Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft", die etwa 83 t wiegt, ferner diejenige der Firma Maffei in München, deren Gewicht mehr als 111 t beträgt.

Es wird dann noch hervorgehoben, dass die Ausstellung neue Umgestaltungen erst ahnen lässt, allerdings nur solche von geringerer Bedeutung. Hierher gehört es, dass man beginnt, die Verdichtung des Dampfes anzuwenden, anstatt ihn entweichen zu lassen. Ferner ist man darauf bedacht gewesen, den Lokomotiven einen winkelförmigen Vorderbau zu geben, damit ihr Vorwärtsdrängen einen geringeren Luftwiderstand zu überwinden hat. Diese letztere Aenderung scheint sich jedoch nur in sehr schüchterner Weise zu vollziehen; indessen beginnt man schliesslich doch in den Vereinigten Staaten gewisse Erfahrungen zu verwerthen, um die Gesammtmasse eines Bahnzuges dem möglichst geringen Reibungswiderstande in der umgebenden Luft auszusetzen. Andererseits sucht man, um für Schnellzüge die nothwendigen Aufenthalte thunlichst einzuschränken, die Wassereinnahme der Maschinen zu erleichtern, indem man Wasserbehälter zwischen den Schienen anbringt, wie das in den Vereinigten Staaten und seit langer Zeit auch in England der Fall ist. Vielleicht entschliesst man sich auch zur Annahme eines anderen in der amerikanischen Union üblichen Verfahrens, dass man nämlich die bisher gebräuchlichen Lokomotivausbesserungen vermeidet, indem man die Maschinen, sobald sie sich abzunutzen beginnen, einfach ausrangirt und dafür neue wieder einstellt. Die Amerikaner befinden sich gut bei diesem Verfahren, welches ihnen gestattet, fortwährend Maschinen von möglichster Leistungsfähigkeit im Dienst zu haben.

Herr Bellet erinnert dann daran, dass auch die elektrische Lokomotive, so selten sie auf der Ausstellung noch vertreten ist, doch ihren Weg über die Schienengleise Europas bereits begonnen hat. Häufig vollzieht sich zwar die Bewegung der elektrischen Züge auf den Schienen einfach durch Motorwagen, welche den Motor unter ihrem Wagenkasten mit sich führen. Aber man greift auch zurück auf wirkliche Lokomotiven; wir sehen auch in Vincennes eine solche, die bestimmt ist, auf der Verlängerung der Ostbahn vollständige Eisenbahnzüge nach Paris hineinzuführen. „Unzweifelhaft liegt hier," so schliesst Herr Bellet, „die Zukunft; aber damit ist keineswegs gesagt, dass die Dampflokomotive im Begriffe sei, von der Bildfläche zu verschwinden; denn die Fortschritte, welche sie bereits gemacht hat und deren sie noch fähig ist, machen sie zu einem wunderbar wirksamen Arbeitsgeräth, welches noch lange Zeit die nützlichsten Dienste leisten wird."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Eisenbahn-Verkehrsordnung** vom 26. Oktober 1899 ist soeben der erste Nachtrag erschienen, durch welchen Ammonkarbonit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Mehl und höchstens 4 % Kollodiumwolle und Nitroglycerin) den Sicherheitssprengstoffen unter XXXV c der Anlage B der Verkehrsordnung zugezählt wird, und durch den ferner für verflüssigte Gase (XLIV a. a. O.), jedoch mit Ausnahme des flüssigen Acetylen, bei Aufgabe in kleinen Mengen gewisse Beförderungserleichterungen (in starken zugeschmolzenen Glasröhren) zugestanden werden. Ferner wird am Ende der Anlage B eine neue Bestimmung LIII a aufgenommen, durch die unter den dort näher festgesetzten Voraussetzungen solche explosionsfähige chemische Produkte, welche nicht in § 50 A Ziffer 4 litt. a bis f der Verkehrsordnung und in einer der voranstehenden Nr. I—LIII der Anlage B besonders aufgeführt sind und auch nicht der Selbstentzündung unterliegen, zur Beförderung zugelassen werden können.

— **Werkstattswagen.** In den Werkstätten der preussischen Staatsbahnen werden für Zwecke der Werkstättenverwaltung in grösserer Anzahl Wagen verwendet, die aus ausgemusterten Fahrzeugen betriebsfähig hergestellt sind. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun die Eisenbahndirektionen, die derartige Wagen besitzen, zu einer Prüfung veranlasst, ob diese in der vorhandenen Zahl für die Zwecke der Werkstätten auch bei fortgesetzt guter Ausnutzung thatsächlich erforderlich sind, und wie viele derselben während der Zeit des stärkeren Güterversandes dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden können, da besonderer Werth darauf gelegt werden müsse, dass diese Wagen zu Zeiten des gesteigerten Wagenbedarfs so weit als möglich für den allgemeinen Verkehr nutzbar gemacht werden.

— **Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgüterverkehr über Sassnitz-Trelleborg.** Auf Grund der am 1. Juli d. J. in Kraft getretenen Reichsstempelgesetznovelle sind die Frachtbriefe der im obenbezeichneten Eisenbahnverbande zur Abfertigung gelangenden Sendungen stempelpflichtig, weil sie für die zum Verbande gehörige Seestrecke Sassnitz-Trelleborg den Charakter von Schiffsfrachturkunden (Nr. 6 des Stempeltarifs) haben.

Zur Erfüllung der für die Stempelverwendung im einzelnen gegebenen gesetzlichen Bestimmungen muss daher in der Richtung aus Deutschland (im Versand) jeder Frachtbriefsendung seitens des Versenders eine einfache Abschrift des die Sendung bis zur Empfangstation begleitenden internationalen Frachtbriefes beigefügt und diese Abschrift mit der vorgeschriebenen Stempelmarke von 0,10 ℳ versehen sein. Die Abfertigungen sind angewiesen, streng darauf zu achten, dass die gestempelte Frachtbriefabschrift bei den fraglichen Sendungen nicht fehlt, und haben die Marke handschriftlich oder durch Stempelaufdruck zu entwerthen, falls dies seitens des Versenders noch nicht geschehen sein sollte. Die Entwerthung hat in der Weise zu erfolgen, dass auf jeder Marke Tag, Monat und Jahr der Verwendung eingetragen wird. Die gestempelten Frachtbriefabschriften werden in Sassnitz bei Uebergabe der Güter an die Schiffe von dem Rheder oder dessen Vertreter aus den Begleitpapieren entnommen und aufbewahrt. Die Versender sind in geeigneter Weise auf ihre Verpflichtung zur Beifügung

der gestempelten Frachtbriefabschrift aufmerksam zu machen. Sollte ausnahmsweise die Beifügung der gestempelten Frachtbriefabschrift durch ein Versehen der Versandabfertigung unterblieben sein, so hat die Hafenstation das Versäumte unter Belastung der Sendung mit den Kosten nachzuholen.

In der Richtung nach Deutschland (im Empfang) ist zu jedem Frachtbrief über Güter, die ausweislich der Frachtkarte über die Seestrecke Trelleborg-Sassnitz befördert worden sind, seitens der Empfangsabfertigung eine Stempelmarke von 0,10 ℳ in der oben beschriebenen Weise zu entwerthen und der Betrag bei Auslieferung des Frachtbriefes von dem Empfänger der Sendung wieder einzuziehen. Die Entwerthung der Stempelmarke hat in diesem Falle auf dem Frachtbriefe selbst zu erfolgen.

— **Die Hauptversammlung des Vereins deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen** wird in den Tagen vom 6. bis 8. September d. J. zu Wiesbaden stattfinden. Zur Verhandlung gelangen u. a. folgende Gegenstände: 1. die Grenzen der Zuständigkeit der Genehmigungsbehörden und der örtlichen Polizeibehörden; 2. Fahrzeuge, welche beliebig als Strassenfuhrwerke auf Landwegen und in Zügen auf elektrischen Strassenbahnen verkehren können; 3. die modernen Bremsen des elektrischen Bahnbetriebes; die Unfallstatistik der Strassenbahnen für 1899; 5. Sicherheitsvorschriften für elektrische Strassenbahnen; 6. Besprechung einer von dem preussischen Eisenbahnministerium gewünschten Statistik über alle deutschen Kleinbahnen; 7. Besprechung über eine für den Vorsommer 1901 geplante Reise von Strassenbahntechnikern nach Nordamerika; 8. Bericht der litterarischen Kommission; 9. die Lohnbewegung der Strassenbahnangestellten; 10. das Verhältniss der Betriebskosten zwischen Motorwagen und Anhängewagen; 11. Besteuerung der Verträge über die Mitbenutzung von Strassen für Kleinbahnen, Ergänzungsbeschlüsse, und 12. Bericht über das Verkehrswesen auf der Pariser Weltausstellung.

— **Berliner elektrische Hochbahn.** Eines der bemerkenswerthesten Bauwerke bei der Herstellung der elektrischen Hochbahn ist jetzt in Angriff genommen worden. Es handelt sich um die Durchführung der Bahn durch das Haus Dennewitzstrasse 70 nach der Bülowstrasse. Bei der Herstellung des Durchbruchs war die Aufgabe gestellt, das Haus selbst zu erhalten. Zu diesem Zwecke wurde es durch grosse, starke Balken gestützt, während der Mittelbau von dem dritten Stock aus abgetragen wurde. Um dies zu ermöglichen, ohne einen Einsturz herbeizuführen, mussten starke eiserne Träger aufgestellt werden, die den erhalten gebliebenen vierten Stock und das Dachgeschoss tragen. Der Durchbruch hat eine Breite von 7 m und eine Höhe von 14,5 m. Die Bahnhöhe wird 6 m betragen, der Tunnel wird gewölbeartig ausgebaut und so angelegt, dass weder die Pfeiler der Bahn noch die Rundbögen mit dem Mauerwerk des Hauses in Berührung kommen. Dadurch wird eine Belästigung der Bewohner des Gebäudes durch den Bahnbetrieb nach Möglichkeit vermieden.

— **Die neue Unfallversicherungsgesetzgebung**, deren Inkrafttreten bevorsteht, macht auch eine Prüfung der Frage erforderlich, inwieweit durch die neuen Gesetzesvorschriften eine Abänderung des Unfallanzeigeformulars, wie solches durch die Bekanntmachung des Reichs-Versicherungsamtes vom 1. Februar 1894 (Amtl. Nachr. der R.-V.-A. Seite 123) festgesetzt worden ist, geboten erscheint. Aus diesem Anlass hat das Reichs-Versicherungsamt die Vorstände sämmtlicher seiner Aufsicht unterstellten Berufsgenossenschaften in einem Rundschreiben ersucht, in eine Prüfung dieser Frage und zugleich in eine Erörterung darüber einzutreten, ob und in welchem Umfange etwa auch im übrigen nach den seitherigen Wahrnehmungen ein Bedürfniss nach Abänderung des Formulars hervorgetreten ist und alsdann über das Ergebniss eingehend Bericht zu erstatten. In einem weiteren Rundschreiben sind auch sämmtliche staatliche Ausführungsbehörden um gutachtliche Aeusserung ersucht. Bei der Wichtigkeit dieser die Eisenbahnverwaltungen in hohem Maasse interessirenden Angelegenheit steht eine sorgfältige Prüfung und Untersuchung in Bezug auf die eigentliche Fragestellung und die Fassung des Vordrucks zu erwarten.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahndirektor Frank, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Hagen i/W., ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.** Nach einer im „Verordnungsblatt des österreichischen Eisenbahnministeriums“ enthaltenen Zusammenstellung standen am 1. Juli d. J. folgende neue Eisenbahnlinien im Bau, und zwar: I. unter staatlicher Bauführung: Linz-Urfahr (Verbindungsbahn) 2,1 km, Dolnja-Glawska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa (auf Dalmatiner Gebiet)*) 59,2 km, Freudenthal-Klein-Mohrau 17,0 km, Schönwehr-Elbogen 15,2 km, Triest-Parenzo*): a) Theilstrecke Triest-Buje 59,7 km, b) Theilstrecke Buje-Parenzo 65,5 km; II. unter privater Bauführung: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg: Theilstrecke Böhmisch-Leipa-Reichenberg sammt Schlepp- und Verbindungsbahn 58,9 km, Kolin-Cercan sammt Abzweigung Rattay-Kacow 79.6 km, Raudnitz-Hospozin 23,4 km, Stankau-Ronsperg 19,5 km, Neuhof-Weseritz 24,4 km, Friedland-Reichsgrenze bei Hermsdorf*) 10,6 km, Gross-Sieghart-Raabs 11,2 km, Gmünd-Litschau sammt Abzweigung nach Heidenreichstein (am 4. Juli eröffnet)*) 36,2 km, Pila-Jaworzno 20,0 km, Lundenburg-Landesgrenze 10,1 km, Zillerthalbahn Jenbach-Mairhofen*): Theilstrecke Jenbach-Fügen 10,5 km, Feuerwerksanstalt-Sollenau 8,6 km, Kimpolung-Dorna-Watra mit Abzweigung Pozoritta-Louisenthal: Theilstrecke Kimpolung-Valeputna 18,9 km, Chlumetz-Königstadtl 13,2 km, Lambach-Haag 21,9 km, Sattledt-Grünau 32,0 km, Tannwald-Grünthal 7,0 km, Winterberg-Wallern: Theilstrecke Winterberg-Eleonorenhain (am 8. Juli d. J. eröffnet) 28,1 km.

Von den Bahnen unter I dürften sämmtliche mit Ausnahme der Dalmatiner Linie, deren Betrieb voraussichtlich die bosnisch-hercegovinische Staatsbahnverwaltung übernehmen wird, in den Staatsbetrieb übergehen. Von den Bahnen unter II werden in den Staatsbetrieb übernommen: die Linien Kolin-Cercan mit Abzweigung, Raudnitz-Hospozin, Stankau-Ronsberg, Neuhof-Weseritz, Gross-Sieghart-Raabs, Pila-Jaworzno, Kimpolung-Dorna-Watra mit Abzweigung, Chlumetz-Königstadtl, Lambach-Haag, Sattledt-Grünau. Die am 8. Juli d. J. eröffnete Theilstrecke Winterberg-Eleonorenhain steht gleichfalls im Staatsbetrieb.

— **Die Regierung und die galizischen Lokalbahnen.** Wie in Nr. 61 S. 939 d. Ztg. gemeldet wurde, haben sich bei einigen galizischen Lokalbahnen, welche unter der Garantie des Staates und des Landes zustande gekommen sind, Kapitalsüberschreitungen ergeben und strebt der galizische Landesausschuss die Uebernahme eines Theils der Ueberschreitungen durch den Staat an, da diese insbesondere durch Mehrarbeiten für militärische und gesammtstaatliche Zwecke veranlasst worden seien. Die Regierung hat, wie gemeldet wird, in dieser Angelegenheit zunächst Erhebungen vornehmen lassen. Sie dürfte auf dem Standpunkte stehen, dass eine formelle Berechtigung des Landesausschusses zu seiner Forderung nicht vorhanden sei, da bei Festsetzung der Anlagekapitalien in jedem einzelnen Falle die Höchstsumme des Staatsbeitrages festgestellt worden ist und in den Konzessionsbestimmungen oder Vertragsübereinkommen ausdrücklich erklärt wurde, dass bei einer Kapitalsüberschreitung der Staat nicht aufzukommen habe. Der Grundsatz, dass der Staat für alle Forderungen aus öffentlichen Rücksichten aufkommen soll, wäre jedenfalls ein bedenkliches Präjudiz, da die Bahnen öffentlich-rechtlichen Ansprüchen im Sinne der Konzession Rechnung tragen müssen. Bei den Erhebungen wird nun zuerst klargestellt werden, auf welche Ursachen die Kapitalsüberschreitungen zurückzuführen sind und inwieweit sie durch Preissteigerung des Materials, Grundeinlösungsbedingungen usw. entstanden sind. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass die Regierung lediglich aus Billigkeitsrücksichten sich dazu herbeilassen wird, dem Wunsche des galizischen Landesausschusses zum Theile zu entsprechen.

— **Wiedereinführung der normalen Ladefristen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Vom 10. Juni d. J. angefangen wurden für die in Galizien und in der Bukowina gelegenen Linien der österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen in Anbetracht des durch den ausserordentlich gesteigerten Verkehr eingetretenen Wagenmangels die tarifmässigen Fristen für die Beladung sowie die Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgesetzt. Da sich seither die Wagenverhältnisse einigermaassen gebessert haben, sah sich die Staatseisenbahnverwaltung veranlasst, den dringenden Wünschen der Interessenten Rechnung zu tragen und die Verkürzung der Ladefristen mit Ausnahme der Herabsetzung der Beladefristen für offen gebaute Wagen vom 8. August d. J. ab ausser Kraft zu setzen.

— **Fahren in Raumabstand.** Der schwere Unfall, welcher sich in jüngster Zeit auf den italienischen Bahnen ereignet hat und

*) Schmalspurig.

mit dem auf diesen Bahnen noch üblichen System des Fahrens in Zeitabstand im Zusammenhang steht, hat das vollständige Aufgeben dieses Systems neuerdings in den Vordergrund der Erörterung gestellt. In Oesterreich haben bekanntlich die Staatsbahnen das Fahren in Zeitabstand bereits seit mehr als Jahresfrist aufgegeben und an dessen Stelle das Fahren in Raumabstand gesetzt, welchem Beispiele die österreichischen Privatbahnen allmählich folgen. Es soll übrigens, wie verlautet, die Absicht bestehen, in der österreichischen Reichshälfte das Fahren der Eisenbahnzüge in Raumabstand obligatorisch einzuführen; das zur Aufrechthaltung einheitlicher Verkehrsbestimmungen in Oesterreich-Ungarn diesfalls nöthige Einvernehmen mit der ungarischen Regierung soll bereits angebahnt sein, und dürfte die Zustimmung Ungarns um so eher zu gewärtigen sein, als Ungarn ein Fahrsystem gewiss gern aufgeben wird, welches in fast allen Ländern Europas bereits verlassen worden ist.

— **Verfügungsrecht des Absenders.** Wie in Nr. 57 S. 880 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat die österreichische Eisenbahndirektorenkonferenz eine Aenderung des Verfügungsrechtes des Absenders dahingehend beschlossen, dass bei Wagenladungen, welche an die Adresse des Aufgebers aufgegeben sind, nachträgliche Verfügungen nicht allein, wie sonst vorgeschrieben, durch die Versandstation, sondern auch unmittelbar durch die Empfangsstation ertheilt werden können. Das Präsidium der Wiener Börse für landwirthschaftliche Erzeugnisse hat mit Rücksicht auf das lebhafte Interesse ihrer Mitglieder an der obigen Aenderung des Verfügungsrechtes dieselbe durch ein Umlaufschreiben in den Börsenräumen verlautbart. In dem Umlaufschreiben ist unterlassen darauf hinzuweisen, dass die neue Bestimmung, wie dies in dieser Zeitung s. Zt. mitgetheilt wurde, im Wege eines Nachtrages in den Tarif Theil I aufgenommen wird. Diese Unterlassung hat den „Allgemeinen Tarifanzeiger" zu der irrigen Annahme geführt, dass die neue Verfügung lediglich im Wege des Umlaufschreibens der Börse zur Kundmachung gelangt; der Tarifanzeiger glaubt deshalb die Bahnverwaltungen daran erinnern zu müssen, dass die ergänzenden Bestimmungen zum Betriebsreglement zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in die veröffentlichten Tarife bedürfen!

— **Frachtenreklamationswesen.** Es wurde seiner Zeit gemeldet, dass die Handels- und Gewerbekammer in Leoben mit dem „Allgemeinen Tarifanzeiger" ein Abkommen getroffen habe, durch welches dem Büro dieser Zeitschrift die Verpflichtung auferlegt wird, ohne Verantwortung der Kammer die Revision und Reklamation der Frachtbriefe aller im Kammerbezirke ansässigen Interessenten gegen eine sehr mässige Entschädigung zu übernehmen (vergl. Nr. 19 S. 294 d. Ztg.). Nunmehr haben auch die Handels- und Gewerbekammern in Bozen und Olmütz den Beschluss gefasst, mit dem Verlage des allgemeinen Tarifanzeigers ein ähnliches Uebereinkommen rücksichtlich ihrer Bezirke abzuschliessen.

— **Der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten,** welcher vermöge seiner künstlerischen Leistungen vortheilhaft bekannt ist, hat in diesem Monate eine Sängerfahrt durch die Schweiz und nach Paris unternommen. Der Verein gab in Paris und in der Schweiz mehrere Konzerte, von denen jenes in Interlaken dem dortigen Armenfonds eine beträchtliche Summe zuführte. In Luzern, Interlaken, Bern, Lausanne und Basel sind die Wiener von ihren schweizer Sangesbrüdern auf das herzlichste begrüsst worden. Besonders hervorzuheben ist das Konzert in Paris und die freundliche Aufnahme, die die Wiener Sänger seitens des französischen Eisenbahngesangvereins fanden.

— **Kurstiftung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins.** Nach dem letzten Verzeichniss der Spenden hat das Vermögen dieser Stiftung die namhafte Höhe von 38 934 Kr. erreicht. Unter den in diesem Verzeichnisse ausgewiesenen Spenden befindet sich auch ein Betrag von 1 024 Kr., welchen das Redaktionskomitee des Kaiser-Jubiläumswerkes „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" als Ueberschuss von dem seitens des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für das genannte Werk zuerkannten Preise von 1 500 ℳ (d. i. etwa 1 750 Kr.) abgeführt hat.

— **Stipendien für kroatisch-slavonische Eisenbahnpraktikanten.** Wie in Nr. 62 S. 950 d. Ztg. gemeldet wurde, hat der ungarische Handelsminister 10 bis 12 mit Stipendien bedachte Betriebspraktikantenposten bei den ungarischen Staatsbahnen für junge Leute kroatischer oder serbischer Zunge geschaffen. Ein ungarisches Blatt bespricht die Beweggründe, welche den Handelsminister bei dieser Verfügung leiteten. Das Blatt fügt hinzu, dass die kroatische radikale Presse aus diesem Anlasse weitergehende Ansprüche erhebt und schon jetzt fordert, dass auf den kroatischen Linien der Staatsbahnen nur Kroaten angestellt werden sollen.

Dieser Befürchtung gegenüber wird von offiziöser Seite darauf verwiesen, dass die erwähnte Forderung der kroatischen radikalen Presse eine ebenso utopistische Uebertreibung sei, wie eine Uebertreibung in der Besorgniss liege, dass die Schaffung von 12 Stipendistenplätzen für kroatische Jünglinge ein erster Schritt zur Schwächung des ungarischen Charakters der Staatsbahnen wäre, denn die Organisation der ungarischen Staatsbahnen bleibe in allen Stücken dieselbe, die sie war. Der Zweck der Verfügung sei lediglich der, dass die Kroaten ungarisch lernen und so ungehindert wo immer angestellt werden können.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Juni d. J. bezw. im ersten Halbjahr d. J. im Vergleiche zu der gleichen Zeit des Vorjahres wie folgt:

	im Juni		im I. Halbjahr	
	1900 Kr.	gegen 1899 Kr.	1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
ungarische Staatsbahnen	14 754 500	+ 223 740	88 478 076	+ 3 766 098
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) . .	1 237 964	+ 41 420	7 345 228	+ 417 792
Raab - Oedenburg-Ebenfurter E. . .	130 149	+ 11 404	845 291	+ 69 800
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1 046 403	+ 69 057	5 594 405	+ 89 169
Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn	117 506	+ 320	632 386	+ 9 056
Fünfkirchen-Bárcser Eisenbahn	91 900	+ 1 381	547 700	+ 63 509
Hauptbahnen zusammen . . .	17 378 422	+ 347 322	103 443 086	+ 4 415 424
hierzu Lokalbahnen	2 695 358	+ 142 379	14 994 915	+ 773 202
insgesammt	20 073 780	+ 489 701	118 438 001	+ 5 188 626

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Juni d. J. 9 173,8 (+ 4,9) km, jene der Lokalbahnen 8 095,8 km (gegen 1899 + 529,1 km), zusammen somit 17 269,6 (+ 534) km.

— **August de Serres †.** Wie aus Paris gemeldet wird, ist in den Basses-Pyrénées August de Serres-Wieczffinski gestorben, welcher in den siebziger und achtziger Jahren zuerst Baudirektor und dann leitender Direktor der Staatseisenbahngesellschaft war und auch gesellschaftlich in Wien eine hervorragende Rolle gespielt hat. Er war ein ausgezeichneter Eisenbahntechniker (von ihm und Battig rührt auch ein besonderes System des eisernen Oberbaues her) und hat die grossen Bauten geleitet, welche die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft in der genannten Zeit ausführen liess. Er beschränkte sich aber nicht auf den Kreis seiner technischen Thätigkeit und griff über denselben hinaus in die Leitung der finanziellen und verkehrspolitischen Angelegenheiten der Gesellschaft ein und gilt als der eigentliche Schöpfer des Uebereinkommens mit der ungarischen Regierung vom Jahre 1882 wegen Trennung der Verwaltung der ungarischen Linien usw. 1890 erfolgte sein Rücktritt gleichzeitig mit dem des Präsidenten des gemeinsamen Verwaltungsrathes der Staatseisenbahngesellschaft, Joubert. Er war kein geborener Franzose, sondern ein Pole und hiess nach seinem Vater Wieczffinski, nannte sich aber nach seiner Mutter auch de Serres. Nach seinem Ausscheiden aus dem Dienste der Staatseisenbahngesellschaft übersiedelte er nach Frankreich. Er war ein Schüler der Pariser Ecole des ponts et chaussées gewesen, und schon im Jahre 1870 war er bei der Vertheidigung des Landes, welche Gambetta organisirt hatte, dessen eifriger Mitarbeiter.

Vereinsausland.

— **Aerztliche Hilfsstation der französischen Nordbahn in Paris.** Die Nordbahngesellschaft hat in der Nähe ihres Pariser Hauptbahnhofs eine ärztliche Hilfsstation in der rue de Maubeuge eingerichtet, um ihren Bediensteten und etwaigen Verwundeten, die sofortigen ärztlichen Beistand bedürfen, diesen im umfassendsten Maasse zu sichern. Das diesem Zweck dienende Gebäude besteht aus Erdgeschoss und einem Stockwerk. In ersterem befindet sich das Wartezimmer, das Konsultationszimmer und der eigentliche Hilfeleistungssaal (salle de secours), welcher bei etwaigen grösseren Unfällen durch zwei

grosse offene Thüren mit dem Warteraum verbunden wird. Dieser Saal hat 44 qm Flächenraum, er hat reichliches Licht, am Tage durch zwei mächtige Doppelfenster, bei Nacht durch starke elektrische Glühlichter. Der cementbelegte Boden neigt sich gegen einen Wasserausguss, um das Waschwasser abfliessen zu lassen. Die Mauerwinkel sind abgerundet, die glatten Wände sind mit Oelfarbe gemalt und leicht abzuwaschen. Ihre helle Farbe lässt sogleich die geringste Unsauberkeit erkennen. Im Grunde des Saales befindet sich eine unter Druck stehende Vorrichtung zur Sterilisirung von Wasser, mehrere Waschtische, ein Sterilisirungsapparat mit elektrischer Heizung usw. In der Mitte des Saales sind die Operationstische aufgestellt; die Instrumente und das Verbandzeug sind in Glasschränken untergebracht. Konsolen tragen die Gefässe mit den antiseptischen Flüssigkeiten. Vorrichtungen zur Wärmung der Wäsche und besonders eingerichtete Gasöfen gestatten es, die Abkühlung zu vermeiden, ohne dass doch die Luft des Saales verschlechtert wird. Alles, was nöthig ist, um eine chirurgische Operation aseptisch auszuführen, findet sich in dem Saal vereinigt. Die Verletzten werden daher in Zukunft, wenn es sich um die Anlegung eines Verbandes oder um eine dringende Operation handelt, nicht mehr dem Krankenhause zugeführt zu werden brauchen, bevor sie in ihre Wohnung gebracht werden können.

Das 26 qm grosse Konsultationszimmer enthält gleichfalls alles nöthige für eine innere oder chirurgische Untersuchung. Der Arzt verfügt dort über sterilisirtes Wasser und über die Elektrizität für die Untersuchung der Körperhöhlen und für Kauterisationen. Die Zimmer für Massage und für die Untersuchung durch Röntgenstrahlen befinden sich im ersten Stock. Beide Zimmer können als ein einziges betrachtet werden, das beliebig durch Schiebethüren getrennt werden kann. Wenn diese geschlossen sind, hat man auch ein ganz dunkles Zimmer, in dem die Durchstrahlung, die Prüfung der Sehschärfe u. a. vorgenommen werden können. Ausserdem enthält das obere Stockwerk sehr gut eingerichtete Zimmer für den Verwaltungsdienst, für den Oberarzt und seinen Gehülfen usw. Eine sehr zweckmässige Einrichtung ermöglicht es, im Konsultationszimmer das sterilisirte Wasser zu gebrauchen, welches durch das Operationszimmer geliefert wird. Ein ausgewähltes Personal übt sich ständig in den Handhabungen, die im Augenblick eines etwa eintretenden Unfalls erforderlich werden. Kurz man sieht, dass nichts versäumt ist, um eine vorbildliche medizinische Einrichtung zu schaffen, die den Fortschritten der heutigen Chirurgie entspricht. („Journ. des transp.“)

— **Zweites Gleis auf der Strecke von Longuyon nach Pagny a. d. Mosel.** Die französische Ostbahngesellschaft beabsichtigt auf dieser etwa 75 km lang an der deutschen Grenze entlang führenden Bahn mit einem Kostenaufwand von 6 000 000 Fr. das zweite Gleis zu bauen. Diese Bahn berührt den westlichsten Theil des Schlachtfeldes vom 16. August 1870. Mars-la-Tour ist eine ihrer Stationen.

— **Der Südexpress.** Das Einverständniss zwischen den grossen französischen Eisenbahngesellschaften und der Schlafwagengesellschaft hat neuerdings abermals zu einem wesentlichen Verkehrsfortschritt geführt. Der unter dem Namen „Südexpress“ bekannte Luxuszug, welcher früher nur wöchentlich zweimal zwischen Paris und Madrid und zweimal zwischen Paris und Lissabon abgefertigt wurde, verkehrt seit dem 8. Juni d. J. täglich zwischen Paris und Madrid über Bordeaux und Biarritz. Der Zug, welcher auf französischem Gebiete 826 km in 10 Stunden durchläuft, ist einer der schnellsten Züge der Welt. Gleichzeitig mit dieser Verbesserung haben die betheiligten Eisenbahngesellschaften der Orléans-, der süd- und der nordspanischen Bahn die Aenderung getroffen, dass der Zug, welcher früher Paris Abends 7 Uhr 30 Min. verliess, jetzt von dort bereits um 12 Uhr 30 Min. Mittags abfährt. Dies hat den Vorzug, dass die nach Spanien und Portugal durchfahrenden Reisenden nicht mehr während der langen Fahrt in den Ebenen von Kastilien und der Mancha der dort unerträglichen Nachmittagshitze ausgesetzt sind und den unangenehmeren Theil der Fahrt bei Nacht zurücklegen. Zugleich ist eine den Reisenden sehr willkommene Preisermässigung für die Benutzung der dem Zuge beigestellten Luxuseinrichtungen gewährt. Auf der französischen Strecke und für die Zeit von 12 Uhr 30 Min. Mittags bis Abends 10 Uhr wird der Zug aus grossen und prächtigen Salonwagen und einem Wirthschaftswagen bestehen, während zwischen Irun und Madrid statt der Salonwagen Schlafwagen beigestellt werden. Die Ankunft in Madrid erfolgt um 1 Uhr 45 Min. Nachmittags. Auf der um 6 Uhr 30 Min. Abends in Madrid beginnenden Rückfahrt führt der Zug bis zum nächsten Vormittag Schlaf- und Wirthschaftswagen und sodann von Hendaye bis Paris Salon- und Wirthschaftswagen, und trifft an letzterem Orte um 8 Uhr 48 Min. Abends ein.

Die nach Portugal und den überseeischen Ländern reisenden Personen finden dreimal in jeder Woche und zwar Dienstags, Donnerstags und Sonnabends dem Zuge eine besondere Wagenabtheilung beigestellt, welche von Medina del Campo mit direktem Anschlusse nach Lissabon weitergeführt wird (Ankunft 11 Uhr 35 Min. Vormittags). Die betreffenden Rückfahrten von Lissabon erfolgen Donnerstags, Sonnabends und Montags. Die für Benutzung der Luxuswagen zu leistenden Zuzahlungen betragen für die Strecken Paris-Tour, Paris-Bordeaux und Paris-Irun nur 5, 10 und 15 Fr. und haben auf der spanischen Strecke eine gleiche Ermässigung erfahren.

— **Eisenbahnunfall bei Gordola (Gotthardbahn).** Ein Gewitter mit Wolkenbruch verursachte nach Mittheilung der „Voss. Ztg.“ in der Nacht zum 24. d. Mts. im Kanton Tessin grossen Schaden, namentlich die Wildbäche und Erdrutschungen richteten Verheerungen an. Auf der Zweiglinie der Gotthardbahn Bellinzona-Locarno entgleiste bei Gordola der Nachtzug, weil das Gleis von Erdmassen verschüttet war. Mehrere Reisende wurden verletzt, die Lokomotive und einige Wagen beschädigt. Der Postwagen wurde in den Gepäckwagen hineingestossen.

— **Stundenzählung bei den spanischen Eisenbahnen.** Die spanische Regierung hat soeben den Eisenbahngesellschaften des Landes die Anwendung des Meridians von Greenwich (W. E. Z.) und die Stundenzählung von 1 bis 24 für die Aufstellung der Fahrpläne vom 1. Januar 1901 an vorgeschrieben. Die Eisenbahnen wollen hiergegen ebenso wie gegen eine andere Verfügung vorstellig werden, welche die Ausstattung aller Wagen mit Luftbremsen verlangt.

— **Ausstand und Organisation von Eisenbahnbediensteten in England.** Bei einer verhältnissmässig kleinen Eisenbahn, der Taff-Vale- (Taff-Thal-) Eisenbahn, ist ein Ausstand ausgebrochen, der ausserordentlich weite Kreise in Mitleidenschaft gezogen hat. Diese Bahn im südlichen Wales verbindet Cardiff mit den wichtigsten Kohlendistrikten jener Gegend. Der Hauptgrund des Streiks war nicht eine Lohnfrage, sondern das Verlangen der Angestellten, die Gesellschaft solle die Entlassung eines Signalmannes, der bei der Lohnbewegung in diesem Frühjahr einer der Aufreizer und der Wortführer der Angestellten gewesen war, rückgängig machen. Die Arbeiter fordern überhaupt allgemein, dass das Entlassen von Trade-Unionisten, die sich zu Sprechern und Führern der Angestellten machen, aufhören müsse. Ausserdem weigerte sich die Eisenbahngesellschaft, bei Unterhandlungen mit ihren Angestellten über Lohn- und andere Fragen Vertreter der „Vereinigten Gesellschaft der Eisenbahnbediensteten“, welche alle Trade-Unions von Eisenbahnbediensteten Englands in sich vereinigt hat, zuzulassen. Die „Vereinigte Gesellschaft der Eisenbahnbediensteten“ hat in Cardiff einen besoldeten organisirenden Sekretär Namens James Holmes, dessen Aufgabe es nach den Grundsätzen der Trade-Unions ist, bei Streitfällen mit denjenigen Arbeitgebern zu verhandeln, deren Arbeiter zu seiner Gesellschaft gehören. Die Direktion der Taffthal-Eisenbahn wollte aber den Sekretär Holmes nicht als Bevollmächtigten der Arbeiter anerkennen und erklärte, nur mit den Arbeitern selbst verhandeln zu wollen.

Man sieht, es handelt sich um eine Machtfrage ersten Ranges; durch die aufs höchste gesteigerte Organisation der Arbeiter sollen die Unternehmer mattgesetzt werden. Auch andere englische Eisenbahngesellschaften haben verweigert, mit dritten, nicht zu ihren Angestellten gehörenden Personen zu verhandeln. In Frankreich hat voriges Jahr sogar der stark sozialistisch angehauchte Ministerpräsident Waldeck-Rousseau seinen im übrigen den Arbeitern von Carmaux günstigen Schiedsspruch dahin gefällt, dass sie den Unternehmern bei Streitigkeiten die Vermittelung dritter Personen nicht auferlegen könnten. Und als vor einigen Wochen in Creuzot bei einem Ausstand der Sekretär des Arbeitersyndikats in der betreffenden Fabrik erschien, wurde er sofort verhaftet. Bei dem jetzigen Ausstand auf der Taffthal-Eisenbahn kam es aber auch zu starken Ausschreitungen. Einige alte Lokomotivführer hatten sich anfänglich am Ausstand nicht betheiligt; als zwei davon einen Zug aus Cardiff herausbrachten, aber bei Pontypridd anhalten mussten, um eine Weiche nachzusehen, bemächtigte sich eine Anzahl herbeigeeilter Ausständiger der Lokomotivführer und brachte sie gewaltsam weg. Die beiden „gefangen genommenen“ Lokomotivführer wurden nach einem Bericht der demokratischen „Frankfurter Zeitung“ „Feiglinge“, „Verräther“ und „Black-legs“ gescholten, mit den Armen zusammengebunden und so nach Pontypridd geführt, wo ihnen von einem Führer der Ausständigen eine Verwarnung ertheilt und ihnen das Versprechen abgenommen wurde, dass sie nicht mehr als „Streikbrecher“ thätig sein wollten. Noch ein anderer Lokomotivführer wurde in ähnlicher Weise gefangen genommen; zwei weitere legten, eingeschüchtert, „freiwillig“ den Dienst nieder. Als eine Wettbewerbslinie der Taffthalbahn, die Barry-Eisenbahn, nur einige Postsendungen, welche erstere wegen des Ausstandes nicht befördern konnte, mitnahm, telegraphirte der

in Cardiff stationirte Sekretär der „Vereinigten Gesellschaft der Eisenbahnbediensteten“ Holmes an den Direktor der Barry-Eisenbahn, wenn noch weitere Postsendungen auf dieser Bahn befördert würden, so würde er die Bediensteten derselben veranlassen, die Arbeit niederzulegen. Die Arbeiter und ihre Führer verlangen also nicht blos für sich die weiteste Koalitionsfreiheit, sondern üben auch völligen Terrorismus gegen Arbeitswillige und etwaige den Erfolg des Ausstandes gefährdende Dritte. Dabei muss man denn doch fragen, ob bei Unternehmungen des öffentlichen Interesses, wie es doch die Eisenbahnen sind, solche „Freiheiten“ auf die Dauer geduldet werden können, zumal wenn dadurch grosse wirthschaftliche Unzuträglichkeiten entstehen. Da die Kohle nicht befördert werden kann, haben bei Cardiff liegende Zechen bereits den Betrieb einstellen müssen und viele Tausende von Bergarbeitern sind brotlos geworden. Natürlich werden auch die Kohlenverbraucher, die Fabriken usw. den Kohlenausfall bitter empfinden.

— **Neue Bahnprojekte im Ural.** Wir haben vor kurzem mitgetheilt, dass die russische Staatsregierung Anordnung getroffen hat, dass die erforderlichen Vorarbeiten für den Bau von drei grösseren Eisenbahnlinien im Gebiet des Uralgebirges ausgeführt werden sollen. Eisenbahnen braucht Russland ja wohl noch an allen Enden mehr oder minder dringend, hier scheint die Noth jedoch ganz besonders gross zu sein. Wenn man erwägt, dass der Ural nach dem allgemeinen, noch nie bestrittenen Urtheile der Sachkundigen einer der reichsten Fundstätten an Eisen ist, dass sich Kupfer, Salz und Steinkohlen in grossen Mengen dort finden, so ist es gewiss sehr auffallend, dass die Gewinnung dieser werthvollen Metalle nicht sehr viel schneller vorwärts schreitet, als das thatsächlich der Fall ist.

In einem kurzen, aber interessanten Rückblick auf die Produktion im Gebiete des Uralgebirges im Laufe der letzten 10 Jahre 1890—99 kommt der „Westnik Finanssow“ in seiner Nr. 87 auf die auffallende Erscheinung zurück, dass sämmtliche Zweige des Hüttenbetriebes im Ural im Stillstand oder gar im Zurückgehen sind; eine Ausnahme mache nur die Eisengewinnung, die sich verhältnissmässig rasch entwickele. Das offizielle Blatt führt als Beweis für diese Behauptung an, dass die Eisenerzeugung im Ural 1890 27 703 679 Pud und 1899 43 332 936 Pud betrug.

Die mittlere Jahresproduktion betrug für die zehnjährige Berichtszeit 34 600 000 Pud; eine Ziffer, die recht bescheiden ist, ebenso wie der sogenannte Aufschwung der Eisenindustrie des Urals eine ganz andere, gering erscheinende Bedeutung erhält, wenn man sie mit der Produktion des Südbezirks vergleicht. Es will uns scheinen, dass die Eisenerzeugung im Ural so lange in dem bestehenden engen Rahmen verbleiben wird, als sie auf Holz als Feuerung angewiesen ist. Die Wälder sind bereits stark gelichtet, da nicht weniger als 121 000 000 Pud (etwa 1 890 000 cbm) Brennholz und 55 000 000 Pud Holzkohlen im Jahre verbraucht werden, während der Verbrauch von Steinkohlen kaum 3 000 000 Pud (= 49 140 t) im Jahr beträgt. Der Mangel an Eisenbahnen steht einer umfassenderen Verwendung von Steinkohle und Nafta hindernd entgegen.

Die Kupferproduktion ist stark zurückgegangen; während früher Kupfer in beträchtlichen Mengen ausgeführt wurde, werden gegenwärtig im Jahre etwa 1 000 000 Pud (= 16 380 t) Rohkupfer und Kupferwaaren eingeführt. Zur Zeit bestehen im Ural nur vier Kupferwerke. Die Produktion betrug: 1890 173 300 Pud und 1899 260 000 Pud.

Ferner wurden gewonnen: 1890 18 000 000 Pud Salz und 15 200 000 Pud Steinkohle, 1899 21 100 000 Pud Salz und 21 200 000 Pud Steinkohle.

Die Goldproduktion im Ural ist gleichfalls auf dem Punkte des Stillstandes. Die vorhandenen Goldfelder sind ausgenutzt worden, man ist daher gezwungen, das Gold auf dem kostspieligen chemischen Wege zu gewinnen. Solcher Fabriken gibt es vier. Das gewonnene Gold bezifferte sich in 1890 auf 642 Pud und in 1899 auf 643 Pud.

Im übrigen kann bemerkt werden, dass die Goldgewinnung Russlands im allgemeinen still steht; während im abgelaufenen Jahrzehnt die Weltproduktion um 16,3 % stieg, blieb Russlands Produktion auf der bisherigen Höhe von 2 400 Pud jährlich stehen.

Obgleich der Ural 95 % des Weltverbrauchs an Platina liefert, so steigt die Produktion doch nur sehr langsam, ungeachtet dessen, dass der Preis die Höhe von 14 000 R. für das Pud erreicht hat, während die Erzeugungskosten 7 000 R. betragen. Es wurden erzeugt: 1890 173 Pud und 1899 366 Pud.

Es hängt hier offenbar der Stillstand mit dem Mangel an billigem, vielleicht sogar an Heizmaterial überhaupt zusammen, denn das Holz wird immer spärlicher, die vorhandenen Bestände an Wald sind allmählich schon sehr weit von den Industriemittelpunkten abgelegen, so dass die Zufuhrkosten die Verwendung fast ausschliessen. Während so das Holz theurer und spärlicher wird, kann weder die am östlichen Abhange des Urals vorhandene, gute Kohle, noch können die Naftarückstände von der Kama usw. herangebracht werden, weil die erforderlichen Eisenbahnverbindungen fehlen. Unter solchen Umständen ist hier der Bau von Eisenbahnen ein dringendes Bedürfniss geworden, dessen Befriedigung in gewissem Sinne eine Forderung der Selbsterhaltung ist.

Das Unternehmen der Staatsregierung wird daher auch in der Presse Russlands überall begrüsst, namentlich da die Forderungen nach Herstellung der in Aussicht genommenen Bahnen immer lebhafter geworden waren.

— **Vollendung der Eisenbahn von Söul nach Chemulpo.** Die erste Eisenbahn im Kaiserreich Korea, von der Hafenstadt Chemulpo nach der Hauptstadt Söul, ist am 8. Juli d. J. in ganzer Ausdehnung dem Verkehr übergeben worden; damit ist nunmehr auch die koreanische Halbinsel in die Reihe der Eisenbahnländer Ostasiens eingetreten. Die Konzession zum Bau der Bahn war ursprünglich an den Vorsitzenden der Amerikan Trading Company, James Morte in Yokohama, verliehen worden, der mit den Bauarbeiten im März 1897 begann. Im Januar 1899 ging die Konzession an ein japanisches Syndikat über, das sich aus den Japanern Baron Shibusawa, Baron Iwasaki, den Herren Mitsui, Yasnia, Okura und anderen einflussreichen Geschäftsleuten gebildet hatte. Im Mai desselben Jahres verwandelte sich das Syndikat in eine Gesellschaft mit beschränkter Theilnehmerzahl. Die Bauarbeiten waren von Anfang an energisch betrieben worden, so dass der erste Abschnitt der Bahn von Chemulpo bis Ro-ryang, 32 km lang, am 18. September 1899 eröffnet werden konnte. Der schwierigste Theil der Bauausführung auf der rückständigen Strecke war die Herstellung der Eisenbahnbrücke über den Hang-gangfluss, dessen Breite 413 m beträgt. Nachdem dieses Bauwerk glücklich vollendet worden, konnte die ganze Bahn, der ursprünglichen Annahme entsprechend, noch im Juni d. J. zu Ende geführt werden. Die Gesammtlänge der Bahn, die mit der europäischen Vollspur ausgeführt worden ist, beträgt 42 km, und die Baukosten werden auf 2 200 000 Yen, das sind 52 500 Yen oder rund 108 500 ℳ. für das Kilometer, angegeben. Nach den Betriebseinnahmen des ersten Abschnittes der Bahn, die einem kilometrischen Jahresdurchschnitt von 2 270 Yen oder rund 4 700 ℳ. entsprechen, erwartet man einen kilometrischen Ertrag der ganzen Bahn von 5 600 bis 6 000 ℳ.

Die Bahn soll im Oktober d. J. eingeweiht werden, zu welchem Zwecke sich der Präsident der Gesellschaft, Baron Shibusawa, nach Söul begeben wird. Man hofft, dass demnächst auch der Kaiser von Korea der Bahn seinen Besuch abstatten wird, und die Gesellschaft hat deshalb einen Wagen zum ausschliesslichen Gebrauch bei kaiserlichen Fahrten bereitgestellt.

— **Die Eisenbahn von Söul nach Fusan.** Auch diese Eisenbahn, welche die südliche Hälfte der koreanischen Halbinsel in der Richtung von Nordwest nach Südost durchschneiden soll, ist von einer japanischen Baugesellschaft in Angriff genommen worden und man hofft, den Bau baldigst zu einem lebhafteren Fortschritt zu bringen. Wie die japanischen Interessenten erwarten, soll die japanische Regierung eine 6 prozentige Zinsgarantie für den Betrieb der Bahn übernehmen; japanische Soldaten sollen den Bau militärisch überwachen und sichern in ähnlicher Weise, wie dies bisher von russischer Seite bei der mandschurischen Bahn geschah. Die Anlagekosten der 483 km langen Bahn werden auf 46 000 000 ℳ., das sind rund 95 000 ℳ. für das Kilometer, angegeben. Wie man sieht, benutzt Japan jede Gelegenheit, in Korea wirthschaftlichen Einfluss zu gewinnen und durch Geltendmachung seiner Interessen Russland gegenüber festen Fuss im Lande zu fassen.

— **Chuo-Staatsbahn (Japan).** Am 25. Juli d. J. ist der erste, rund 37 km lange Neubauabschnitt von Nagoya nach Tajimi der Chuo Staatsbahn (vergleiche hierüber die ausführlichere Mittheilung in Nr. 29 S. 440 d. Ztg.) dem Verkehr übergeben worden. Damit ist der Anfang mit der Inbetriebsetzung der fünften grösseren Staatsbahnlinie in Japan gemacht.

Allgemeines.

— **Reisegeschwindigkeiten in Frankreich jetzt und vor 200 Jahren.** Dass Weltausstellungen wie so vieles andere ohne die Eisenbahnen undenkbar wären, wird sich ja jeder selbst sagen; wie es aber den vielen Leuten, die jetzt nach Paris pilgern, ergangen wäre, wenn sie ihre Reise vor 200 Jahren hätten machen sollen, davon werden wenige eine richtige Vorstellung haben. Die Eisenbahnabtheilung im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat, wie die „Köln. Ztg.“ mittheilt, auf

der Weltausstellung eine Reihe von Karten und Zeichnungen vorgeführt, die Aufklärung über die Entwickelung der Verkehrsgeschwindigkeit in Frankreich seit dem Ende des 17. Jahrhunderts geben. Da ist z. B. eine Karte aus dem „Treuen Anzeiger oder Führer für Reisen“ vom Jahre 1765, entworfen von einem „Geographischen Ingeniör am königlichen Observatorium“. Darauf findet sich der Verlauf einer Reise verzeichnet, die man zu jener Zeit mit der Diligence von Paris nach Lyon in 101 Wegstunden ausführen konnte. Am fünften Tage um 6 Uhr Abends konnte man in Lyon eintreffen, wenn man des Morgens immer früh auf war, um die Wagenfahrt rechtzeitig fortzusetzen. Gegenwärtig fährt der Mittelmeer-Express in 7 Stunden 34 Minuten von Paris nach Lyon. Besonders erwähnenswerth ist ferner eine für die Ausstellung besonders entworfene Darstellung, die mit seltener Anschaulichkeit die Entwickelung der Verkehrsgeschwindigkeit vom Jahre 1692 bis 1900 vorführt. Zugrunde gelegt ist eine Fahrt von Paris nach Calais (295 km), die der Schnellzug jetzt in 3¼ Stunden, also mit einer mittleren Geschwindigkeit von 90,8 km in der Stunde, durchläuft. Nun ist ferner auf demselben Wege angegeben, wie gross die von den früheren Beförderungsmitteln zurückgelegten Strecken in dem Zeitpunkte sein würden, in dem der heutige Schnellzug den Bestimmungsort Calais bereits erreicht hat. Die Karosse vom Jahre 1692 befindet sich erst 5 km von Paris entfernt, hat also nur 1,6 km in der Stunde zurückgelegt. Die Diligence von 1786 steht 12 km von Paris entfernt, ist also mit 3,6 km stündlicher Geschwindigkeit gefahren. Ein Postwagen vom Jahre 1814 ist 22 km von Paris zu finden, ein Postwagen vom Jahre 1834 im Abstande von 32 km, dann ein Eisenbahnzug aus dem Jahre 1867 in 193 km und endlich ein Eisenbahnzug von 1887 in der Entfernung von 212 km. Die Geschwindigkeit betrug danach im Jahre 1814 stündlich 6,8 km, 1834 9,7, 1867 59,5 und 1887 65,3 km. Zur Reise von Paris nach Calais brauchte man also 1692 7 Tage, 1786 3 Tage, 1814 40 Stunden, 1834 28 Stunden, 1867 5 Stunden und 1900 3¼ Stunden. Die Fahrpreise sind für die Beförderung in der Karosse von 1692 annähernd dieselben gewesen wie heute in der Eisenbahn I. Klasse, während sie in der Diligence von 1786 und in dem späteren Postverkehr erheblich theurer waren. In der III. Klasse der französischen Eisenbahnen fährt man heute um die Hälfte bis ein Viertel billiger als mit den früheren Beförderungsmitteln. Eine eindrücklichere Veranschaulichung der durch die Dampfkraft erfolgten Verkehrsumwälzung kann kaum gegeben werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 2,21 km lange, schmalspurige Strecke Markersdorf-Hermsdorf i/B. der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 25. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner werden die 8,621 km lange Strecke Sollenau L. B.-Feuerwerksanstalt der im Betriebe der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang stehenden Schallbergbahn nebst der Verbindungskurve zwischen den Strecken Wöllersdorf-Fischau und Wiener-Neustadt-Puchberg, welche Ende dieses Monats dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, und die 5,53 km lange Strecke Dettelbach Bahnhof-Dettelbach Stadt der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Halle-Sangerhausen zwischen den Stationen Zscherben und Teutschenthal in Kilometerstation 15,884 neuerrichtete Haltepunkt Eisdorf für den Personenverkehr eröffnet werden.

Abfertigung von Reisegepäck, sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Am 1. September d. J. wird die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Station Neschwitz für den Gesammtgüterverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Gera-Pforten-Weischlitz gelegene Haltestelle Zwötzen erhält künftig die Bezeichnung Zwötzen sächs. St.-E.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2508 vom 17. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 21. August d. J.).

Nr. 2580 vom 20. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zusammenstellung der Ergebnisse der in der Zeit vom 1. Oktober 1897 bis dahin 1898 von den Vereinsverwaltungen mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 24. August d. J.).

Nr. 2605 vom 22. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 25. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. (Gruppe IV/VIII.)

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Tarif vom 1. August d. J. die Entfernungen

Hildesheim-Coblenz Rh. von 495 km in 395 km,
Hildesheim-Taben von 524 km in 519 km

und mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. die Entfernungen

Hildesheim-Bleialf von 260 km in 460 km,
Hildesheim-Dürscheven von 342 km in 352 km,
Hildesheim-Eller a. d. Mosel von 350 km in 450 km

zu berichtigen.

Köln, den 24. August 1900. (2063)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Die Eröffnung des Betriebes auf der schmalspurigen Nebeneisenbahn Markersdorf-Landesgrenze-Hermsdorf i. B.

Am 25. August d. J. wird der Betrieb der Strecke Markersdorf-Landesgrenze-Hermsdorf i. B., der nach der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands" erfolgen wird, eröffnet.

Für die auf der neuen Strecke verkehrenden Personenzüge sind Deckblätter zum Sommerfahrplan erschienen. Im Bereiche der neuen Linie werden die Züge auch noch durch Anschläge bekannt gemacht.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf dem Haltepunkte Markersdorf und den benachbarten Verkehrsstellen ebenfalls ausgehängt.

Wegen der Tarife für die Beförderung von Gütern etc. wird auf die Bekanntmachung vom 28. Juli d. J. verwiesen.

Dresden, am 24. August 1900. (2064)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Am 1. September d. J. erhalten die an der Bahnlinie Halle-Bebra gelegenen Stationen Naumburg a. d. Saale und Gotha die Bezeichnung Naumburg a. d. Saale Hptbhf. und Gotha Hptbhf.

In der Bezeichnung der Stationen Naumburg Ost und Gotha Ost tritt eine Aenderung nicht ein.

Vom gleichen Zeitpunkt entfällt bei den Haltestellen Neue Schenke und Töppeln die Zusatzbezeichnung „(Ladegleis)".

Erfurt, den 22. August 1900. (2065)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ostdeutsch - oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden nach den Stationen der Neubaustrecke Goldap - Gr. Rominten des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg direkte Frachtsätze zur Einführung gebracht.

Kattowitz, den 24. August 1900. (2066)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Grenzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 wird für die Beförderung von Heringen in Ladungen zu 10 000 kg im Verkehr von Stettin nach Mlawa transit ein Ausnahmefrachtsatz eingeführt, welcher 1,06 ℳ für 100 kg beträgt und nur für solche Heringssendungen gilt, die für Radziwilow transit bestimmt sind.

Bromberg, den 21. August 1900. (2067)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - hessisch - sächsischer Verbandsgütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Grossröda der sächsischen Staatsbahn als Versandstation in den in dem obenbezeichneten Tarife bestehenden Ausnahmetarif für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 26. August 1900. (2068)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. September d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 4 folgende ermässigte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 (Schilf und Schilfrohr) in Kraft:

zwischen	Ellrich (königl. Eis.-Direktion Cassel) Pfennig für 100 kg
Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft	
Balaton-Szt. György	233
Boglár	233
Fonyód-fürdötelep	233
Máriatelep	233
Nagy-Czenk	212
Siófok	233
Sopron	198
Szántód	233
Tétény	233

Breslau, den 24. August 1900. (2069)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit dem 1. September d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach der Station Steinau Oderhafen direkte Frachtsätze in Kraft. Auskunft über die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Breslau, den 17. August 1900. (2070)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Dienststellen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird ein Ergänzungsblatt zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarif herausgegeben. Genanntes Ergänzungsblatt enthält Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. September zu eröffnende Station Steinau Oderhafen.

Rawitsch, den 22. August 1900. (2071)
Die Direktion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten folgende Tarifmaassnahmen in Kraft:

1. Die am vorgenannten Tage zur Eröffnung kommende Station Steinau Oderhafen (Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn) wird in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.
2. Im Verkehr von Station Freiwaldau (Nebenbahn Rauscha - Freiwaldau) nach oberschlesischen Hüttenstationen treten Ausnahmefrachtsätze für die zum Hochofenbetriebe bestimmten Eisenerze, Schlacken usw. in Kraft.
3. Die im Verkehr nach Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets, gültig bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg usw. (Ausnahmetarif 6 b) finden unter den gleichen Bedingungen auch Anwendung beim Versand von **Rohbraunkohle**. Gleichzeitig treten im Versande von Station Drossen und Schwiebus neue Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 für Rüben und Schnitze etc. zwischen Station Barth und Semlow (Ausnahmetarif 2) von 0,13 ℳ auf 0,14 ℳ und zwischen Station Barth und Stormsdorf (Spezialtarif III) von 0,14 ℳ auf 0,15 ℳ erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 24. August 1900. (2072)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. September d. J. treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2a für Kaolin und Kaolinerde in Kraft:

Amberg-Cabel	1,12 ℳ
„ -Delstern	1,13 „
Weiherhammer-Cabel	1,14 „
„ -Delstern	1,16 „

für 100 kg.

Vom gleichen Zeitpunkt wird Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Grosshesselohe Staatsbahnhof nach

Dortmund B. M.	Köln-Bocklemünd
Dortmund D. G. E.	Köln-Bonnthor
Dortmund K. M.	Köln-Deutz
Dortmund Süd	Köln-Ehrenfeld
Duisburg	Köln-Gereon
Duisburg Hafen	Köln-Hafen
Duisburg Hafen II	Köln-Longerich
Duisburg-Hochfeld Nord	Köln-Nippes neuer Bahnhof
Duisburg-Hochfeld Süd	Köln Süd

zu den Sätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Köln, den 24. August 1900. (2073)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Grossröda der sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstation in den **Ausnahmetarif 6 des nordostdeutsch-sächsischen Verbandsgütertarifs** mit direkten Ausnahmesätzen für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 25. August 1900. (2074)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für **Steinkohlen** usw. Südwestdeutschland - Mittel - und Westschweiz ist mit Gültigkeit vom 1. September l. J. der V. Nachtrag er-

schienen. Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze für die Stationen der schweizerischen Seethalbahn und kann von den betheiligten Verwaltungen, sowie von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 22. August 1900. (2075)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Die im Ausnahmetarif vom 1. Januar 1897 für die Beförderung von Getreide usw. für den Verkehr von preussischen usw. Stationen nach Basel usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Rossla und Sangerhausen des Direktionsbezirks Cassel werden mit sofortiger Gültigkeit wie folgt geändert:

Es betragen die Frachtsätze

nach	von Rossla	von Sangerhausen
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Basel (bad. u. els.-lothr. B.) trans.		
bei a) Getreide A	1,77	1,83
„ b) Hülsenfrüchte	1,77	1,83
Waldshut trans.		
bei a) u. b) Getreide u. Hülsenfrüchte	1,94	2,00
Schaffhausen trans.		
bei a) u. b) Getreide u. Hülsenfrüchte	1,88	1,94
Singen trans.		
bei a) u. b) Getreide u. Hülsenfrüchte	1,82	1,88
Konstanz trans.		
bei a) u. b) Getreide u. Hülsenfrüchte	1,92	1,98

Frankfurt a/Main, den 17. Aug. 1900. (2076)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Thiertarif; Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Thiersendungen nach der Haltestelle Schweighof des Direktionsbezirks Erfurt dürfen mit Gültigkeit vom 1. September 1900 nur frankirt und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden.

Berlin, den 22. August 1900. (2077)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. September d. J. tritt im Tarif Theil II — Heft 2 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 27 (Chlorkalk usw.) zwischen Bitterfeld (königliche Eisenbahndirektion Halle) einerseits und Hallein (k. k. österr. Staatsbahn) andererseits in Höhe von 261 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 23. August 1900. (2078)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Für Gurken-, Kraut- und Zwiebelsendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

Von Alt-Bunzlau nach Tetschen transit . . . 75 Heller,
von Dris nach Tetschen transit . . . . 72 „
von Wschetat-Priwor, B. N. B., Oe. N. W. B. nach Tetschen, B. N. B., Oe. N. W. B. transit . . 68 „

Wien, am 23. August 1900. (2079)
Oesterr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Steinkohle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Jungbunzlau B. N. B. . . .	43 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Jungbunzlau B. N. B. . . .	65 ₰

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, den 24. August 1900. (2080)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Verdingungen.

Verdingung.

Die Erd- und Maurerarbeiten nebst Lieferungen zum Neubau der Nebenbahnstrecke Schwebda-Treffurt sollen öffentlich vergeben werden:

Loos I. Schwebda-Frieda 55 000 cbm Erd-, 1 000 cbm Maurerarbeiten, 2 500 qm Chaussirungsflächen, 2 500 Quadratmeter befestigte Wege, Rohrdurchlässe etc.

Loos II. Frieda-Altenburschla, 38 000 cbm Erd-, 475 cbm Maurerarbeiten, 1 200 Quadratmeter Chaussirungsflächen, 6 000 qm befestigte Wege, Rohrdurchlässe etc.

Loos III. Altenburschla-Treffurt 47 000 Kubikmeter Erd-, 800 cbm Maurerarbeiten, 4000 qm befestigte Wege, Rohrdurchlässe etc.

Die Angebote sind versiegelt und mit kennzeichnender Aufschrift versehen, bis zur Eröffnung derselben am **Montag, den 17. September, Vormittags 11 Uhr,** im technischen Büreau der königlichen Eisenbahndirektion (Abtheilung Vorarbeiten) einzureichen.

Angebotshefte können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ in Baar für jedes Loos bezogen oder während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr in obigem Büreau eingesehen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. Uebertragung mehrerer Loose an denselben Unternehmer ist nicht ausgeschlossen.

Cassel, den 18. August 1900. (2081)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Radreifen ist zu vergeben:

1. 132 Radreifen verschiedener Grösse aus Tiegelstahl für Lokomotiven,
2. 28 Radreifen verschiedener Grösse aus basischem Siemens-Martinstahl für Tender,
3. 324 Radreifen verschiedener Grösse aus basischem Siemens-Martinstahl für Wagen.

Die Lieferungsbedingungen sind gegen vorherige Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse hierselbst, zu beziehen.

Die Angebote sind spätestens bis zum 3. September 1900 an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 4. September 1900, Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis zum 18. September 1900 an ihr Angebot gebunden.

Oldenburg, den 20. August 1900. (2082)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines Signal- und Weichenstellwerkes auf Bahnhof Oberrad sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ (baar) bezogen werden. (2083J)

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin 10. September d. J., Vorm. 10 Uhr, gebührenfrei einzureichen. — Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 25. August 1900.
Königl. Eisenb.-Betriebsinspektion 1.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 432 000 kg Gastheer und 38 800 kg Kohlenwasserstoff im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. September 1900, Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer Nr. 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. September 1900.

Berlin, den 23. August 1900. (2084)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 68. | 1. September 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die Lüftung von Tunneln.

(Fortsetzung aus Nr. 66.)

2. Die zur Erzielung einer bestimmten Lüftung in den Tunnel einzuführende Luftmenge.

Es ist klar, dass man in der Wahl der einzuführenden Luftmenge nicht unabhängig ist. Ueber eine gewisse Höchstgeschwindigkeit derselben darf man nicht hinausgehen, da dann der Luftzug für das Streckenpersonal unbequem sein und es der Erkältungsgefahr aussetzen würde.

Die Versuche zu Pracchia und in anderen im Betrieb stehenden Tunneln haben ergeben, dass nicht überschritten werden sollten Luftgeschwindigkeiten von 3 bis 4 m in Tunneln, in denen sich nur Streckenpersonal aufhält, 0,5 bis 1 m in unterirdischen Räumen, in denen sich Reisende aufhalten.

Der englische Ausschuss lässt in letzterem Falle eine Geschwindigkeit von 1,5 m zu. Für Tunnel, die sich im Bau befinden, kann man wohl weiter gehen; so hat man im Simplontunnelprojekt Luftströmungen bis zu 6 m Geschwindigkeit vorgesehen, sogar für den späteren Betrieb, was aber wohl zu weit gegangen sein dürfte.

Rechnerisch lässt sich die Luftgeschwindigkeit, welche für eine bestimmte Lüftung herzustellen ist und umgekehrt wie folgt ermitteln. Hat ein im Tunnel fahrender Eisenbahnzug 1—2 (zu vergl. Abb. 1) die Geschwindigkeit (Weg in der Sekunde) w, ein in gleicher Richtung sich bewegender Luftstrom die kleinere Geschwindigkeit v und ist q die infolge des Verbrennungsvorganges in der Lokomotive auf jedes laufende Meter ausgestossene Menge Kohlensäure und Kohlenoxyd ($CO_2 + CO$), so beträgt die in der Sekunde ausgestossene Menge dieser Gase $q\,w$, die sich vertheilt in einer Luftmenge $s\,(w-v)$, wenn s der Tunnelquerschnitt ist. Auf das Kubikmeter Luft kommen also an Gasen $\psi = \frac{q \cdot w}{s\,(w-v)}$. Wenn die Luftbewegung dem Zuge entgegengesetzt ist, wird $\psi = \frac{q \cdot w}{s\,(w+v)}$.

Abbildung 1.

Aus den beiden Gleichungen ergibt sich $w \pm v = \frac{q \cdot w}{\psi \cdot s}$, woraus sich die durch den Werth ψ bestimmte nothwendige Luftgeschwindigkeit v bei gegebener Fahrgeschwindigkeit w und gegebenem Tunnelquerschnitt s ermitteln lässt, sobald auch noch q, d. i. die auf das laufende Meter ausgestossene Gasmenge $CO_2 + CO$ bekannt ist. Man weiss nun, dass 1 kg Kohlenstoff 1,850 cbm Kohlensäure erzeugt. Da Kohle zu rund $^9/_{10}$ ihres Gewichtes aus Kohlenstoff besteht, so ergeben sich aus 1 kg Kohle 1,665 cbm Kohlensäure. Wieviel Kilogramm Kohle nun eine Lokomotive auf das Wagenkilometer verbraucht, hängt von der zu leistenden Arbeit, d. i. dem Zuggewicht und den Bahnverhältnissen ab, kann aber in jedem Fall besonders ermittelt werden. Dann enthält die zuletzt entwickelte Gleichung nur noch die eine Unbekannte v. Hat beispielsweise ein zweigleisiger Stadtbahntunnel, an dessen beiden Enden Stationen mit Zu- und Abgang für die Reisenden liegen, 800 m Länge und wird er durchfahren von Zügen, die sich wie folgt zusammensetzen: Zug ohne Maschine 120 t, Tendermaschine 43 t, mittlere Geschwindigkeit (20 km in der Stunde) 5,55 m in der Sekunde, Zugwiderstand auf die Tonne 3,60 kg, Maschinenwiderstand auf die Tonne 11 kg, so beträgt die mittlere Arbeit der Maschine: $\frac{(120 \cdot 3{,}60 + 43 \cdot 11) \cdot 5{,}55}{75} = 67$ Pferdestärken. Auf

das Meter Fahrt werden verbrannt an Kohle: $\frac{67 \cdot \frac{11}{7,5}}{20 \cdot 1\,000}$ = 0,0049 kg, unter Zugrundelegung eines Dampfverbrauches von 11 kg auf die Pferdekraftstunde und einer Dampferzeugung von 7,5 kg auf das Kilogramm Kohle ($7^1/_2$-fache Verdampfung).

Auf das Meter Weg werden an Kohlensäure erzeugt: 0,0049 . 166 = 0,00813 cbm. Infolge der Aufenthalte und des Bremsens an den Zwischenstationen kann man die Hälfte mehr, d. i. 0,0122 cbm annehmen. Als zulässige Luftgeschwindigkeit im Tunnel werde die von dem englischen Ausschuss angenommene von 1,5 m in der Sekunde zu Grunde gelegt. Auf das Kubikmeter Luft kommen dann an Gasen bei 37 qm Tunnelquerschnitt: wenn die Luft mit dem Zuge geht:

$$\psi = \frac{0{,}0122 \cdot 5{,}55}{37\,(5{,}55 - 1{,}50)} = 0{,}00045,$$

und wenn die Luftbewegung der Fahrt entgegengesetzt ist:

$$\psi = \frac{0{,}0122 \cdot 5{,}55}{37\,(5{,}55 + 1{,}50)} = 0{,}00025.$$

Der vorstehend betrachtete Fall, dass sich nur ein Zug im Tunnel befinde, ist nicht die Regel. Für den Fall, dass Züge einander folgen oder kreuzen, greifen die folgenden Erwägungen Platz:

In der Mitte des zu lüftenden Tunnels, also 400 m von jedem Ende, sei der Luftabsauger aufgestellt, wie es bei einer städtischen Tunnelbahn das übliche und vortheilhafteste ist. Die Luftströmung im Tunnel soll nicht mehr als 1,50 m in der Sekunde betragen. Durch jedes Mundloch müssen dann in der Sekunde 37 . 1,5 = 55,5 cbm, im ganzen also 110 cbm Luft in der Sekunde in den Tunnel gezogen werden. Zwei Züge mögen sich gleichzeitig im Tunnel befinden und sich darin kreuzen, im übrigen sollen die Züge auf jedem Gleis einander fahrplanmässig alle drei Minuten folgen. Bei 1,50 m Luftgeschwindigkeit vergehen, unter Berücksichtigung, dass die halbe Tunnellänge 400 m beträgt: $\frac{400}{1{,}50 \cdot 60}$ = 4 Minuten 26 Sekunden, ehe die ganze von den Verbrennungserzeugnissen verunreinigte Luftmenge an den Luftabsauger gelangt ist, nachdem ein Zug an einem der Tunnelmundlöcher ein- oder ausgefahren ist.

In Abb. 2 ist der Lüftungszustand des Tunnels im fahrplanmässigen Betrieb dargestellt. Die stark ausgezogenen Linien stellen die Zugfahrten in dem auf die Tunnellänge dargestellten zeichnerischen Fahrplan dar, der sich über die Zeit von 14 Minuten nach 1 Uhr erstreckt. Um 1 Uhr, 1 Uhr 3 Minuten, 1 Uhr 6 Minuten und so fort von drei zu drei Minuten fahren Züge in den Tunnel von der linken Seite ein, um 1 Uhr 1 Minute und so fort von drei zu drei Minuten verlassen Züge den Tunnel auf derselben Seite. Der Absauger steht in der Mitte und jedesmal 4 Minuten und 26 Sekunden nach Ein- oder Ausfahrt der Züge sind die von der Lokomotive abgestossenen Verbrennungsprodukte aus der Tunnelhälfte abgesaugt. Die Bewegung der Luftströme ist für beide Tunnelhälften durch punktirte Linien angegeben, die den von links nach rechts fahrenden Zügen entsprechende durch einfach gestrichelte, die den von rechts nach links fahrenden durch strichpunktirte Linien. Punkt *B* liegt 4 Minuten 26 Sekunden hinter *A*, Punkt *G* 4 Minuten 26 Sekunden hinter *F* usw. Das Dreieck *A C B* stellt nun für den Zug *A C* den Inbegriff aller Tunnelabschnitte dar, welche mit der Zeit fortschreitend noch mit Verbrennungsgasen gefüllt sind. Jede waagerechte Linie im Sinne der Abbildung 2, z. B. die Linie 1—2 im Dreieck *A B C*, stellt denjenigen Tunnelabschnitt dar, in dem sich im gegebenen Zeitpunkt noch Verbrennungserzeugnisse der Lokomotive befinden. Der Lüftungskoeffizient ψ ist in diesem Falle, da der Luftstrom dieselbe Richtung hat wie der Zug, = 0,00045. Er werde mit dem Buchstaben *a* bezeichnet. Für den um 1 Uhr 1 Minute links aus dem Tunnel fahrenden Zug gilt das Dreieck *E F G*, auf dessen waagerechten Strecken im Sinne der vorhergehenden Darstellung zu den betreffenden Zeitpunkten sich noch Verbrennungsprodukte befinden. Die Linie *F G* ist parallel *A B*, da ja der Luftzug nach dem Absauger hin stets derselbe bleibt; aber der Lüftungskoeffizient ψ ist = 0,00025, da der Luftstrom dem fahrenden Zuge entgegengesetzt ist. Er werde mit *b* bezeichnet.

Abbildung 2.

Die verschiedenen sich kreuzenden Züge treten, wie auch die Abb. 2 sofort erkennen lässt, in Räume ein, welche noch nicht von Gasen frei sind. Die Lüftungsverhältnisse sind also in jedem Punkt des Tunnels in jedem Augenblick andere. Die verschiedenen Zustände sind als Summen des ein- oder zweifachen von *a* und *b* der Abb. 2 beigeschrieben. 2 b + a bedeutet beispielsweise, dass die gesammte Kohlensäuremenge in einem Kubikmeter Luft 2 . 0,00025 + 0,00045 = 0,95 ‰ ist. Die Lüftung ist am ungünstigsten mitten im Tunnel, beim Luftabsauger; thatsächlich müssen ja hier die sämmtlichen Verbrennungsgase durchpassiren, ehe sie ausgeworfen werden. Die ungünstigste Lüftung entspricht dem Werthe 2 a + 2 b = 2 . 0,45 + 2 . 0,25 = 1 . 40 ‰; dieser Zustand dauert aber nur wenige Sekunden. Der normale Zustandskoeffizient in der Tunnelmitte ist 2 b + a = 0,95 ‰ und bleibt also unter den früher als zulässig bezeichneten 1,2 ‰. Die Lüftung ist also gut, besonders an den Tunnelmundlöchern, wo die Koeffizienten sehr klein sind.

Das beschriebene Verfahren gestattet, sich über die Lüftung jedes Tunnels zu vergewissern, gleichviel wo die Luftmaschine steht und ob die schlechte Luft abgesaugt oder gute Luft eingetrieben wird. Wo sich ergibt, dass der Zustandskoeffizient den zulässigen Höchstbetrag überschreiten sollte, ist eine anderweite Luftgeschwindigkeit zu Grunde zu legen, um den gewünschten Koeffizienten, der mit M' bezeichnet werden möge, zu erhalten. 2 b + a sei z. B. zu

gross und soll auf M' zurückgebracht werden. Die beiden Werthe a und b, die wir kennen, stehen in einem bestimmten Verhältniss $\frac{a}{b} = m$ und man kann schreiben $2b + bm = M' = b(2 + m)$, woraus $b = \frac{M'}{2 + m}$ und $a = b \cdot m$. Dies in jede der beiden früheren Formeln eingesetzt, ergibt: $\psi = b = \frac{q \cdot w}{s(w + v)}$; und $\psi = a = \frac{q \cdot w}{s(w - v)}$; der neue Werth von v, welcher der Luftgeschwindigkeit im Tunnel entspricht und die gewünschte Lüftung ergibt, lässt sich also bestimmen. Mit diesem Werth würde man aufs neue die Untersuchung gemäss Abb. 2 vornehmen und so fort, bis man zu dem gewünschten Ziele gelangt ist. In der Praxis sind selten mehr als zwei Prüfungen nöthig.

(Fortsetzung folgt.)

Beförderung von Fahrrädern.

Zu den Ausführungen und Vorschlägen des Herrn Eisenbahnkassenkontrolörs Scriver über diesen Gegenstand in Nr. 60 d. Ztg. sind uns von zwei Seiten weitere sehr beachtenswerthe Zuschriften zugegangen. Die eine bezweckt die Herbeiführung noch weiterer Vereinfachungen. Herr Stationsvorsteher G. schreibt uns:

„Zweifellos kommt es bei einer Aenderung des jetzigen Verfahrens auf die denkbar schnellste Abfertigung am Zuge an. Deshalb soll der Packmeister bei der Annahme und Rückgabe der Fahrräder so wenig wie möglich zu thun haben. Nach dem Vorschlag des Herrn Scriver wird die Behandlung der Fahrräder durch den Packmeister dadurch wesentlich erleichtert, dass der Reisende selbst sein Rad mit einer Nummer und der Zielstation versieht und so am Gepäckwagen übergibt. Der Packmeister soll die Fahrradkarte lochen und mit dem am Rade befindlichen Abschnitt vergleichen. Von dieser Verrichtung kann der Packmeister unbedenklich entlastet werden. Die Fahrradkarte locht, wie bisher, der Bahnsteigschaffner beim Betreten des Bahnsteigs und nur da der Packmeister, wo die Bahnsteigsperre nicht eingeführt ist. Der Packmeister übernimmt lediglich auf Grund des am Rade befindlichen Abschnitts die Beförderung. Da die Eisenbahn für den Transport des Fahrrades ohne Rücksicht auf die Entfernung 0,50 ℳ erhebt, so ist in den meisten Fällen nicht einmal nöthig, die ‚Fahrradkarte' mit der Zielstation zu bezeichnen. Die Nothwendigkeit dazu tritt erst dann ein, wenn bis zur Zielstation direkte Fahrkarten nicht verabfolgt werden können; in solchen Fällen wird ja auch jetzt schon die Fahrradkarte durch die Ausgabestelle mit der Zielstation versehen. Man wird aber auch das dem Reisenden überlassen können: Denn die Möglichkeit der Hinterziehung einer Gebühr liegt nicht vor, weil eben der Preis für alle Entfernungen ein gleicher ist, der Reisende beim Verlassen des Bahnsteigs auch den Ausweis für seine Person vorzuzeigen hat und weil endlich bei Fahrtunterbrechung beide — der Ausweis des Reisenden und die Fahrradkarte — mit Vermerk zu versehen sind. Solches Zugeständniss erscheint beim ersten Blick zwar zu weitgehend, ist es bei näherer Betrachtung indess nicht und erfordert keine weiteren Kontrolmaassnahmen wie die bestehenden.

Bei der Sorgfalt, die im allgemeinen jeder Radfahrer seinem Gefährt entgegenbringt, wird ihm auch ohne Kontrole durch den Packmeister die Angabe der Zielstation überlassen werden können. Hat er sich dabei versehen und ist sein Ziel weiter gelegen, als er auf dem Abschnitt am Rade angegeben hat, so trägt er in erster Linie die Unannehmlichkeiten und hat obendrein noch die Kosten für die Wiedererlangung seines Rades zu tragen. Für die Folge wird er sich mehr vorsehen. Will der Reisende aber auf einer vorgelegenen Station den Zug verlassen, so wird er auch sein Rad abfordern. Auf den Uebergangsstationen sowie beim Wechsel des Gepäckwagens wird es bei dem bisherigen Verfahren verbleiben müssen, das heisst: ‚Der Reisende sorgt selbst für sein Rad.'

Denn dieselben Erwägungen, welche bei Einführung der Fahrradkarte im September 1898 zu dieser Bestimmung führten, verbieten auch jetzt noch, jedoch im verstärkten Maasse, jede Aenderung darin. Die Annahme durch den Packmeister des anschliessenden Zuges kann wiederum unbedenklich ohne Kontrole nur auf Grund des am Rade befestigten Abschnittes vor sich gehen.

Sonach würde sich das Verfahren folgendermaassen gestalten: Die jetzige Fahrradkarte wird beibehalten, erweitert durch einen gleich grossen ‚Abschnitt' in der Form und mit der Einrichtung, wie sie Herr Scriver in seinem Artikel als ‚Fahrradmerkzeichen' beschreibt. Als Material dazu kann das der bestehenden Fahrradkarte oder das der Zeitkarte Verwendung finden. Der Abschnitt ist mit dem Trockenstempel der königlichen Eisenbahndirektion versehen, so dass nur Jemand im Besitz des Abschnittes sein kann, der die zugehörige Fahrradkarte erstanden hat. Der Reisende beschreibt den Abschnitt mit der Zielstation und befestigt ihn am Rade; hat er eine direkte Fahrkarte bis zur Zielstation nicht erhalten können, so versieht er auch die Fahrkarte mit der Zielstation. Ist Angabe des Leitweges erforderlich, so wird auch dieser vom Reisenden auf dem Abschnitt angegeben; für die Fahrradkarte ist es nicht erforderlich. Beim Betreten des Bahnsteiges locht der Bahnsteigschaffner die Fahrradkarte, der Packmeister übernimmt ohne Prüfung des Abschnittes mit der Fahrradkarte das Rad lediglich auf Grund des daran hängenden Abschnittes. Beim Uebergang oder Packwagenwechsel erhält der Reisende sein Rad nur gegen Ausweis durch die Fahrradkarte, bringt es selbst zum anschliessenden Zuge, wo es ohne weiteres abermals auf Grund des Abschnittes vom Packmeister übernommen wird. Auf der Zielstation wird das Fahrrad gegen Ausweis durch die Fahrradkarte vom Packmeister verabfolgt und der Bahnsteigschaffner nimmt die Fahrradkarte beim Verlassen des Bahnsteiges ab. Die Verrichtungen des Bahnsteigschaffners gehen überall da auf den Packmeister über, wo die Bahnsteigsperre nicht besteht."

Dagegen wird von einer den leitenden Kreisen der preussischen Staatseisenbahnen angehörenden sehr geschätzten Seite auf die schweren Bedenken aufmerksam gemacht, die gegen die Scriver'schen Vorschläge bestehen. Wir lassen die Zuschrift hier folgen:

„Die im Jahre 1898 für den Bereich der preussischen Staatsbahnen gegebenen neuen Vorschriften über die Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder haben sich im grossen und ganzen bewährt. Sie haben im übrigen die erwünschte Wirkung gehabt, dass die Zahl der zur Abfertigung kommenden Räder sich wesentlich verringert hat. Es scheint auch, als wenn der Radfahrsport seinen Höhepunkt erreicht hat und das Interesse sich jetzt mehr und mehr dem Automobil zuwendet. Unter diesen Umständen dürfte an dem bestehenden Abfertigungsverfahren im allgemeinen festzuhalten sein, um so mehr, als die Verwaltungen in der Lage sind, durch anderweite Maassregeln die Uebelstände zu beseitigen, welche den Herrn Verfasser des Artikels in Nr. 60 d. Ztg. veranlasst haben, mit einigen Verbesserungsvorschlägen hervorzutreten.

Durch die empfohlenen Maassnahmen sollen Zugverspätungen vermieden werden, die durch die Abfertigung der Räder am Packwagen und durch das Einsetzen besonderer zum Transport der Räder bestimmter Güterwagen in die Personen- bezw. Schnellzüge entstehen.

Was die Verspätung der Schnellzüge anlangt, so dürfte es mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Züge überhaupt nicht angängig sein, durch die Abfertigung von Fahrrädern solche Unregelmässigkeiten wie die geschilderten weiterhin zuzulassen. Man wird die Benutzung dieser Züge für die Fahrradbeförderung einschränken müssen. Nach der Zusatzbestimmung zu § 32 der Eisenbahnverkehrsordnung des Personen- und Gepäcktarifs der preussischen Staatsbahnen Theil II Nr. 6 (6) ist die Fahrradbeförderung mit Schnellzügen ausgeschlossen. Inwieweit ausnahmsweise Schnellzüge ganz oder streckenweise für die Beförderung zugelassen werden, ergeben die Fahrpläne. Welche Beschränkungen bestehen sollen, richtet sich nach der Frequenz der Züge, nach Aufenthaltszeiten und dergleichen. Man kann die Züge im Fernverkehr zulassen, im Nahverkehr ausschliessen. Man mag für Sonn- und Festtage, für Ferienanfang und -Schluss besondere Vorbehalte machen oder die Beförderung von dem Vorhandensein von Raum im Packwagen und von der Einhaltung der fahrplanmässigen Abfahrtszeit abhängig machen.

Gegen den Vorschlag, zur Vermeidung von Verspätungen die Räder vor Ankunft des Zuges in einen besonderen Güterwagen zu verladen, spricht der Umstand, dass bei der beschränkten Achsenzahl der schnellfahrenden Züge die Mitgabe eines solchen Wagens vielfach unzulässig sein würde, und dass auf vielen Stationen bei dem plötzlich eintretenden Bedürfnisse ein zur Einstellung in Schnellzüge geeigneter Güterwagen nicht zur Hand sein dürfte. Häufig würden auch durch das Einrangiren eines solchen Wagens Zugverspätungen eintreten. Man wird hiernach zu dem Ergebniss kommen, dass man die Schnellzüge nur insoweit für die Beförderung einsitziger unverpackter Zweiräder freigibt, als die fahrplanmässige Durchführung der Züge mit der Beförderung der Fahrräder vereinbar ist. Hierin liegt auch keine besondere Härte, da man im Fernverkehr eine weitgehende Freigabe der Schnellzüge zugestehen kann, im übrigen § 2 der Dienstanweisung für die Abfertigung und Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder (für die preussischen Staatsbahnen) dem Reisenden, der einen von der Fahrradbeförderung ausgeschlossenen Schnellzug benutzen will, das Recht gibt, sein Rad mit einem diesem Schnellzug vorausfahrenden oder nachfolgenden Personenzuge befördern zu lassen, nachdem er dasselbe rechtzeitig bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgegeben hat.

Den weiteren Vorschlägen, den Reisenden zu verpflichten,

1. die Bezettelung des Rades und die Anfertigung der Fahrradmarke zu bewirken,
2. das Rad selbst in den Packwagen zu heben,

stehen gewichtige Bedenken entgegen.

Nicht jeder Reisende ist in der Lage, die Beschreibung der Fahrradmarke mit Leitungsvorschrift richtig vorzunehmen. Zahlreiche Verschleppungen von Rädern würden unausbleiblich sein. Betrügerischem Gebahren würde Thür und Thor geöffnet sein. Man hat deshalb bisher von einer Mitwirkung des Publikums bei der Bezettelung der Räder abgesehen.

Gegen Einführung einer Vorschrift, welche den Reisenden verpflichtet, das Rad in den Wagen zu heben, spricht der Umstand, dass sich unter den Reisenden zahlreiche Damen befinden, denen man nicht zumuthen kann, das Rad in den Packwagen zu heben. Erfahrungsmässig sind die Radfahrer schon im eigenen Interesse — um schneller abgefertigt zu werden — beim Einladen der Räder behilflich. Bei gegenseitigem Entgegenkommen des Publikums und des Bahnpersonals wickelte sich das Ein- und Ausladen der Räder bisher glatt ab. Hierbei mag erwähnt werden, dass die befürwortete Abfertigung bei den preussischen Staatsbahnen bereits erwogen worden ist, dass man aber mit Rücksicht auf die angeführten Bedenken von einer Aenderung abgesehen hat.

Dagegen wird zu prüfen sein, ob nicht für einzelne Strecken die Abfertigung der Räder durch die Gepäckannahmestelle wieder einzuführen sein möchte. Für den Vorortverkehr des Direktionsbezirks Berlin ist mit Rücksicht auf die grosse Zahl der zu befördernden Räder und die kurzen Aufenthaltszeiten der Züge allgemein zugelassen, dass die zur Beförderung bestimmten unverpackten Fahrräder spätestens 15 Minuten vor Abfahrt des Zuges bei den Gepäckabfertigungsstellen angeliefert werden. Eine weitere Erleichterung für diesen Verkehr besteht darin, dass Reisende, welche mit Fernzügen auf den Vororteinbruchsstationen eintreffen, dort auf den Vorortzug übergehen, ihre Räder nicht von einem Packwagen zum anderen überführen brauchen. Vielmehr erfolgen die Bezeichnung der Fahrradmarke (welche im Fernverkehr nur den Namen der Abgangsstation enthält) mit der Bestimmungsstation und die Ueberführung der Räder durch die Station.

Die umfassenden Versuche, welche sich darauf erstrecken, in welcher Weise die Räder im Packwagen unterzubringen sein werden (ob an der Decke hängend, oder an den Wänden durch Klammern befestigt oder in Gestellen stehend), sind noch nicht abgeschlossen. Die richtige Lösung ist sehr schwierig, da einmal der Packwagenraum möglichst ausgenutzt, andererseits eine Beschädigung der Räder während der Fahrt thunlichst vermieden werden muss und endlich das Ein- und Ausladen nicht zu lange Zeit in Anspruch nehmen darf."

Zuggeschwindigkeiten.

„Engineering" stimmt folgendes Klagelied an: „Ein Berichterstatter der ‚Times' hat die Angaben über die schnellsten Züge der Welt zusammengestellt und es ist bedauerlich zu sehen, ein wie dürftiges Bild Grossbritannien auf einem Gebiet zeigt, auf dem es so lange alle anderen Länder übertraf. Der einzige englische Zug, der eine fahrplanmässige Geschwindigkeit von mehr als 60 Meilen (= 96,54 km) die Stunde hat, fährt jetzt auf der Südwestbahn zwischen Dorchester und Wareham, eine Entfernung von nur 15 englischen Meilen; von 57 Zügen, deren Geschwindigkeit 55 Meilen (= 88,5 km) die Stunde überschreitet, sind nur 5 britische, und die meisten von diesen befinden sich ganz unten auf der Tabelle. Man hat mit Recht bemerkt, dass zu einem zutreffenden Vergleiche verschiedener Zugläufe die besonderen Bedingungen des einzelnen Falls mit in Betracht gezogen werden müssen. Geschieht dies, so erscheinen die amerikanischen Leistungen noch ungewöhnlicher, als auf den ersten Blick. An der Spitze der ‚Times'-Liste steht der Expresszug der Philadelphia- und Readingbahn zwischen Camden und Atlantic City, eine Entfernung von 55½ Meilen (= 89,3 km), welche fahrplanmässig in 50 Minuten zurückgelegt werden, was einer Geschwindigkeit von 66,6 Meilen (= 107,16 km) entspricht. Die wirklich gebrauchte Zeit ist im allgemeinen noch geringer, oft nur 46 Minuten. (Anmerk. der Schriftl.: Auch bezeichnend für amerikanische Eisenbahnverhältnisse!) Das Gewicht dieses Zuges betrug im Jahre 1898, als dieser Schnelldienst begann, 286 t einschliesslich Maschine und Tender, und es wird seitdem nicht geringer geworden sein. Der Zug beginnt seine Reise und endigt sie mitten durch Strassen voller Menschengedränge hindurch, und oft wird er erheblich aufgehalten durch Signale einer Konkurrenzbahn, deren Schienen seine Bahn in gleicher Höhe kreuzen. Infolge dessen muss die verlorene Zeit oft eingeholt werden, was dazu führt, dass auf einer Strecke von 17 bis 20 Meilen mit einer Geschwindigkeit von 88 Meilen (= 141,59 km) die Stunde gefahren werden muss!

Eine französische Gesellschaft, die Südbahn, hat mit ihrem Zug zwischen Morcenx und Bordeaux, welcher diese Strecke von 67 ¾ englischen Meilen (= 109 km) fahrplanmässig mit der Geschwindigkeit von 61,6 Meilen (= 99,11 km) die Stunde zurücklegt, ihren Platz ganz oben an der Spitze der Tabelle. Der schnellste Zug der Welt auf grössere Entfernung soll der Süd-Express zwischen Paris und Bayonne sein, eine Entfernung von 486¼ Meilen (= 783 km), auf welcher 6 mal gehalten wird. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist hier einschliesslich der Aufenthalte 54,31 Meilen (= 87,38 km) die Stunde. Dabei handelt es sich hier um einen leichten Zug, der sich noch dazu oft verspätet. Deshalb ist alles in allem immer noch die schönste Leistung die des sogenannten Empire State Express zwischen Newyork und Buffalo, welcher diese Strecke von 440 Meilen (= 708 km) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 53,33 Meilen (= 85,8 km) in der Stunde zurücklegt und dabei immer pünktlich ist, obgleich er nicht weniger als 28 fahrplanmässige „slacks" (Aufenthalte) auf seiner Fahrt hat, von denen viele in menschenerfüllten Strassen liegen, und der noch dazu fortwährend durch Schienenkreuzungen und Drehbrücken aufgehalten wird. Der beste englische Zug ist der zwischen King's Cross (London) und Edinburg, eine Entfernung von 393½ Meilen (= 633 km), welche nach dem Fahrplan in 7¾ Stunden durchlaufen werden sollen, was aber nach unserer Erfahrung selten innegehalten wird. In der That haben wir in den letzten 12 Monaten niemals einen englischen Expresszug betreten, der vollkommen pünktlich gewesen wäre. (!?) Die Great Northernbahn hat wegen ihrer Pünktlichkeit einen guten Ruf, aber selbst die kurze Strecke nach Cambridge, auf der die Züge verhältnissmässig leicht sind, scheint niemals in der vorgeschriebenen Zeit zurückgelegt zu werden. Freilich, im Dienst nach Schottland sind die Züge sehr schwer, aber die ‚Hilfsmittel der Civilisation' in Bezug auf die Konstruktion der Lokomotiven können noch nicht erschöpft sein!"

So weit das englische Fachblatt!

Besonders interessant für uns sind die Schlusssätze, aus denen wir sehen, wie wenig Ursache wir haben, überall die englischen Eisenbahnzustände zu preisen. Was die Zuggeschwindigkeit angeht, so steht Deutschland allerdings den aufgeführten amerikanischen, französischen und englischen Beispielen nach, da unsere schnellsten Züge (bekanntlich die D-Züge Nr. 5 und 6 zwischen Berlin und Hamburg) nur eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 80 km und eine Reisegeschwindigkeit von 78,7 km in der Stunde erreichen. Uebrigens ist in der obigen englischen Zusammenstellung des Paris-Calais-Expresszuges der französischen Nordbahn nicht Erwähnung gethan, der die 298 km lange Strecke in 210 Minuten zurücklegt und also eine Reisegeschwindigkeit von 85 km die Stunde hat.

Von den neuesten Maschinen der französischen Nordbahn haben wir vielleicht noch grossartigere Leistungen zu erwarten. Im „Génie civil" vom 25. August wird die auf der Weltausstellung im Annex von Vincennes befindliche ⅖ gekuppelte, viercylindrige Verbundschnellzugmaschine Nr. 2642 der französischen Nordbahn mit einem auf zwei Drehgestellen ruhenden vierachsigen Tender beschrieben und von ihrer im Dienst befindlichen Schwestermaschine Nr. 2641 gesagt, dass sie dieser Tage einen Zug von 170 t Gewicht im gewöhnlichen Dienst auf der Strecke Paris-Chantilly (41 km) in 24 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 102,5 km in der Stunde, befördert habe. Auf einer längeren Steigung von 5‰ habe die Geschwindigkeit 96 bis 101 km betragen, auf der 13 km langen 5‰ geneigten Ebene vor Chantilly hätte sich die Schnelligkeit ohne Schwierigkeit auf der bestimmungsmässigen Höchstgrenze von 120 km gehalten. Leicht hätte man die Schnelligkeit noch weiter steigern können, denn die Maschine sei von der Grenze ihrer Leistung noch weit entfernt gewesen und der Druck im Kessel habe nur wenig Veränderung gezeigt.

Wir haben in Nr. 51 S. 788 d. Ztg. die Ergebnisse einer Versuchsfahrt auf der Strecke zwischen Wittenberg und Gross-Lichterfelde bei Berlin mitgetheilt, wonach auch die neuesten Verbundschnellzugmaschinen der preussischen Staatsbahnen etwa eine gleiche Leistungsfähigkeit (Reisegeschwindigkeit 104,3 km, Grundgeschwindigkeit 110 km, höchste erreichte Geschwindigkeit bei 5‰ Gefälle 124 km) aufweisen. Wir können wohl annehmen, dass die Zeit nicht so fern ist, wo nach Beseitigung der jetzt im Wege stehenden vorsichtigen Bestimmung der Betriebsordnung unsere deutschen Schnellzüge, deren Pünktlichkeit, Sicherheit und treffliche Einrichtung nirgends übertroffen werden, auch in der Schnelligkeit sich mit den besten Frankreichs und Englands messen können.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.** Eine Sitzung der Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten findet am 4. und 5. September d. J. in Sassnitz statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Punkte: 1. Frachtberechnung für sperriges Schnellzuggut; 2. Sperrigkeitsberechnung für Hopfen; 3. Aufnahme von Elektrodenkohle in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter der Spezialtarife; 4. Frachtberechnung für Watte in Stückgutsendungen; 5. Versetzung von Stein- und Kernobst, unverpackt, oder nur lose in Stroh, Heu u. dergl. verpackt in den Spezialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter. (Im Auftrage ihrer Aufsichtsbehörde stellte die Eisenbahndirektion zu Berlin den Antrag: „frisches Stein- und Kernobst sowie Beeren — mit Ausschluss von Weintrauben und Südfrüchten — unverpackt oder nur lose in Stroh, Heu u. dergl. verpackt, in den Spezialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter zu versetzen." Bei Annahme dieses Antrages würde die Position „Feld- und Gartenfrüchte" des Spezialtarifes I entsprechend abzuändern sein. Die Antragstellerin schlägt vor, an Stelle der Worte „mit Ausschluss des Obstes, welches in die Allgemeine Wagenladungsklasse gehört" zu setzen: „[Obst, soweit nicht im Spezialtarif I besonders benannt, gehört zur Allgemeinen Wagenladungsklasse]".) 6. Tarifirung von Brennstoffsparern (Economisers); 7. Tarifirung von Heiz- und Kühlanlagen; 8. Klarstellung der Position Eisen und Stahl des Spezialtarifes II, Ziffer 1 „Stab- und Façoneisen" usw.; 9. Frachtberechnung für Monazitsand; 10. Aufnahme von Adansoniafiber in den Spezialtarif II; 11. Tarifirung von Fassdauben; 12. Versetzung der in der Position „Talk" des Spezialtarifes II genannten Artikel in den Spezialtarif III; 13. Frachtberechnung für Rückstände der Stärkefabrikation; 14. Beförderung von Thieren in Kisten oder Käfigen; 15. Frachtberechnung für lebende Thiere; 16. Desinfektionsgebühren für mehrbödige Wagen mit Schutzvorrichtungen; 17. Detarifirung von flüssiger Kohlensäure.

Ohne die ständige Tarifkommission wird der Ausschuss der Verkehrsinteressenten noch über folgende Gegenstände berathen: 1. Antrag des Verbandes keramischer Gewerke in Deutschland, betr. bedeckte Beförderung von losem, rohem Thon ohne Frachtzuschlag; 2. Antrag der Handelskammer zu Stolp, gehobeltes sowie gesägtes Stabholz in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter aufzunehmen; 3. Antrag der Kohlensäureindustrie Dr. Raydt, Stuttgart, dass flüssige Kohlensäure in Behältern aus Eisen oder Stahl bei Wagenladungen von 5 000 kg zum Spezialtarif II, bei Wagenladungen von 10 000 kg zum Spezialtarif III befördert werde (übereinstimmend mit Nr. 17 der Tagesordnung für die Gesammtsitzung); 4. Antrag der Handelskammer Sorau, betr. Frachtermässigung für leere Säureballons in Körben auf die Hälfte der Stückgutfracht, und 5. Bericht über das Kassenwesen.

— **Reinigung der Personenwagen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass die Aborte in den Personenwagen nicht immer genügend sauber, die Metalltheile der Waschvorrichtungen und Aborte häufig nicht blank geputzt seien und dass die Aborträume vielfach zur Aufbewahrung von Geräthen benutzt werden, die nicht dahin gehören, was die Reinigung erschwert und die Reisenden belästigt. Die königlichen Eisenbahndirektionen sind veranlasst worden, dafür zu sorgen, dass solche Uebelstände abgestellt werden. Soweit dies angängig erscheint, sollen die Aborte für Männer und Frauen in den D-Zügen getrennt werden.

— **Bezeichnung der Güterzüge der preussischen Staatsbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass in den Dienstfahrplanbüchern die Fern-, Durchgangs- und Ortsgüterzüge überall als solche zu bezeichnen sind.

— **Anwendung des Militärtarifs zu Gunsten der freiwilligen Krankenpflege für Ostasien.** Von dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist, zugleich als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, folgendes Rundschreiben hierüber ergangen: „Nachdem durch Allerhöchste

Kabinetsordre vom 9. Juli d. J. bestimmt worden ist, dass sich das ostasiatische Expeditionskorps vom 16. Juli d. J. ab im Feldverhältniss befindet, haben von dem letztgenannten Tage ab die für den Kriegsfall zu gunsten der freiwilligen Krankenpflege getroffenen Bestimmungen des Militärtarifs (Fahrpreisermässigung bezw. Frachtfreiheit) Anwendung zu finden. Zuviel gezahlte Fahrgelder und Frachten sind zurückzuerstatten. Die Beförderung der Sendungen für die Zwecke der freiwilligen Krankenpflege ist thunlichst zu beschleunigen und, soweit angängig, auf Antrag der Absender auch mit Personenzügen zu bewirken. Die Herren Eisenbahnkommissare werden ersucht, die Verwaltungen der ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen entsprechend zu verständigen."

— **Die Braunschweig-Schöninger Eisenbahngesellschaft,** welche am 27. August d. J. gegründet wurde, bezweckt den Bau einer Bahn von Braunschweig nach Hötzum und von da einerseits nach Schöningen, andererseits nach Mattierzoll, in einer Gesammtlänge von 68 km. Der braunschweigische Staat hat ein besonderes Interesse an der Bahn, weil das zur Hälfte staatliche Kaliwerk Asse mit einem 600 m langen Anschlussgleise mit derselben verbunden wird. In der s. Zt. dem braunschweigischen Landtage zugegangenen Vorlage wurden die Gesammtkosten des von der Firma Lenz & Co. zu Berlin auszuführenden Bahnbaus auf rund 8 000 000 ℳ veranschlagt, die zur Hälfte durch Ausgabe von Aktien, zur anderen Hälfte durch Ausgabe von 4,5 prozentigen Obligationen gedeckt werden sollten. Die braunschweigische Regierung forderte damals eine Subvention à fonds perdu von 800 000 ℳ, der Landtag bewilligte jedoch nur 300 000 ℳ (die, wenn das Unternehmen drei Jahre lang 4 % abgeworfen hat, aus dem Ueberschusse bis zu 3,5 % zu verzinsen sind), und 300 000 ℳ für Zeichnung von Aktien der Gesellschaft. Bei der Gründung wurden die Aktien im Gesammtbetrage von 3 950 000 ℳ übernommen von der Firma Lenz & Co., der westdeutschen Eisenbahngesellschaft, dem braunschweigischen Staate und verschiedenen industriellen Unternehmungen.

— **Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der am 19. September stattfindenden Generalversammlung steht u. a. Mittheilung über den mit der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. abgeschlossenen Vertrag, Anträge auf den Umbau des Bahnhofs Kremmen, auf den Bau eines Verbindungsgleises zwischen dem Bahnhof der Gesellschaft zu Neuruppin und der Wasserstrasse sowie dem Neuruppiner Bahnhof der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn und auf Erhöhung des Aktienkapitals um 500 000 ℳ durch Ausgabe von Aktien Lit. A.

— **Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft wurden im Jahre 1899/1900 186 205 Personen (gegen 218 497 Personen im Vorjahr) und 86 823 (95 406) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 128 128 (154 563) ℳ und aus dem Güter- und Viehverkehr 123 162 (161 237) ℳ, zusammen 251 290 (315 800) ℳ. Unter Einrechnung von 15 190 (14 927) ℳ Vortrag beziffern sich die Einnahmen auf 284 649 (350 607) ℳ, während die Betriebsausgaben 149 073 (152 493) ℳ erforderten. Der Betriebskoeffizient stellt sich sonach auf 55,44 %, gegen nur 45,69 % im Vorjahre. Ferner wurden verwendet für den Erneuerungsfonds 19 768 (19 989) ℳ und für den Nebenerneuerungsfonds 700 (700) ℳ. Als Betriebsüberschuss bleiben 114 517 (173 204) ℳ. Derselbe findet folgende Verwendung: Tantiemen 3 415 (11 076) ℳ, Eisenbahnsteuer 3 778 (7 437) ℳ, Dividende auf die Stammaktien und Prioritätsstammaktien je 5,5 % = 46 750 ℳ (6,5 % = 55 251 ℳ), Rücklage in den Bilanzreservefonds 4 777 (7 465) ℳ, Vortrag 9 046 (15 190) ℳ.

Die Mindereinnahmen des abgelaufenen Geschäftsjahres erklären sich offenbar durch den scharfen Wettbewerb, welcher in Bezug auf den Hauptverkehr der Bahn durch die Eröffnung der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Bahn (im Dezember 1898 für den Güter- und im Februar 1899 für den Personenverkehr) eingetreten ist. Dadurch ist die Entfernung Berlin-Neuruppin, die über Paulinenaue 77,3 km beträgt, auf 67,5 km abgekürzt worden. Auch der Verkehr von Neuruppin nach dem Norden ist dadurch der Paulinenauer Linie theilweise entzogen. Nach alledem ist es ein Zeichen für die allgemeine günstige Verkehrsentwickelung im Gebiete der Bahn, dass die Mindereinnahmen nicht noch viel erheblicher gewesen sind.

— **Die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft** hat im Jahre 1899/1900 516 879 ℳ gegen 461 024 ℳ im Vorjahre vereinnahmt. An Ausgaben stehen diesen 255 110 (236 471) ℳ gegenüber, so dass ein Ueberschuss von 261 769 (224 553) ℳ verbleibt, aus dem 11,5 (10) % Dividende zur Vertheilung gelangen sollen.

— **Neue Expresszüge der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Sicherem Vernehmen nach beabsichtigt die genannte Gesellschaft vom 1. Februar k. J. an zweimal wöchentlich einen zweiten Brennerexpresszug zu fahren, welcher von Berlin über Probstzella-München-Innsbruck-Verona-Florenz und Rom nach Neapel und zurück auf demselben Wege geführt werden und die ganze Strecke in 36¾ Stunden zurücklegen soll, während bisher die Fahrt Berlin-Neapel auf dem Wege über Verona mindestens 44 Stunden erforderte, da der Brennerexpress, der um 6 Uhr Abends in Verona ankam, von dort nicht weitergeführt wurde, der anschliessende Schnellzug nach Rom-Neapel vielmehr erst um 11 Uhr 23 Abends abging, so dass ein mehr als fünfstündiges Stilllager in Verona erforderlich war. In der umgekehrten Richtung dauerte dieses noch etwas länger.

Der neue Brennerexpress soll zunächst nur probeweise vom 1. Februar bis 15. Mai gefahren werden. Das Einverständniss der betheiligten Bahnverwaltungen über den Zug ist erzielt; die Genehmigung der Aufsichtsbehörden ist noch nicht durchweg eingetroffen, aber wohl zu erwarten.

Ueber den voraussichtlichen Fahrplan kann folgendes mitgetheilt werden: Abfahrt von Berlin Montags und Donnerstags Vorm. 9 Uhr 45 Min., Ankunft in München 7 Uhr 58 Abends, in Innsbruck 10 Uhr 46 Abends, in Verona Dienstags und Freitags 5 Uhr 48 früh, in Florenz 12 Uhr Mittags, in Rom 5 Uhr Nachm., in Neapel 10 Uhr 30 Abends. In umgekehrter Richtung Abfahrt von Neapel gleichfalls Montags und Donnerstags Vorm. 8 Uhr 15 Min., Ankunft in Rom 12 Uhr 55 Nachm., in Florenz 6 Uhr 46 Nachm., in Verona Dienstags und Freitags 12 Uhr 42 Min. Nachts, in Innsbruck 7 Uhr 48 Vorm., in München 10 Uhr 47 Vorm., in Berlin 8 Uhr 54 Min. Abends. Durch diese Züge werden in Neapel günstige Schiffsanschlüsse nach und von Alexandrien und Tunis erreicht bezw. aufgenommen. Wenn die Benutzung der Züge befriedigend ist, sollen sie vom 1. Oktober 1901 an sogar täglich gefahren werden.

Eine weitere wahrhaft glänzende Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Deutschland sowie den Niederlanden einerseits und der Riviera andererseits beabsichtigt die Internationale Schlafwagengesellschaft durch Einrichtung neuer Expresszüge herbeizuführen, welche etwa von Mitte Dezember an zwischen Berlin und Mentone über Frankfurt a/M., Mülhausen, Belfort, Lyon, Marseille und Nizza dreimal wöchentlich verkehren sollen. Die Abfahrt von Berlin würde etwa 3 Uhr Nachm., die Ankunft in Frankfurt Abends 11 Uhr 25, in Nizza am folgenden Tage 8 Uhr 30 Min. Abends, in Mentone eine Stunde später erfolgen. In der umgekehrten Richtung würde die Abfahrt von Mentone 9 Uhr 30 Vorm., von Frankfurt am folgenden Tage 8 Uhr 50 Vorm. und die Ankunft in Berlin 5 Uhr 30 Nachm. stattfinden. In beiden Richtungen sollen durch Expresszüge Anschlüsse von Hamburg über Hannover nach Bebra und vom Haag über Köln nach Frankfurt und umgekehrt hergestellt werden. Auch Bremen soll durch Einstellung eines Schlafwagens in bestehende Züge an diese Verbindungen Anschluss erhalten.

— **Der Fürst von Bulgarien auf der Lokomotive.** Vor einigen Tagen wurde in den Zeitungen über eine Fahrt berichtet, die der Fürst von Bulgarien auf der Lokomotive des Salzburg-Münchener Schnellzuges gemacht und wegen der das betheiligte Zugpersonal nachträglich verwarnt worden sein sollte. Die „Münchener N. N." haben nun an zuständiger Stelle Erkundigungen eingezogen, wonach sich der Vorfall wie folgt verhält: Am 29. Juni bestieg der Fürst von Bulgarien auf der Fahrt von Salzburg nach München die Lokomotive des Orient-Expresszuges und legte die Strecke auf der Maschine zurück. Alsbald erschienen in der Tagespresse Mittheilungen über diesen Vorfall. Es wurde hierbei tadelnd bemerkt, dass im Interesse der Fahrsicherheit der Fürst es besser unterlassen hätte, sich auf die Zugmaschine zu begeben. Die vorgesetzte Stelle betrachtete das Vorkommniss, als sie hiervon Kenntniss erhielt, unter dem gleichen Gesichtspunkte. War die Anwesenheit des Fürsten auf der Lokomotive an sich schon geeignet, den Führer in seiner Sicherheit und Unbefangenheit zu beirren, so wurde die Fahrsicherheit noch mehr dadurch gefährdet, dass es dem Führer leicht passiren konnte, dass er, durch die Aufmerksamkeit, die er dem Fürsten bei einer Unterhaltung oder bei der Stellung von Fragen zuwenden musste, von der pflichtgemässen strengen Beobachtung der Strecke abgelenkt, ein Signal überführe oder sich sonst eines Versehens schuldig machte, das dem Zuge möglicherweise verhängnissvoll werden konnte. Der Führer hatte sich durch die Zulassung des Fürsten auf die Lokomotive einer Uebertretung der im Interesse der Fahrsicherheit erlassenen strengen Dienstvorschriften schuldig gemacht. Wenn bei Beurtheilung seines Verhaltens auch in Betracht gezogen wurde, dass er durch den hohen Rang der zu ihm auf die Maschine sich begebenden Persönlichkeit sich habe beeinflussen lassen, so konnte die vorgesetzte Stelle gleichwohl nicht zugeben, dass der Führer und der Heizer in dem Genusse der ihnen vom Fürsten zugewiesenen Belohnung verblieben, da ein dienstliches Vergehen unter keinen Umständen mit einer Belohnung bedacht werden darf. Der Fürst hatte nämlich dem Lokomotivführer

60 Fr. und dem Heizer 30 Fr. Belohnung verabreichen lassen. Die beiden wurden unter Ausspruch einer strengen Verwarnung angewiesen, das erhaltene Geld an die fürstliche Hofhaltung wieder zurückzuerstatten. Hiervon wurde das fürstliche Hofmarschallamt seitens der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen schriftlich verständigt. Dass die Entscheidung in der Angelegenheit nicht ohne Einvernehmen des Ministeriums geschah, ist selbstverständlich, da es sich um einen Souverän handelte. Dass an den Fürsten selbst irgendwie persönliche Vorstellungen gerichtet wurden, ist nicht richtig. Dies wäre auch bei irgend einer beliebigen Privatperson nicht geschehen, da nur das Dienstpersonal für die Einhaltung der dienstlichen Vorschriften verantwortlich zu machen ist. Die Generaldirektion ist bei diesem Entscheide von der Ansicht ausgegangen, dass es dringend nöthig ist, die Dienstvorschriften hinsichtlich der Fahrsicherheit mit aller Strenge aufrecht zu erhalten, da sich verschiedentlich die Neigung zu erkennen gibt, das Mitfahren auf den Zuglokomotiven zu einem Sport auszubilden.

— **Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten.** In der letzten Sitzung sprach sich der Beirath zu dem auf der Tagesordnung stehenden Antrag auf Detarifirung von Obst einstimmig dahin aus, es möge dieser Antrag von der württembergischen Eisenbahnverwaltung abgelehnt, indessen in Nothjahren durch Einführung von Ausnahmetarifen den württembergischen Konsumenten entgegengekommen werden.

Ein Punkt der Tagesordnung betraf den Antrag der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, betreffend anderweitige Festsetzung der Be- und Entladefristen für Wagenladungsgüter. Gegen die vorgeschlagenen neuen Bestimmungen hatte der Beirath eine Erinnerung nicht zu machen, wobei er indess den Wunsch aussprach, es möge in Ausnahmefällen den vorliegenden besonderen Verhältnissen Rechnung getragen werden.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juli d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 826,11 (1 760,01) km 3 109 387 (2 938 641) Personen und 720 965 (711 837) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 069 000 (1 913 202) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 702 000 (2 671 655) ℳ, aus sonstigen Quellen 377 000 (418 000) ℳ, zusammen 5 148 000 (5 002 857) ℳ, gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 145 143 ℳ. Vom 1. April bis letzten Juli d. J. betrugen die Einnahmen 19 023 000 (18 234 083) ℳ, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres somit mehr 788 917 ℳ.

— **Zahl der an das württembergische Eisenbahnnetz angeschlossenen Gemeinden.** Nach dem soeben erschienenen statistischen Handbuch für das Königreich Württemberg, Jahrgang 1899, waren am 31. März 1898 von der Gesammtzahl von 1 911 Gemeinden des Königreichs 388 an das Eisenbahnnetz angeschlossen mit einer Bevölkerungszahl von 1 047 058 bei der Gesammtbevölkerung von 2 081 151 nach der Volkszählung vom 2. Dezember 1895. Als an das Eisenbahnnetz angeschlossen („Eisenbahnanlieger") sind dabei die Bewohner derjenigen (politischen) Gemeinden gerechnet, nach welcher eine Station benannt ist oder auf deren Gemarkung eine Station gelegen ist.

— **Ueber ein schweres Eisenbahnunglück** auf der Strecke der badischen Staatsbahn zwischen Konstanz und Singen liegen bis jetzt folgende Drahtmeldungen vor: Am 29. August Nachmittags nach 5 Uhr entgleiste der von Singen kommende Schnellzug 49 bei der Station Hegne, 9 km vor Konstanz. Es wurden 3 Reisende getödtet, 3 Reisende schwer und 6 leicht verletzt, ausserdem wurden der Zugführer und der Lokomotivführer leicht verletzt. Der Zug bestand aus 2 Lokomotiven und 11 Wagen, von denen die 5 vorderen fast völlig zertrümmert wurden. Das Gleise ist auf etwa 100 m zerstört worden. Die Ursache der Entgleisung des Zuges ist bis jetzt unbekannt.

— **Die Genehmigungsurkunde für die Grosse Berliner Strassenbahn** vom 4. Mai 1900 ist im Augusthefte der „Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassen- und Kleinbahn-Verwaltungen" abgedruckt. Wir geben in nachstehendem die wichtigeren Bestimmungen derselben im Auszuge wieder, da anzunehmen ist, dass diese für alle künftigen in Preussen zu ertheilenden Genehmigungen ähnlicher Art als Muster dienen werden. Durch die Urkunde wird der mit der Neuen Berliner Pferdebahn vereinigten Grossen Berliner Strassenbahn unter Aufhebung der für die genannten Gesellschaften bestehenden Konzessionen auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 seitens des königlichen Polizeipräsidenten von Berlin im Einverständnisse mit der königlichen Eisenbahndirektion daselbst zur Herstellung und zum Betriebe von Strassenbahnen mit einer Spurweite von 1,435 m zur Beförderung von Personen bis zum 31. Dezember 1949 die Genehmigung ertheilt. Die Unternehmerin ist verpflichtet, auf Erfordern der Genehmigungsbehörde die Verlängerung derjenigen kleinbahngesetzlichen Zustimmungserklärungen der zur Unterhaltung der mitbenutzten Strassen und Wege nach öffentlichem Recht Verpflichteten, die z. Zt. auf einen kürzeren Zeitraum lauten, im Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen. Die Strassenbahnstrecken sind elektrisch zu betreiben und zwar theils mittelst Oberleitung und theils, wo diese nicht gestattet wird, mittelst unterirdischer Leitung. Die Einrichtungen zur Speisung der Strassenbahn mit elektrischem Strom sind in der Kraftstation und den Leitungen derart herzustellen, zu unterhalten und gemäss der Entwickelung der Elektrotechnik zu verbessern, dass die grösstmöglichste Betriebssicherheit erzeugt und insbesondere jeder Störung des Betriebes vorgebeugt wird. Etwaige auf Anordnung der Aufsichtsbehörde einzuführende Verbesserungen der Betriebseinrichtungen sind binnen Jahresfrist einzuführen, sofern sich solche Verbesserungen technisch genügend bewährt haben und die mit ihrer Einführung verbundenen Kosten nicht derart erhebliche sind, dass der Ertrag der Bahnen eine angemessene Verzinsung nicht mehr ergeben würde. — Die Rille der Schienen muss eine obere Breite von 30 mm erhalten und darf bei Kurven eine Erweiterung von 5 mm nicht überschreiten. Die Wagen müssen haltbar gebaut und derart eingerichtet sein, dass das Ein- und Aussteigen gefahrlos und bequem erfolgen kann. Die Sitzbreite hat mindestens 49 cm für die Person zu betragen. Im Innern des Wagens muss in grosser, leicht lesbarer Schrift der Fahrplan der Strecke nebst Tarif aushängen. Matte, bemalte oder mit Geschäftsanzeigen versehene Fensterscheiben sind nicht gestattet. Im Interesse der Landesvertheidigung ist die Grosse Berliner Strassenbahn nach Maassgabe ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, im Frieden und im Kriege Militärtransporte aller Art — während der Kriegszeit auch Privatgut für die Militärverwaltung — zu befördern. Die Unternehmerin ist gehalten, die Bahn ordnungsmässig zu betreiben, sie von allen den sicheren und regelmässigen Gang der Züge hindernden Gegenständen freizuhalten und für ausreichende Reinhaltung der Zugänge an den Haltestellen zu sorgen und diese auf Erfordern zu beleuchten. Jeder Wagen ist behufs Feststellung, ob Bauart, Einrichtung usw. den Vorschriften entsprechen, vor Inbetriebnahme der Prüfung durch einen vom Polizeipräsidium zu bestimmenden Beamten zu unterwerfen. Die Geschwindigkeit der Fahrten darf 25 km an keiner Stelle überschreiten. Die Festsetzung der Beförderungspreise steht der Unternehmerin fünf Jahre lang frei. Vom sechsten Betriebsjahre an hat die Aufsichtsbehörde das Recht der Genehmigung der Beförderungspreise nach Maassgabe des § 14 Abs. 3 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Von allen im Betriebe der elektrischen Strassenbahn sich ereignenden Unfällen, bei welchen Menschen getödtet oder verletzt worden sind oder bei denen eine strafgesetzlich bedrohte Ingefahrsetzung eines Eisenbahntransportes in Frage kommt, ist der Ortspolizeibehörde, und wenn der Name der schuldigen Person sofort festgestellt ist, auch der Staatsanwaltschaft Anzeige zu machen. Von Tödtungen, Verletzungen, erheblicheren Wagenbeschädigungen und grösseren Betriebsstörungen ist auch der polizeilichen und eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde Anzeige zu erstatten. Die mit der Leitung des Unternehmens betrauten Personen sind dem Polizeipräsidium und der Eisenbahndirektion namhaft zu machen. Jeder Motorwagen muss von einem Wagenführer und von einem Schaffner begleitet sein. Die Buchführung ist nach Maassgabe der im Kleinbahngesetze dafür gegebenen Bestimmungen einzurichten. Bei Nichtinnehaltung der Konzessionsbedingungen finden die im Gesetze über die allgemeine Landesverwaltung vorgesehenen Zwangsmittel Anwendung. Zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmässigen Betriebes wird die Verhängung von Geldstrafen bis zur Höhe von je 50 000 ℳ vorgesehen. Die Oberpostdirektion trifft vor der Inbetriebnahme der mit Oberleitung ausgerüsteten elektrischen Bahnen alle von ihr für erforderlich erachteten Aenderungen an den Reichstelegraphen- und Fernsprechanlagen, um diese gegen den Uebergang von Starkströmen sowie gegen störende induktorische Einwirkungen der Bahnen zu schützen. Als Entschädigung für die hierfür aufzuwendenden Kosten zahlt die Grosse Berliner Strassenbahn eine feste Summe von 596 000 ℳ an die kaiserliche Oberpostdirektion. Zugleich verpflichtet sich die Grosse Berliner Strassenbahn, an die Postkasse die Kosten auch für etwa erforderliche weitere Mittel zu erstatten, als sie jetzt zur Beseitigung der störenden Einwirkungen für erforderlich erachtet sind.

— **Sammlungen für Ostasien.** Im Anschluss an das mit dem Sitz in Berlin gebildete deutsche Hilfskomitee für Ostasien ist auch in Frankfurt a/M. ein Ausschuss von Männern aller Lebens- und Parteistellungen zusammengetreten, welcher sich in einem Aufruf an die Mitbürger um Geldspenden gewendet hat. Eisenbahndirektionspräsident Thomé hat als Mitglied dieses Ausschusses den fraglichen Aufruf unter den Staatseisenbahn-

beamten und -Arbeitern in Frankfurt a/M. mit dem zusätzlichen Bemerken vertheilt, dass 1. niemand direkt oder indirekt zu einer Gabe gezwungen werden soll; 2. auch die kleinste Gabe willkommen ist. Diejenigen, welche die Höhe ihres Beitrages nicht bekannt geben wollen, möchten in der Sammelliste ihren Namen fortlassen oder nur andeuten. Es liegt nunmehr das hocherfreuliche und ehrende Ergebniss vor, dass an der Sammlung sich rund 2 300 Beamte und Arbeiter betheiligten und eine Gesammtsumme von rund 1 950 ℳ an die Generalsammelstelle abgeliefert worden ist.

— **Personalnachrichten.** Verliehen ist den Regierungs- und Bauräthen Werren in Danzig die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst und Bachmann in Kattowitz die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst sowie dem Eisenbahnbauinspektor Epstein in Breslau die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 daselbst. — Ernannt sind: der Regierungsbaumeister Thomas in Trier zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor und der Regierungsbaumeister Guillery in Cassel zum Eisenbahnbauinspektor. — Versetzt sind: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Mortensen, bisher in Krenzburg, als Vorstand der Bauabtheilung (für den Bahnbau Gleiwitz-Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte) nach Kattowitz und Roth, bisher in Leipzig, nach Querfurt zur Vorbereitung der Arbeiten für den Bau einer Nebeneisenbahn von Querfurt nach Vitzenburg. — Der Eisenbahnverkehrsinspektor Reinicke, früher Vorstand der Verkehrsinspektion in Halle a/S., ist in den Ruhestand getreten.

Dem Eisenbahnbetriebsdirektor Schroeder in Strassburg i/E. ist bei seinem Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Kohlentarife der österreichischen Staatsbahnen.** Die Neuberechnung der direkten Tarife, welche sich mit Rücksicht auf die Aufhebung der Kürzung der Abfertigungsgebühr bei den direkten Kohlentarifen, an denen die österreichischen Staatsbahnen betheiligt sind, als nothwendig ergibt, wird eifrig fortgesetzt und sollen die neu erstellten Kohlentarife im November d. J. in Kraft treten. Wie entgegenkommend übrigens die Staatseisenbahnverwaltung in Ansehung der Kohlentarife bei Auslegung des Begriffs „Ausfuhr“ (die Kürzung der Abfertigungsgebühr hört bekanntlich nur in der Ausfuhr auf) vorging, beweist wohl der Umstand, dass bezüglich der Kohlentarife für österreichische, an fremden Bahnen gelegene Fabriken, beispielsweise in Asch, Franzensbad, die Tarife keine Aenderung erfahren. Die bayerische Regierung hat die seitens einer Anzahl bayerischer Industrieller gegen den Wegfall der Kürzung erhobenen Vorstellungen durch das Ministerium des Aeussern der österreichischen Regierung zur Kenntniss gebracht und letzterer die Berücksichtigung derselben dringend nahe gelegt, ohne dass es indessen der österreichischen Regierung möglich sein dürfte, dieser Vorstellung Rechnung zu tragen. Was die sächsische Industrie betrifft, so befürworten die sächsischen Handelskammern im Wege einer ihrer Regierung überreichten Eingabe zur Milderung der Kohlennoth die Ausdehnung des deutschen Rohstofftarifs auf den sächsischen Elbeumschlagverkehr sowie den Seehafenverkehr nach Sachsen. Eine solche Maassregel wäre jedenfalls wirksamer als die Wiederherstellung der Kürzung der Abfertigungsgebühr bei der Ausfuhr österreichischer Braunkohle, welche Kürzung im Durchschnitte nur etwa 3 bis 4 ₰ und im Höchstfalle 6 bis 7 ₰ für 100 kg beträgt.

— **Zur Kohlenfrage in Oesterreich.** Der „Bund österreichischer Industrieller“ hat sich neuerdings sowohl an den Handels- als an den Eisenbahnminister mit Eingaben gewendet, um in der Kohlenfrage Hilfe für die Industrie zu erbitten. An den Eisenbahnminister wird das Ersuchen gestellt, mit allen Kräften Vorsorge zu treffen, dass der erfahrungsgemäss alljährlich im Herbst eintretende Wagenmangel in diesem Jahre durch rechtzeitige Vorkehrungen, insbesondere auch durch Anmiethung von Leihwagen, verhütet werde. Es wird ausgeführt, dass wenn schon jetzt durch die Kohlenpreissteigerung zahlreiche Fabriken vor die Frage der Betriebseinstellung gestellt seien, diese Gefahr sich ausserordentlich steigern würde, wenn es in den nächsten Wochen an den erforderlichen Transportgelegenheiten für Kohlen fehlen würde.

— **Die Tarifermässigung für zu gewerblichen Zwecken verwendetes Benzin** wurde vor kurzem verlautbart. Sie wird nicht nur seitens der Staatsbahnen, sondern auch von einer grösseren Anzahl von Privatbahnen gewährt, welche bei den diesbezüglich geführten Verhandlungen ein anerkennenswerthes Entgegenkommen bewiesen haben. Die Begünstigung besteht darin, dass für das genannte Benzin statt der Frachtsätze der Klasse II jene der Wagenladungsklasse A angewendet werden.

— **Maassnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zur Hebung des Reiseverkehrs.** Im Laufe dieses Jahres ist seitens der Staatseisenbahnverwaltung neuerlich eine Reihe von Maassnahmen getroffen worden, von welchen sich eine günstige Rückwirkung auf den Reiseverkehr erwarten lässt. So wurden neue Auskunftsbüros der österreichischen Staatsbahnen in Newyork und im österreichischen Reichshause der Pariser Weltausstellung errichtet. Das Auskunftsbüro in Salzburg, welches bisher nur während der eigentlichen Reisezeit eröffnet war, wird fortan das ganze Jahr hindurch den Reisenden zur Verfügung stehen und wurde dasselbe auch zur Aufgabe von Reisegepäck und Eilgut ermächtigt. Ausserdem bestehen Auskunfts- (Stadt-) Büros der österreichischen Staatsbahnen in Wien, Bregenz, Karlsbad, Prag und Lemberg. Einen Gegenstand besonderer Fürsorge der Staatseisenbahnverwaltung bildet die Hebung des Fremdenverkehrs aus dem Auslande, namentlich aus England und Amerika, nach den österreichischen Alpenländern. In dieser Richtung hat die Staatseisenbahnverwaltung Schritte eingeleitet, welche darauf abzielen, durch Berichte, welche von angesehenen ausländischen Schriftstellern auf Grund ihrer eigenen Reiseeindrücke verfasst und in gelesenen ausländischen Zeitschriften usw. veröffentlicht werden, auf die Schönheiten der österreichischen Alpenländer in höherem Maasse als bisher aufmerksam zu machen.

Von weiteren Maassnahmen, welche die Staatseisenbahnverwaltung zur Erleichterung des Reiseverkehrs in diesem Jahre getroffen hat, sei noch die Einführung der 15- und 30tägigen Zeitkarten hervorgehoben. Diese Karten, welche im Vorjahre versuchsweise für das Salzkammergut eingeführt und in der diesjährigen Reisezeit auch für je zwei Gruppen des Staatsbahnnetzes in Böhmen und Galizien zur Ausgabe gelangen, erfreuen sich einer ganz besonderen Beliebtheit und werden zweifelsohne einen erhöhten Fremdenverkehr, namentlich im Salzkammergut, im Böhmerwald, den böhmischen Bädern und den Karpathen zur Folge haben. Die 15- und 30tägigen Zeitkarten gewähren ganz ausserordentliche Vortheile. Um den geringen Preis von 20 Kr. III. Klasse, 35 Kr. II. Klasse, 50 Kr. I. Klasse für eine 15tägige Zeitkarte oder um den Preis von 30 Kr. III. Klasse, 50 Kr. II. Klasse, 75 Kr. I. Klasse für eine 30tägige Fahrkarte kann man frei von jeder Förmlichkeit das ganze zum Abonnement gehörige Bahngebiet beliebig oft nach beliebigen Richtungen mit allen fahrplanmässigen Zügen befahren. Die Kosten der Zeitkarte stellen sich für den Tag berechnet bei einer 15tägigen Karte III. Klasse auf 1,33 Kr., II. Klasse auf 2,33 Kr., I. Klasse auf 3,33 Kr., bei einer 30tägigen Karte III. Klasse auf 1 Kr., II. Klasse auf 1,66 Kr., I. Klasse auf 2,50 Kr.

Schliesslich darf der besonderen Fürsorge nicht vergessen werden, welche die Staatseisenbahnverwaltung dem Reiseverkehr durch die von Jahr zu Jahr eintretende Verbesserung des Fahrplans sowie durch die Vermehrung der vierachsigen, alle modernen Einrichtungen bietenden Personenwagen zuwendet. Was insbesondere den Zugverkehr betrifft, so wurde anlässlich der Pariser Weltausstellung ein neuer Schnellzug in der Richtung von Wien nach Paris und in der Gegenrichtung durch die Einführung des „Wien-Pariser Ausstellungsexpress“ geschaffen.

— **Der elektrische Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Die Ausrüstung des Zuges, mit welchem der elektrische Probebetrieb auf der Strecke Michelbeuren-Heiligenstadt bewerkstelligt werden soll, ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, so weit vorgeschritten, dass der Beginn des Probebetriebes in den nächsten Monaten zu gewärtigen ist. Dass die Probefahrten in betriebstechnischer Hinsicht ein zufriedenstellendes Ergebniss liefern werden, darüber hat nach derselben Quelle in Fachkreisen von vornherein ein Zweifel nicht bestanden. Der Schwerpunkt der Erfahrungen, welche der elektrische Probebetrieb auf der Stadtbahn bieten soll, liegt darin, ob der elektrische Betrieb eine erhebliche Verringerung der Betriebsausgaben gestattet, durch welche die namhaften Kosten der Einrichtung des elektrischen Betriebes wenigstens zum grösseren Theile ausgeglichen werden. Von der Beantwortung dieser Frage wird es abhängen, ob die einzuleitenden Versuchsfahrten zur Einführung des elektrischen Betriebes im gesammten Stadtbahnverkehr führen können. Die Firma Siemens & Halske hat übrigens die schwierige elektrotechnische Aufgabe, welche sie sich stellte, in anerkennenswerther Weise gelöst. Wenn die Vorbereitungen für die elektrischen Probefahrten längere Zeit erforderten, so erscheint dieser Umstand dadurch ausreichend erklärt, dass es sich um ganz neue Entwürfe handelte, für welche bisher Vorbilder nicht vorhanden waren. So nöthigte beispielsweise die Verpflichtung, die Vakuumbremse

bei dem elektrischen Zuge beizubehalten, zur Ersinnung einer Vorrichtung für die Bedienung der Bremse. Es wurde eine elektrische Pumpe gebaut, welche ähnlich wie bei den Dampfzügen die Lokomotive die Herstellung luftleeren Raumes in der Bremse zu besorgen hat. Ausserdem musste für eine Reihe anderer Einrichtungen Vorsorge getroffen werden, deren Herstellung bedeutende Schwierigkeiten bot.

— **Neue Personenwagen für die Buschtêhrader Bahn.** Für die Einstellung in den Bäderschnellzug Berlin-Karlsbad (D-Zug) sind von der Buschtêhrader Bahn sechs vierachsige Personenwagen angeschafft worden, deren Ablieferung kürzlich erfolgte. Die neuen Wagen, welche mit allen Bequemlichkeiten ausgerüstet sind und wegen ihres ruhigen, von Erschütterungen und Schwankungen freien Laufes ein angenehmes Reisen ermöglichen, wurden bei F. Ringhoffer in Smichow gebaut. Für Zwecke der elektrischen Beleuchtung sind eine von einer Wagenachse angetriebene Dynamomaschine und zwei Akkumulatorenbatterien vorhanden, welche den in den Wagenabtheilen und Seitengängen der Wagen befindlichen Glühlampen von je 16 Normalkerzen den elektrischen Strom liefern.

— **Lokalbahn Bregenz-Bezau.** Ueber die Vergebung der Bauarbeiten für diese Lokalbahn ist nunmehr entschieden worden. Das Eisenbahnministerium hat damit nicht bis zur Begebung der Prioritätsobligationen gewartet, da die Durchführung der Finanzirung gesichert ist und die Bauarbeiten in diesem Jahre keinen sehr erheblichen Aufwand erfordern werden, überdies der für dieses Jahr nothwendige Geldbedarf, auch wenn die Begebung der Obligationen nicht in der nächsten Zeit erfolgen sollte, vorläufig auf anderem Wege aufgebracht werden kann.

— **Elektrische Kleinbahn Mattuglie-Abbazia-Lovrana.** Der Mittheilung in Nr. 66 S. 1010 d. Ztg. ist nachzutragen, dass die Statthalterei Triest hinsichtlich des Projektes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Südbahnstation Mattuglie-Abbazia über Volosca, Abbazia, Icici und Ika nach Lovrana die Trassenrevision und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung bereits für die nächsten Tage angeordnet hat.

— **Das Recht des Reisenden auf einen Sitzplatz.** Ein Reisender legte die Fahrt, nachdem alle Sitzplätze besetzt waren, im Seitengange eines Durchgangswagens stehend zurück und belangte die Bahn, da er keinen Sitzplatz hatte erhalten können, auf Rückerstattung der Hälfte des Fahrgeldes. In der Klage wurde ausgeführt, dass die Bahngesellschaft verpflichtet sei, zu jedem Zuge, für welchen sie Karten ausgebe, auch die entsprechende Anzahl von Wagenplätzen beizustellen. Wenn sie dieser Verpflichtung nicht nachkäme, so sei sie gebunden, den in ihren Rechten hierdurch verkürzten Fahrgästen zumindest einen Theil des Fahrgeldes zurückzuerstatten. Als solcher Rückersatz wird in der Klage die Hälfte des für die Rückfahrt in Aufschlag zu bringenden halben Preises beansprucht. Dem Klagebegehren gegenüber führte der Vertreter der verklagten Bahn aus, dass nach dem Betriebsreglement die gelösten Fahrkarten auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse nur insoweit Anspruch geben, als Sitzplätze vorhanden sind. Im Betriebsreglement werde auch in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise bestimmt, dass die Eisenbahngesellschaft, falls Plätze in der entsprechenden Wagenklasse nicht mehr frei sind, wohl berechtigt, aber keineswegs verpflichtet sei, den mit Fahrkarten versehenen Reisenden Plätze in der höheren Wagenklasse einzuräumen. Der Richter wies das Klagebegehren unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten als unbegründet ab, da nach dem klaren Wortlaut des Betriebsreglements die Besitzer gelöster Fahrkarten, falls für sie keine Sitzplätze verfügbar sind, nur das Recht haben, gegen Ersatz des Preisunterschiedes die etwa noch vorhandenen Plätze in der niedrigeren Wagenklasse zu benutzen oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen. Ausserdem könnte der Reisende höchstens noch beanspruchen, nöthigenfalls auf einem Stehplatz befördert zu werden, da die Beförderung von Fahrgästen auf Stehplätzen bei Zugüberfüllung sich nicht als ein Akt der Kulanz der Eisenbahngesellschaft, sondern als Erfüllung einer ihr durch die im Verkehr geltende Gewohnheit im Sinne des Art. 279 H.-G.-B. auferlegte Verpflichtung darstelle. Da der Kläger die Fahrt nun thatsächlich in der entsprechenden (II.) Wagenklasse, wenn auch stehend, zurückgelegt habe, sei das oben angeführte Recht auf Erstattung des Preises oder des Preisunterschiedes als erloschen anzusehen.

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Die ungarische Kurie hat in Uebereinstimmung mit den beiden unteren Instanzen in einem Prozessfalle entschieden, dass bei Beurtheilung von aus dem Auslandsverkehr stammenden Frachterstattungsansprüchen, die bei ungarischen Gerichten anhängig gemacht werden, die für den inneren Verkehr Ungarns geltenden Rechtsnormen maassgebend sind, soweit nicht in den für den betreffenden direkten Auslandsverkehr bestehenden Reglements besondere Bestimmungen getroffen sind. Anlass hierzu bot die Frage der Hemmung der Verjährung bei einer Frachtreklamation im österreichisch-ungarisch-deutsch-rumänischen Verkehre, dessen Betriebsreglement in Uebereinstimmung mit dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr bisher keine Hemmung der Verjährungsfrist durch Einbringung einer aussergerichtlichen Reklamation zugesteht. Dagegen ist in dieser Beziehung durch die Zusatzbestimmungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen zum gemeinsamen Gütertarif Theil I ausgesprochen, dass in die einjährige Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen die vom Reklamanten nachzuweisende Zeit vom Tage der bei der Eisenbahn schriftlich eingebrachten, gehörig belegten Reklamation bis zum Tage der Zustellung des ersten Bescheides der Eisenbahn an den Reklamanten nicht eingerechnet wird. Die Gerichte glaubten diese Bestimmung auch auf ein Frachtgeschäft anwenden zu sollen, welches im übrigen nicht unter die Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements fällt.

— **Der neue Gütertarif der ungarischen Staatsbahnen.** Am 1. d. Mts. ist auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und auf der Fünfkirchen-Barczer Bahn, welche in tarifarischer Hinsicht einen Bestandtheil des Staatseisenbahnnetzes bildet, ein neuer Frachtentarif in Kraft getreten. Gleichzeitig ist der einen Bestandtheil des Tarifes bildende und zahlreiche Frachtbegünstigungen enthaltende Anhang sowie der neue Kilometerzeiger erschienen. Der ungarische Handelsminister hat aus Anlass der Neuausgabe des Gütertarifes weder die Frachtsätze erhöhen, noch den Tarif sonst wesentlich ändern lassen, und da der Staatsbahntarif die Tarifpolitik des Handelsministers kennzeichnet, glaubt die ungarische Presse aus dieser Thatsache den Schluss ziehen zu können, dass der Minister — wie übrigens auch aus seinen wiederholten Aeusserungen und Verfügungen hervorgehe — nicht die Absicht habe, zu Tariferhöhungen zu schreiten, und dass auch der ungarische Finanzminister nicht die Befolgung einer vorwiegend fiskalischen Richtung beanspruche. Der Werth einer solchen konservativen Tarifpolitik wird besonders in Ungarn als überaus wichtig erachtet, weil weder die ungarische Landwirthschaft, noch die keimende Industrie und der schwächliche Handel irgend welche Erschütterungen vertragen und eine wesentliche, nachtheilige Aenderung des Gütertarifs der Staatsbahnen unter den gegebenen Verhältnissen wenn auch nicht gerade krisenhafte Folgen hätte, aber immerhin geeignet wäre, die betreffenden Wirthschaftszweige empfindlich zu schädigen.

Was die Anordnung des neuen Tarifs betrifft, so findet sich darin eine Reihe von Aenderungen, welche eine leichtere Handhabung und eine bessere Uebersichtlichkeit des Tarifs ermöglichen.

— **Getreidebeförderung auf der Südbahn.** Auf den ungarischen Linien der Südbahngesellschaft können zufolge Genehmigung des ungarischen Handelsministeriums vom 1. September ab bis Ende laufenden Jahres — im Bedarfsfalle bezw. bei Güterandrang — die nach Fiume und nach dem Zollauslande bestimmten Getreidesendungen und Mahlprodukte ausser der Reihenfolge befördert werden, und kann ferner hinsichtlich der im innerungarischen sowie im österreichisch-ungarischen Verkehr zur Aufgabe gelangenden Wagenladungsgüter (lebende und verderbliche Güter ausgenommen) bezüglich der Aufnahme und der Lieferfrist der § 55 Punkt 3 des Betriebsreglements (Beginn des Laufes der Lieferfrist vom Zeitpunkte der t h a t s ä c h l i c h e n A b b e f ö r d e r u n g des betreffenden Wagens) angewendet werden.

— **Musterentnahme nach erfolgter Aufgabe von Getreidesendungen.** Die ungarischen Staatsbahnen haben die Verfügung getroffen, dass von aufgegebenen, bereits abgewogenen, jedoch noch nicht verladenen Getreidesendungen die Entnahme von Mustern den Aufgebern unter folgenden Bedingungen gestattet sei: 1. Die Musterentnahme ist dem auf Grund des Frachtbriefduplikats oder Aufgabescheines bezw. Depotscheines legitimirten Aufgeber nur in so lange gestattet, als die Sendung im Magazin oder Getreideschuppen lagert. Den bereits verladenen Sendungen können Muster unter keiner Bedingung entnommen werden. 2. Die Entnahme eines Musters kann nur vom Stations- (Magazins-) Vorstand oder dessen Stellvertreter den Parteien gestattet werden; der Magazinmeister oder ein anderer verlässlicher Bediensteter des Magazins hat die Partei zur betreffenden Sendung zu begleiten und bis zur Entfernung derselben anwesend zu sein. 3. Von der zu einem Frachtbriefe gehörigen Getreidesendung

darf höchstens 1 kg als Muster entnommen werden. Gleichzeitig wurden die Stationen darauf aufmerksam gemacht, dass wegen Entnahme von Mustern weder die Verladung noch die Abrollung der Getreidesendungen eine Verzögerung erleiden darf.

Luxemburg.

— Die Neubaulinie Luxemburg-Petingen der luxemburgischen Prinz Heinrich-Eisenbahngesellschaft soll dem Vernehmen nach am 8. September d. J. eröffnet werden. Der letzte Geschäftsbericht äussert sich voller Genugthuung darüber, dass mit der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen über die Bedingungen der Einfahrt der Petinger Linie in den Bahnhof Luxemburg ein Einvernehmen zu Stande gekommen ist. „Das nunmehr erzielte Einverständniss" — so heisst es da — „lässt hoffen, dass die Schwierigkeiten, die zwischen beiden Verwaltungen entstanden waren und sich namentlich in der Kündigung der Transportleitungen äusserten, nunmehr endgültig beseitigt sind. Wir hoffen, dass die erzielte Verständigung auf die Beziehungen zwischen beiden Verwaltungen einen glücklichen Einfluss haben wird und dass dieselben im beiderseitigen Interesse den herzlichen Charakter wieder annehmen werden, den sie so lange besassen." An anderer Stelle lesen wir in Bezug auf Industrieanlagen, die an den Bahnlinien im Entstehen begriffen sind und in Zukunft zur Steigerung des Verkehrs beitragen können, wörtlich: „An unserer Erzbeckenlinie zu Differdingen errichtet die Gesellschaft Differdingen-Dannenbaum einen dritten Hochofen, Walzwerke und ein Stahlwerk. Diese verschiedenen Anlagen gehen ihrer Vollendung entgegen und werden wahrscheinlich im Laufe des Jahres 1900 in Betrieb gesetzt. In Rodingen ist seit einiger Zeit eine neue Fabrik feuerfester Produkte in Betrieb. Ferner wird dort eifrig an dem Bau einer Giesserei gearbeitet."

Vereinsausland.

— **Verschlechterung des Betriebskoeffizienten bei den englischen Eisenbahnen im ersten Halbjahre 1900.** Die Roheinnahmen der 12 leitenden englischen Eisenbahnen beliefen sich nach einer Notiz im „Engineering" vom 24. August in dem mit dem 30. Juni abgelaufenen Halbjahre auf 36 947 000 £; das bedeutet eine Zunahme von 1 199 000 £ oder 3,4 % im Vergleich zu dem entsprechenden Zeitraum 1899; die Ausgaben für den gleichen Zeitraum 1900 betrugen 23 247 000 £, sie haben gegen das erste Halbjahr 1899 um 1 736 000 £ oder um 8,1 % zugenommen; der Ueberschuss betrug 13 700 000 £, d. h. 538 000 £ oder 3,8 % weniger. Der Betriebskoeffizient betrug 63 % gegen nur 60,3 % im ersten Halbjahre 1899, er ist also um fast 3 % gestiegen! Es zeigt sich also auch bei den englischen Bahnen die fast bei allen festländischen Bahnen auftretende Erscheinung, dass zwar die Einnahmen wachsen, in noch höherem Maasse aber auch die Ausgaben, so dass der Betriebskoeffizient sich verschlechtert. Diese für die Abschlüsse des Jahres 1899 gegenüber 1898 überall feststehende Erscheinung dauert bei den englischen Bahnen also auch für das erste Halbjahr 1900 an und lässt die auch in den allgemeinen Verhältnissen begründete Vermuthung zu, dass diese Verschlechterung des finanziellen Ertrages auch auf den festländischen Bahnen noch fortdauert. Mit der fortgesetzten Steigerung der Preise der Materialien, der Löhne und sonstigen Personalausgaben hält die Zunahme der Einnahmen nicht gleichen Schritt. Es fehlt ja nun nicht an Anzeichen, dass die Preise der hauptsächlichsten Betriebsmaterialien den Höhepunkt erreicht haben, ja zum Theil etwas nachzulassen beginnen; ob aber noch im laufenden Jahre sich schon ein Einfluss auf die Betriebsausgaben der Eisenbahnen geltend machen wird, ist doch wohl zweifelhaft.

In wie ungewöhnlichem Maasse namentlich die Ausgaben für die Lokomotivkohlen in England gewachsen sind, ergibt sich aus einer Zusammenstellung an einer anderen Stelle des englischen Blattes. Danach sind bei 20 dort namentlich aufgeführten grossen Eisenbahnen Englands und Irlands im ersten Halbjahre d. J. für 2 535 787 £ Kohlen verbraucht, während dieselben Bahnen im gleichen Zeitraum des Vorjahres nur für 1 920 357 £ Kohlen brauchten. Dieser eine Hauptfaktor der Ausgaben hat also um 32 % zugenommen, während die Verbrauchsmenge doch vermuthlich nur etwa in der Höhe der Verkehrszunahme, also vielleicht um 3—4 %, wuchs!

— **Zugzusammenstoss auf der kaledonischen Untergrundbahn in Glasgow.** Am Abend des 25. August d. J. stiessen auf der Anderston Cross-Station der genannten Untergrundbahn wieder zwei Züge aufeinander. Der eine der beiden Züge, wie es scheint, ein Sonderzug von Hamilton nach Mary Hill, der aus acht Wagen bestand, hielt in der Station; er hatte einige Minuten Verspätung, weil er durch einen Schaden an der Bremse etwas aufgehalten worden war. Die Fahrgäste öffneten gerade die Thüren der Abtheile um auszusteigen, als der andere Zug hinten auffuhr und die vier letzten Wagen des Zuges vollständig zertrümmerte. Die Insassen des auffahrenden Zuges kamen mit dem Schrecken davon, während in dem stehenden Zuge eine furchtbare Verwirrung entstand, die noch dadurch verschlimmert wurde, dass die ganze Scene von dichten Rauchwolken eingehüllt war, da der Bahnhof gerade am Ausgange eines Tunnels liegt. Aus dem Trümmerhaufen kamen herzzerreissende Schreie von den Begrabenen. Glücklicherweise war das letzte Abtheil des Zuges leer, sonst wäre das Unglück noch bedeutend grösser gewesen. Polizei und Aerzte waren gleich zur Stelle. 36 Verwundete wurden aus den Trümmern hervorgeholt; geradezu ein Wunder ist es, dass kein einziger Fahrgast getödtet wurde.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Berichtigung.

Die in Nr. 63 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 15. August d. J. auf Seite 969 unter (1961) enthaltenen mit II bezeichneten, im Rückvergütungswege gültigen Frachtsätze finden nur zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach überseeischen Ländern gegen Vorlage der Seeconossemente Anwendung. (2085)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

2. Lieferfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Kundmachung, betreffend Maassnahmen anlässlich der Herbstmanöver in Krain.

Infolge starker Inanspruchnahme der Strecke Graz-Triest durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver in Krain und der hierdurch bedingten Einschränkung bezw. gänzlichen Sistirung des Güterzugverkehres auf der vorbezeichneten Strecke werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. August l. J. Z. 40 620/16 folgende Anordnungen getroffen:

a) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wird für die Zeit vom einschliesslich 3. bis einschliesslich 5. September l. J. das Ruhen des Laufes der Lieferfrist für jene Civilfrachtgüter festgesetzt, deren Beförderung durch die auf der eingangs bezeichneten Strecke eingetretene Einschränkung bezw. Sistirung des Güterzugverkehres behindert ist.

Das Ruhen der Lieferfrist gilt auch für solche Frachtgüter, welche auf den übrigen Strecken der gefertigten Verwaltung und auf fremden Bahnen zur Aufgabe gelangt sind und aus obiger Ursache aufgehalten werden.

b) Vom 31. August bis einschliesslich 5. September l. J. findet in der Station Rakek eine Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern nicht statt.

c) Ferner wird die Nothwendigkeit eintreten, in unserem Betriebsbereiche während der Zeit vom einschliesslich 1. September bis einschliesslich 5. September l. J. von dem nach § 55 Absatz 2 des Betriebsreglements der Eisenbahn zustehenden Rechte, Güter nach Zulänglichkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu nehmen, Gebrauch zu machen.

d) Diese Maassnahmen finden auf Eil-

güter, lebende Thiere und Approvisionirungsartikel keine Anwendung.
Wien, im August 1900. (2086)
Die Generaldirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Eröffnung der Haltestelle „Villa Lagarina" als Station für den Gesammtverkehr.
Am 10. September l. J. wird die auf der Linie Kufstein-Ala zwischen der Haltestelle Volano und der Station Roveredo gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle „Villa Lagarina" als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.
Wien, am 24. August 1900. (2087)

4. Güterverkehr.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.
Ausnahmetarif 7 für Getreide.
Laut Mittheilung der Verwaltung der russischen Südostbahnen ist die Linie Kowalewo-Lichaja-Kriwomusginskaja dem regelmässigen Güterverkehr übergeben worden. Die Abfertigung zu den auf Seite 61 und 138 des Tarifs aufgeführten Frachtsätzen von den Stationen dieser Linie kann somit fortan erfolgen.
Königsberg, den 25. Aug. 1900. (2088H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Am 1. September d. J. gelangen im Verkehr mit Moabit unter Aufhebung der im Tarifheft 1 Seite 40 und 232 angegebenen Beträge folgende Anstossfrachten zur Einführung:

	für 100 kg
in der Eilgutklasse	24 ₰
„ „ Stückgutklasse I u. II	12 „
„ „ Wagenladungsklasse A 1	9 „
„ „ „ B	8 „
im Spezialtarif A 2 und I	6 „
„ „ II	5 „
„ „ III	3 „
„ Ausnahmetarif 44 a	11 „
„ „ 44 b und c	6 „
„ „ 44 d	5 „

Breslau, den 28. August 1900. (2089)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Tharandt der sächsischen Staatseisenbahnen in den nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif einbezogen.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Bromberg, den 25. August 1900. (2090)
Königliche Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 B für Rohjute — Ebenfurth — finden unter Auflassung des Minimalquantums und der Kautionsstellung mit rückwirkender Kraft vom 1. Januar 1900 ab im Kartirungswege Anwendung.
Altona, den 1. September 1900. (2091)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Die laut unserer Bekanntmachung vom 2. Juni l. J. auf den 31. August l. J. gekündigten Frachtsätze der Tarifhefte I A und I B für den Verkehr mit den Stationen der schweizerischen Seethalbahn bleiben noch bis zu der bevorstehenden Einführung neuer, erhöhter Frachtsätze, bezüglich welcher s. Zt. Bekanntmachung erlassen werden wird, in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 23. August 1900. (2092)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.
Am 1. September d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 14 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für neu in den Verband aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg und der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn sowie Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen.
Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn treten erst von einem noch näher bekannt zu gebenden Zeitpunkte an in Kraft.
Soweit Frachterhöhungen vorliegen, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Oktober d. J. Gültigkeit.
Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.
Hannover, den 24. August 1900. (2093)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Am 15. September d. J. treten in den Tarifheften 1 und 2 folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz usw.) in Kraft:
a) Tarif Theil II — Heft 1
von Mauthausen k. k. St. B. nach Halle a. S. 160 ₰,
b) Tarif Theil II — Heft 2
von Kalwang k. k. St. B. nach Halle a. S. 191 ₰
für 100 kg.
Breslau, den 24. August 1900. (2093a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene und Ermässigungen für seitherige Verbandsstationen, Erweiterung der Ausnahmetarife, sowie sonstige unwesentliche Aenderungen.
München, den 27. August 1900. (2094)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreich.-ungarischer Kohlenverkehr.
Heft II.
Infolge Verstärkung des Oberbaues auf der Strecke Bánréve-Dobsina können Wagen mit mehr als 10 t Tragfähigkeit bis zum Ladegewichte beladen auf dieser Strecke verkehren.
Hiernach sind die in dem auf Seite 17—27 enthaltenen Verzeichnisse angeführten Stationen Alsó-Sagó, Bettlér, Dobsina, Gombaszög, Horka, Pelsöcz, Rozsnyó und Tornalja, sowie die hierbei angeführte Bruttogewichtszahl 18 zu streichen.
Für den Uebergang auf die Csetnekvölgyer und Murányvölgyer Lokalbahn ist die Station Pelsöcz transit mit dem Bruttogewichte von 20 t aufzunehmen.
Kattowitz, den 27. August 1900. (2095)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene, sowie Ermässigungen für seitherige Verbandsstationen, Erweiterung der Ausnahmetarife, sowie sonstige unwesentliche Aenderungen.
Insoweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen, niedrigeren Frachtsätze noch Gültigkeit bis 1. November 1900. Die Eröffnung der Station Diedenhofen-Beauregard für den Güterverkehr wird später bekannt gegeben; bis zu diesem Zeitpunkt haben die für die genannte Station vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze keine Gültigkeit.
München, den 27. August 1900. (2096)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.
Theil II vom 1. Januar 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. ermässigen sich die sämmtlichen im Nachtrag I, Seite 36—40 aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 ab Regensburg Donaulände um 0,5 ₰ bezw. 0,6 Cts. für 100 kg.
Die Berichtigung der Frachtsätze ist durch Streichung der Bruchtheile vorzunehmen.
München, den 29. August 1900. (2097)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.
Vom 5. September 1900 ab gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 31 auch im Verkehre mit Cette transit, jedoch nur für Sendungen von und nach Spanien.
Dresden, den 28. August 1900. (2098)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält im Allgemeinen neue und ermässigte Frachtsätze.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis 1. November 1900 in Kraft.
München, den 25. August 1900. (2099)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen von Stationen der schweizer. Nord-

ostbahn (einschliessl. der Bötzbergbahn), sowie von Stationen der Central- und Westschweiz nach Stationen der württ. Staatseisenbahnen vom 1. September 1898 je der Nachtrag I in Kraft.

Stuttgart, den 25. August 1900. (2100)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 2. Juli d. J. in der Vereinszeitung Nr. 52 wird die Gültigkeitsdauer der Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der schweizer. Seethalbahn im Theil II, Heft 3 der württ.-schweizer. Gütertarife vom 1. September 1899 und im Ausnahmetarif für Getreide etc. der schweizer. Centralbahn etc. mit Württemberg vom 1. Dezember 1899 bis auf weiteres verlängert.

Stuttgart, den 28. August 1900. (2101)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900, soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. November 1900 tritt der Nachtrag 3 zum Tarif Theil II vom 1. August 1897 in Kraft; er enthält unter anderem Aenderung der Bestimmung, betreffend Bahnhofs- und Abfertigungsverhältnisse in Bremerhaven und Geestemünde, neuen Ausnahmetarif für frische Fische und Butter als Eilstückgut, Klassentarifsätze für Bregenz und Graz, Ausnahmetarife für Weissblech und Mineralwasser, Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife für Eisen, Papier, Tabak, Baumwolle, Eier und Holz etc., sowie Porzellanerde und Einbeziehung der Stationen Harburg U. E., Pommerensdorf und Stationen der k. k. Staatsbahnen in den Sp.-T. III.

Er ist zum Preise von 37 ₰ = 43 Heller bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu beziehen.

Altona, den 29. August 1900. (2102)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Einbeziehung der Station Ihringshausen in den Ausnahmetarif Nr. 16 für lebendes Geflügel, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1896.)

Mit Gültigkeit vom 10. September 1900 wird die Station Ihringshausen der königlichen Eisenbahndirektion Cassel in den vom 1. September 1896 bestehenden Tarif Theil II, Heft 1 für den obbezeichneten Verkehr, Seite 130, in die Schnitttafel B des Ausnahmetarifes 16 mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Schnitttafel B:

Vom Schnittpunkt nach	Stückgut für 100 kg in	für einen ein-bödigen Wagen	für einen mehr-bödigen Wagen
	Pfennig	Mark	Mark
Ihringshausen	1 244	163,70	217,00

Wien, am 27. August 1900. (2103)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.
Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheile etc.

Mit Gültigkeit vom 10 September 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, treten für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheilen, ferner für sämmtliche Waaren aus unedlen Metallen, welche laut Güterklassifikation des Tarifes Theil I, Abtheilung B des österr.-ungar.-russischen Eisenbahnverbandes nach Ausnahmetarif II/a, b, c tarifiren, bei Aufgabe als Frachtgut in Sendungen:

a) unter 5 000 kg
bei Frachtzahlung für
b) mindestens 5 000 kg } pro Frachtbrief und Wagen
c) „ 10 000 „ }

nachstehende Frachtsätze pro 100 kg in Hellern im Kartirungswege in Kraft:

Von / Nach	Brody Bahnhof trs. a)	b)	c)	Granica trs. bezw. Sczakowa trs. a)	b)	c)	Nadbrzezie Landungsplatz trs. a)	b)	c)	Nowosielitza Bahnhof trs. a)	b)	c)	Podwoloczyska Bahnhof trs. a)	b)	c)
Tinischt	255	220	187	124	107	91	206	177	150	315	273	231	284	246	208

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1 des oben bezeichneten Verkehres vom 1. August 1895 maassgebend.

Wien, am 27. August 1900. (2104)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
(Kartirungs-Frachtsätze für Obst, frisches, unverpackt.)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900 gelangen für Obst, frisches, und zwar: Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben, sämmtlich unverpackt (alla rinfusa), bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen zwischen der Station Jitschin einerseits und den in den Tarif des deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen andererseits direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 29. August 1900. (2105)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Zum Tarif für den preussisch-hessisch-oldenburgischen Personenverkehr vom 1. Juni d. J. tritt am 1. September d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neben Berichtigungen etc. Ergänzungen der Preistafeln.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen der Nachtrag auch käuflich zu beziehen ist, zu erfahren.

Oldenburg, den 24. August 1900. (2106)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

400 Stück Schotterabschlussblechen für einfache Weichen,
100 Stück desgleichen für Kreuzungsweichen,
1 500 Stück Klemmhaken und
3 000 Stück Befestigungsschrauben für Schotterabschlussbleche.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden auf portofreie Anfragen von uns abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens
Montag, den 10. September d. J., Vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben stattfindet.

Die Zuschlagsfrist beträgt drei Wochen.

Karlsruhe, den 25. August 1900. (2107)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Werkholzlieferung.

Der Bedarf der k. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1901 soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Masse der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle kostenfrei abgegeben.

Die angebotenen Mengen und die Einzelpreise sind in diese Verzeichnisse bei den betreffenden Sorten einzusetzen.

Die Angebote wollen spätestens bis Sonnabend, den 22. September 1900, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung“ versehen bei unterzeichneter Stelle eingereicht werden.

Cannstatt, den 30. August 1900. (2108)
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.
Scherff.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 69. 5. September 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Bahnumbauten in London.

Nach der unlängst erfolgten Betriebsvereinigung der Südostbahn und der London-Chatham- und Dovereisenbahn ist eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsanlagen dieser beiden Bahnen, die bis dahin in ausgesprochenem Wettbewerb arbeiteten und namentlich den Festlandverkehr einander streitig zu machen suchten, ins Werk gesetzt worden, nicht nur durch Beschaffung besserer Zugverbindungen mit der Hauptstadt, sondern auch durch erhebliche Erweiterung der Bahn- und Bahnhofsanlagen bei der Londonbrücke, an der Cannonstrasse und am Charing Cross. An diesen Punkten insbesondere, dem Gebiet der Südostbahn angehörig, war nachgerade die Abwickelung des Verkehres mit den allergrössten Schwierigkeiten, die Foxwell und Farrer in ihrem Werke „Express trains, English and Foreign" beredt geschildert haben, verbunden, und wenn irgendwo Bahnanlagen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, so war dies hier der Fall. Jetzt aber werden hier Aenderungen vorgenommen, mit denen die Bahnen den beständig wachsenden Verkehrsbedürfnissen auf lange Zeit gerecht werden. Zu diesem Behufe werden zunächst, einem in der „Railway News" vom 14. Juli d. J. veröffentlichten Bericht zufolge, die Gleisanlagen zwischen den genannten drei Endstationen in solchem Maasse erweitert, dass endlich die bisher so sehr vermisste Pünktlichkeit im Zugdienste gesichert ist. Ein umfassender und bis in alle Einzelheiten ausgearbeiteter Entwurf des Generaldirektors Wallis und des Oberingeniörs Tempest bringt für jeden der erwähnten Bahnhöfe wesentliche Aenderungen.

Der untere Stock der London Bridgestation, der gegenwärtig ausschliesslich zur Annahme und Ausgabe von Eilgütern dient, soll in eine Personenstation umgewandelt und mit vier Bahnsteigen von 718 m Gesammtlänge, einer besonderen Fahrkartenausgabe und einer nach dem bisherigen Personenbahnhof führenden Fussgängerbrücke versehen werden. Eine Erweiterung des Viaduktes zwischen New Cross und London Bridge, der bisher neun Gleise — davon sechs der Südostbahn gehörige — trug, ist bereits in Angriff genommen, wodurch dem vergrösserten Stadtverkehr von und nach London Bridge Rechnung getragen und zugleich eine Entlastung der Cannonstrassen- und Charing Crossbahnhöfe erreicht wird, die dadurch Luft bekommen für den Kentküsten- und Festlandverkehr. Der Eilgutverkehr, der nun endgültig von London Bridge verschwindet, wird künftig in einer Güterniederlage abgewickelt, die in der Ewerstrasse dicht neben der Schleife (*A* in der umstehenden Abbildung) erbaut wird, welche die Chatham- und Doverlinie bei Blackfriars an den von der Cannonstrasse nach der Londonbrücke führenden Strang der Südostbahn anschliesst. Die Anlage, welche auf einem Grundstück von rund 45 Ar Flächenraum errichtet wird, erhält 370 m Ladebühnen. Auf die Zufahrstrasse kann man sowohl von der Georgestrasse als der Gambiastrasse gelangen. Die Güter gelangen in Gravel Lane zur Annahme und werden durch Druckwasseraufzüge auf Schienenhöhe gehoben.

Die Waterlooanschlussstation, wo die den Charing Cross- oder Cannonstrassen-Bahnhof aufsuchenden Reisenden der Südwestbahn auf die Südostbahn übergehen und umgekehrt, zeigt bereits ein neues Antlitz. Da der alte Bahnhof den gegenwärtigen Erfordernissen bei weitem nicht mehr genügt, wird er durch einen neuen, dem bedeutenden Verkehre angemesseneren Bau ersetzt werden. Auf einer Erweiterung des Viaduktes ist noch ein neuer Bahnsteig angelegt worden; die vier Bahnsteige der neuen Station sind um insgesammt rund 430 m länger als die bisherigen. Für eine angemessene Verbindung mit dem Südwestbahnhofe Waterloo wird durch eine gedeckte Fussgängerbrücke gesorgt, die für eine

bequeme Beförderung des Gepäckes von dem einen Bahnhof zum anderen breite Gallerien mit anschliessenden bequemen Rampen erhält.

An der Fussgängerbrücke wird ein Handgepäckraum und eine Gepäckannahme errichtet; auf den Abfahrtsteigen befinden sich Erfrischungs- und Warteräume; in der Sandallstrasse, dicht beim Waterloo Road, ist die Fahrkartenausgabe, ferner ein geräumiger Fahrradschuppen und ein zur Fussgängerbrücke hinaufführender Druckwasseraufzug vorgesehen. Die Station wird ungefähr verdoppelt.

Zugleich mit der Erweiterung des Charing Crossviaduktes vom Belvedere Road bis zur Southwarkstrasse, durch die von der Charing Crossbrücke bis zur letztgenannten Strasse Raum für vier Gleise gewonnen wird, beabsichtigt die Gesellschaft die Charing Crossstation selbst nach beiden Seiten hin zu verbreitern. Hierdurch werden nicht nur etwa 226 qm Fläche für neue Bahnsteige gewonnen, sondern es wird auch ermöglicht, den Verkehr der Hauptlinie und den Festlandverkehr vom Ortsverkehr getrennt zu halten, wovon sich die Gesellschaft grosse Vortheile verspricht. So lange die Anschlusszüge der Kanaldampfer dieselben Schienen benutzen, wie die übrigen, von den Dampfern unabhängigen Züge, kann ein regelmässiger Betrieb nicht gewährleistet werden; immerhin versprechen die von Cosmo Bonsor und seinen Mitdirektoren durchgeführten umfangreichen Verbesserungen für die nächste Zukunft ein für die Aktionäre wie für die Reisenden gleich befriedigendes Ergebniss. Die Schwierigkeiten, welche bisher einer pünktlichen Einhaltung der Fahrzeiten im Wege standen, werden allmählich beseitigt; denn Hand in Hand mit den auf den Londoner Bahnhöfen eingeführten Verbesserungen wird der für die gemeinsamen Angelegenheiten der Südost- und Chatham-Doverbahn eingesetzte Ausschuss auch längs der Linie bis Orpington, das wahrscheinlich für die nächste Zeit die Grenze des Vorortverkehrs bilden wird, namhafte Aenderungen vornehmen lassen. In diesem Sinne wird zunächst die Station Spa Road vergrössert und mit besonderen Bahnsteigen für die Züge von und nach dem Stadtinnern versehen. Ferner erwies sich infolge der beständigen Zunahme der Bevölkerung in den östlichen Stadtbezirken der Bau eines neuen Bahnhofes beim Rotherhithe New Road erforderlich, der mit einem 185 m langen Ankunfts- und einem ebenso langen Abfahrtsbahnsteig für den Ortsverkehr, auskömmlichen Warteräumen und einer auf Strassenhöhe liegenden Fahrkartenausgabe ausgestattet wird. Zwischen St. John's und Orpington wird die Bahn erweitert; von der Dartfordlinie nach dem Hither Green-Anschluss wird eine doppelgleisige Schleife gelegt; bei diesem Anschluss verfügt die Gesellschaft zur Aufstellung von Zügen, die nur während der Stunden des dichtesten Verkehrs erforderlich sind, über vorzüglich geeignete umfangreiche Gleise. Die Station Hither Green selbst wird durch zwei neue, je 189 m lange, ausschliesslich für den Verkehr der Hauptlinie bestimmte Bahnsteige vergrössert, nach deren Fertigstellung die gesammte Bahnsteiglänge 1 045 m betragen wird. Auf der östlichen Seite der Station am Londoner Ende des Bahnhofs wird eine neue Fahrkartenausgabe gebaut und durch einen Tunnel mit allen sechs Bahnsteigen verbunden. Eine entsprechende Erweiterung ist für die Grove Parkstation in Aussicht genommen, wo zwei neue Bahnsteige für den örtlichen Verkehr angelegt werden. Diese Station wird über rund 950 m Bahnsteige verfügen. Im Zusammenhang mit diesen Neuanlagen werden Aenderungen am Bromley Road vorgenommen; die Brückenbreite wird verdoppelt, wodurch Raum für einen Droschkenstand gewonnen wird. Die Fahrkartenausgabe und die Stationsgebäude werden auf der Brücke in Strassenhöhe angelegt; die Zugänge zu den Bahnsteigen erhalten eine Steigung von 1 : 9; Warteräume mit besonderen Ausgängen sind auf allen Bahnsteigen vorgesehen. Zwischen Grove Park und Chislehurst wird eine neue Station bei Elmstead Lane errichtet; Zufuhrweg und Fahrkartenausgabe liegen auf der östlichen Seite. Die Station wird vier Bahnsteige von je 183 m Länge erhalten, zwei für den Verkehr der Hauptlinie und zwei für den örtlichen Verkehr. Die Station Chislehurst wird gleichfalls namhaften Aenderungen unterzogen, um mit der Entwickelung des schönen Landstriches Schritt zu halten. Es werden Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteige auch für die Hauptlinie, von je 218 m Länge, angelegt; die Fahrkartenausgabe auf der östlichen Seite wird bedeutend vergrössert; auf der westlichen Seite werden ein neuer Zufuhrweg und eine Fahrkartenausgabe und ein Fusspfad nach dem Chislehurst Road hergestellt. Warteräume sind auf allen Bahnsteigen vorgesehen; auf beiden Seiten der Bahn werden Unterstände für Kutschen angelegt. Jeder Bahnsteig wird einen Druckwasser-Gepäckaufzug erhalten.

Mit Rücksicht auf die Verkehrszunahme, die infolge der angeführten Erweiterungen und Neuanlagen erwartet wird, ist beschlossen worden, neben dem Tunnel von Chislehurst noch einen zweiten Tunnel anzulegen und die Länge des vorhandenen Tunnels auf 197 m zu verkürzen. Der neue Tunnel wird 179 m lang sein. Die Station Orpington besitzt gegenwärtig zwei Bahnsteige an der Hauptlinie mit rund 296 m Gesammtlänge; in Zukunft wird sie sechs Bahnsteige von zusammen 1 184 m Länge besitzen und zwar zwei für die Hauptlinie, zwei für den Ortsverkehr und zwei weitere für ein Stumpfgleis. In England wird bekanntlich Aussenbahnsteigen vor Zwischenbahnsteigen im allgemeinen der Vorzug gegeben, wenn auch schon lange Stationen mit Zwischenbahnsteigen, auch im Londoner Vorortverkehr, Anwendung finden, ähnlich wie bei der Berliner Stadtbahn. Alle sechs Bahnsteige in Orpington werden mit reichlichen Warteräumen versehen. Auf der östlichen Seite wird ein neuer

Zugangsweg von Broom Hill aus angelegt. Orpington erhält Platz für die Aufstellung von 120 Güterwagen, einen Lokomotivschuppen mit Drehscheibe, Aufstellungsgleise für fünf Güter- und zwei Vorort-Personenzüge, Verladeeinrichtungen für Pferde und Kutschen auf beiden Seiten, ferner Viehhürden und ein Kohlenlager, so dass Orpington eine der grössten und bestausgerüsteten Vorortstationen Londons wird. Durch gleichzeitige Herstellung einer Gleisverbindung bei Chislehurst zwischen den Hauptlinien der Südostbahn und der Chathambahn wird es möglich gemacht, jeden der Londoner Endbahnhöfe der beiden Bahnen von jeder Hauptlinie bequem zu erreichen. Im Zusammenhang damit wird behufs Entlastung des Anschlusses beim Surreykanal, wo das Gütergleis nach Bricklayers Arms abzweigt und dadurch gegenwärtig Verkehrsstockungen und Verzögerungen an der Tagesordnung sind, ein von dem vorhandenen Viadukt unabhängiges Umführungsgleis von New Cross nach Corbett's Lane angelegt, so dass eine Anhäufung von Zügen durch das Rangiren von Güter- und Leerzügen bei diesem Anschluss vermieden wird. Auf den weiter im Lande befindlichen Bahnhöfen zu Ashford und Tunbridge Wells werden Umbauten vorgenommen; für erstere Station ist die Errichtung neuer, umfassender Schuppen in Aussicht genommen, um hier nach und nach die sämmtlichen zwischen Longedge und Ashford zerstreut liegenden Maschinen- und Wagenwerkstätten zu vereinigen.

Eine bedeutende Vermehrung wird das rollende Material erfahren. Etwa 500 gut ausgerüstete Wagen sind bereits in Bestellung gegeben, worunter eine beträchtliche Anzahl vierachsiger Wagen mit Drehgestellen, die seit einiger Zeit in England allgemein in Aufnahme gekommen sind. Die Gesellschaft wird keine Durchgangszüge mehr bauen, da in Anbetracht der nur geringen zurückzulegenden Fahrten ein besonderes Bedürfniss dafür nicht vorhanden ist. Besondere Aufmerksamkeit ist auch der Beleuchtung der Züge gewidmet worden, und auf Grund einer eingehenden Prüfung aller in Frage kommenden Beleuchtungsmittel sowie mit Rücksicht auf den Unfall, der unlängst auf der Westbahn bei Slough stattfand, und die Gefährlichkeit des Gases werden sämmtliche Personenzüge elektrisches Licht erhalten. Weiter sind nicht weniger als 80 Lokomotiven bestellt worden, 20 bei den Ashfordwerken, 20 bei Fabriken. Sie erhalten eine grössere Heizfläche als alle bisherigen Lokomotiven der Bahn. Auf diese Weise werden die Festlandeilzüge nach Dover noch weiter beschleunigt.

Die vorstehend erörterten Vorgänge sind sehr bemerkenswerth. Sie beweisen aufs neue, welche Vortheile durch eine Vereinheitlichung im Ausbau und in der Betriebsführung von Bahnnetzen sich für das grosse Publikum wie für die Bahnen selbst gewinnen lassen und zeigen, wie berechtigt solche Bestrebungen nach Vereinheitlichung, die schliesslich im Staatsbahnsystem gipfeln müssen, sind. Auch in England mehren sich die Stimmen, die für Verstaatlichung der Bahnen eintreten. So lange diese Art von Einheit nicht erreicht sein wird, bemühen sich die englischen Bahnen, auf dem Wege der Betriebsvereinbarungen ein nach Lage der Sache möglichst zweckmässiges Zusammenarbeiten zu erreichen, und sind auf diesem Wege thatsächlich so weit vorgeschritten, dass man schon lange nicht mehr von einem Wettbewerb in der Fahrpreisunterbietung, sondern allenfalls noch von einer solchen in der Ueberbietung an Reiseannehmlichkeiten sprechen kann.

Die Zollabfertigung und der Bahnbetrieb.

Der internationalen Kommission des Eisenbahnkongresses sind seitens der Herren M. Margot, Ingeniör der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, und Julius Prahacs, Inspektor der ungarischen Staatseisenbahnen, Denkschriften eingereicht worden, welche die Vereinfachung der Grenzzollbehandlung im Interesse einer schnelleren Zugbeförderung zum Gegenstande haben. Dieselben wurden von der genannten Kommission in der Märznummer ihres „Bulletin" veröffentlicht und haben in der Berner Zeitschrift für Internationalen Eisenbahntransport eine eingehende Besprechung gefunden, der wir folgendes entnehmen.

Beide Verfasser sind kundige und erfahrene Fachmänner, und es ist daher erklärlich und zugleich erfreulich zu beobachten, wie sie in den Hauptpunkten ihrer Darlegungen zu durchweg gleichlautenden Urtheilen kommen. Sie sehen in den an den Grenzstationen vorzunehmenden Maassnahmen der Zollbehörden eins der wesentlichsten Hemmnisse, welche der beschleunigten Eisenbahnbeförderung entgegenstehen, und beklagen, dass, während auf allen Gebieten des neuzeitlichen Verkehrs sich ein Anpassen an die Bedürfnisse des Bahndienstes geltend und fühlbar gemacht hat, die Zollplackereien noch genau die gleichen geblieben sind wie im achtzehnten Jahrhundert, und dass die Handhabung des Zollabfertigungsdienstes sich noch durchweg in denselben Formen bewegt, wie sie an den Landstrassen der guten alten Zeit hergebracht und üblich war. Abgesehen von den Eilgutsendungen findet eine Abfertigung nur in den den Zollbeamten vorgeschriebenen Dienststunden statt, und diese Dienststunden sind stets auf die Tagesstunden beschränkt, während doch der Eisenbahndienst auf allen wichtigeren Strecken und Stationen auch Nachts nicht ruht und mit Hilfe der neuen künstlichen Beleuchtungsmittel in den Nachtstunden ohne jede Schwierigkeit durchgeführt werden kann. Hieraus ergibt sich der bedauerliche Missstand, dass alle nach 6 Uhr Abends auf einer Grenzstation eingehenden Güterzüge bis zum folgenden Morgen oder, wenn der folgende Tag ein Sonn- oder Festtag ist, auch noch über diesen hinaus müssig auf den Bahnhofsgleisen stehen bleiben. Dadurch aber werden diese gesperrt und der Verkehrsdienst in einer oft lästig empfundenen Weise erschwert und behindert. Eine wesentliche Beschleunigung des gesammten Verkehrs und eine wirksam Verbesserung aller Betriebsverhältnisse würde sich also dadurc erzielen lassen, dass auf den Grenzstationen anstatt der üblichen acht Bürostunden des Zolldienstes ein durchgehender Dienst, welcher auch die Nachtzeit mit umfassen müsste, eingeführt würde.

Man kann angesichts dieser Uebelstände den Herren Margot und Prahacs nur völlig beipflichten, wenn sie eine gründliche Regelung der Grenzzollbehandlung durch internationale Vereinbarungen und gemeingültig festgestellte Vorschriften befürworten, wie solche bereits im Jahre 1857 zwischen dem deutschen Zollverein und Oesterreich-Ungarn abgeschlossen und vereinbart worden sind und sich vortrefflich bewährt haben Als einen Punkt, der sich besonders lästig bemerkbar gemacht hat und deshalb dringend der Besserung bedarf, bezeichnen beide Verfasser übereinstimmend die Behandlung des Gepäcks der Reisenden bei Personenzügen, welche oft zu langen und gefahrbringenden Zugverspätungen auf den Grenzstationen Anlass gibt und deshalb weit zweckmässiger und sachdienlicher während der Fahrt durch mitfahrende Zollbeamte vorgenommen werden könnte, wie dies auf einigen internationalen Schnellzügen bereits geschieht. Auch einige weitere Vorschläge, die sich durch ihre Einfachheit und Sachlichkeit empfehlen, wollen wir hier nicht unerwähnt lassen: so namentlich könnte eine grössere Beschleunigung dadurch herbeigeführt werden, dass die von der Eisenbahn in den Frachtbrief eingetragenen Angaben über das Gewicht der Güter und über die Zahl und den Umfang der einzelnen Stücke von den Zollbehörden regelmässig ohne weitere Nachprüfung übernommen würden, und ferner, wenn man sich bei Transitgütern darauf beschränkte, sie unter zollamtlichen Verschluss zu legen und von einer Untersuchung Abstand nähme.

Bei der durchgängigen Uebereinstimmung in den Anschauungen beider Verfasser ist es um so auffallender, dass ihre Ansichten gerade in einem der wesentlichsten Punkte auseinandergehen, und zwar in der Beurtheilung der sog. internationalen Zollstationen, nämlich solcher, auf denen die Zollverwaltungen zweier Grenzstaaten ihren Dienst auf einem und demselben Bahnhofe vollziehen. Während Margot diesen Einrichtungen, wie sie ja an der österreichisch-deutschen, der österreichisch-schweizerischen, der österreichisch-italienischen und der österreichisch-rumänischen Grenze und ausserdem an den

Grenzen der Schweiz gegen Deutschland und Italien bestehen, auf das Angelegentlichste das Wort redet, misst der österreichisch-ungarische Beurtheiler ihr nur einen äusserst geringen Werth bei. „Der Dienst in solchen Stationen", sagt er, „wird im allgemeinen nach den gleichen Grundsätzen besorgt, wie wenn jede Bahn einen besonderen Bahnhof hätte; das Zollverfahren ist ebenfalls das gleiche in dem Sinne, dass die Zollbeamten jedes Staates die ihnen obliegenden Verrichtungen getrennt erfüllen. Die Einrichtungen dieser Bahnhöfe und die Organisation des Uebergangsdienstes unterscheiden sich von denen in den getrennten Grenzbahnhöfen nur darin, dass ein grosser Theil derjenigen Maassnahmen vereinfacht wird, welche die Uebergabe der Wagenladungen und der Stückgüter mit sich bringt. . . . . . . Die Rangirbewegungen in diesen Bahnhöfen zum Zwecke der Uebergabe der Wagen und zur Zollbehandlung können verbunden werden, die Güter werden für gewöhnlich nicht in die Räume der inländischen Zollstätte entladen, um dem anderen Zollamt übergeben zu werden, und die Feststellung des Gewichts findet nur einmal statt." In diesen Vortheilen aber will unser österreichisch-ungarischer Gewährsmann nur eine geringe Arbeits- und Zeitersparniss finden, während sie uns erheblich und wichtig genug erscheint, dass man im Verkehrsinteresse die Einrichtung derartiger gemeinsamer Zollstationen auch überall da anstreben sollte, wo sie bislang noch nicht bestehen. Freilich würde eine entsprechende Abänderung vorhandener Einrichtungen wohl immerhin der Kosten wegen auf erhebliche Schwierigkeiten stossen. Aber wenn in der Folge auch nur beim Ausbau neuer Linien das einmüthige Bestreben der betheiligten Grenzstaaten sich auf die Errichtung gemeinsamer Zollstationen richtete, so wäre das immerhin schon ein erwünschter Gewinn. Bei der Simplonbahn ist dies Bestreben bekanntlich nur theilweise von Erfolg gewesen.

Der Winterfahrplan der preussischen Staatseisenbahnen.

Wenn auch mit Rücksicht auf den im Winter, von den Festzeiten abgesehen, weniger lebhaften Reiseverkehr zu seiner Bewältigung nicht die gleichen Aufwendungen erforderlich sind, wie im Sommer, so lassen die bis jetzt vorliegenden Entwürfe für den nächsten Winterfahrplan der preussischen Staatseisenbahnen immerhin erkennen, dass die maassgebenden Stellen nicht minder darauf bedacht sind, den Anforderungen des Verkehres in weitestem Umfang Rechnung zu tragen, soweit dies zur Wahrung und Förderung der wirthschaftlichen Beziehungen angezeigt erscheint.

Ausser den reinen Sommerzügen, die alljährlich nur während des Sommers, zum Theil auch hier nur während eines beschränkten Zeitraumes verkehren, und in erster Linie dem Vergnügungs- und Badeverkehr oder dem Verkehr aus besonderen Anlässen, wie Ausstellungen usw., oder zur Entlastung dienen, sind denn auch von den im letzten Sommerfahrplan neu eingelegten Zügen für den grossen und durchgehenden Verkehr keine in Fortfall gekommen. Die am 1. Mai d. J. neu geschaffene Hamburg-Münchener Nachtschnellzugverbindung mit den Zügen D 87 und D 88 über Göttingen-Gemünden, die neuen Nachtschnellzüge zwischen Köln und Berlin über Hannover-Braunschweig für den englischen Verkehr über Vlissingen, die Züge D 55 und D 56 auf der Strecke Berlin-Posen-Thorn-Insterburg, die Züge D 39 und D 40 zwischen München und Berlin über die Saalbahn mit Anschlüssen nach und von Leipzig, das zur Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Magdeburg und Hamburg neu eingelegte Schnellzugpaar zwischen Magdeburg und Wittenberge sowie die Berlin-Budapest-Orient-Expresszüge, sie alle werden auch über den 1. Oktober hinaus für die Dauer des Winterfahrplans weiter befördert werden. Dabei sind in einigen Fällen zur Herstellung neuer Anschlüsse und zur weiteren Anpassung der Zuglage an die Bedürfnisse des Verkehres nicht unerhebliche Verbesserungen durch Abänderung des Fahrplans in Aussicht genommen. Dies gilt insbesondere von den Berlin-Münchener Schnellzügen über die Saalbahn, von denen der Zug D 40 durch Beschleunigung und frühere Anbringung in München den bis jetzt nicht bestehenden Anschluss nach Tirol und Italien gewinnt, während durch eine etwa zweistündige Früherlegung des Gegenzuges die Uebergangszeit in München für die von Italien und Tirol kommenden Reisenden erheblich abgekürzt und die Ankunft in Berlin bereits um 6.40 Nachmittags — zu bequemerer Zeit wie bisher — erfolgen wird. Auch für den Berlin-Budapest-Orient-Expresszug ist eine Verbesserung des Fahrplans insofern beabsichtigt, als die Abfahrt von Berlin Friedrichstrasse, die bisher um 7.00 Vormittags zu einer für die Grossstadtverhältnisse etwas frühen Stunde stattfand, um 25 Minuten später vorgesehen ist. Von den sonst bevorstehenden, im allgemeinen weniger wichtigen Verlegungen von Schnellzügen sei hier nur noch die des Schnellzuges 13 Berlin-Stralsund sowie die des Zuges D 91, bisher Köln ab 12.00, Hamburg an 7.11 Vormittags erwähnt. Ersterer wird 17 Minuten später, um 9.45 Vormittags von Berlin abgelassen, um den Anschluss für die mit Zug 9 von Köln über Braunschweig auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin eintreffenden Reisenden sicher zu stellen; letzterer wird zur Abkürzung des Stilllagers in Oberhausen für die von Vlissingen kommenden Reisenden um rund 20 Minuten früher gelegt. Gleichzeitig kann damit einem Wunsche der Hamburger Handelskreise auf früheren Eingang der amerikanischen und englischen Post entsprochen werden.

Fernere Erweiterungen erfährt der Winterfahrplan gegenüber den Vorjahren insofern, als auf der Strecke Frankfurt a/M.-Homburg v. d. Höhe von den sonst im Winter regelmässig fortfallenden Schnellzügen ausnahmsweise drei in jeder Richtung beibehalten und die Schnellzüge 11 und 12 Berlin-Neustrelitz-Warnemünde, die sonst im Winter zwischen Berlin und Neustrelitz mit den Zügen 13 und 14 Berlin-Stralsund vereinigt befördert wurden, getrennt durchgeführt werden. Dem Vernehmen nach sind ferner für den Winter neue Luxuszüge in Aussicht genommen, die von Berlin, Hamburg und Amsterdam über Frankfurt a/M. nach der französischen Riviera (Mentone) verkehren sollen. (Vergl. hierüber die Mittheilung in Nr. 68 S. 1036 d. Ztg.)

Für den Nahverkehr ist eine grosse Anzahl von Zugverlegungen und Zugvermehrungen vorgesehen, die alle einzeln zu bezeichnen hier zu weit führen würde. Es sei daher nur folgendes hervorgehoben: Auf der Strecke Kohlfurt-Hansdorf-Sagan ist ein neuer Personenzug mit Abfahrt von Kohlfurt um 6.51 und Ankunft in Sagan um 7.42 vorgesehen, durch den die lange gewünschte Abendverbindung von Görlitz nach Posen mit Anschluss in Sagan nach Neusalz a/O. hergestellt wird. Im oberschlesischen Bezirk sind zwischen Myslowitz und Oswiecim sowie zwischen Ratibor und Rybnik neue Züge eingelegt, die in Verbindung mit den vorgenommenen Zugverlegungen den Wünschen der Anwohner dieser Strecken angepasst sind. In der Provinz Posen wird durch die Einlegung eines gegen 7 Uhr früh von Ostrowo abfahrenden und gegen 10 Uhr Vormittags in Posen eintreffenden Personenzuges eine durchgreifende Verbesserung der Zugverbindungen herbeigeführt, indem in Jarotschin neue Anschlüsse von und nach Oels und Lissa sowie von Gnesen nach Posen und in Posen die Anschlüsse an den Schnellzug nach Berlin sowie an die Personenzüge nach Bromberg-Thorn, nach Stettin, Schneidemühl und Meseritz unter sehr erheblicher Abkürzung der Uebergangszeit gewonnen werden. Auch für die Beziehungen Leipzigs mit den Nachbarorten Pegau, Schkeuditz und Taucha sind durch Einlegung neuer Züge weitere Bequemlichkeiten für den Verkehr geschaffen. Zwischen Osnabrück und Bielefeld ist ein neuer Morgenzug, Osnabrück ab gegen 8 Uhr, Bielefeld an bald nach 10 Uhr, vorgesehen, der in Bielefeld Anschlüsse in der Richtung Hannover-Berlin und in der Richtung Hamm-Köln vermittelt. Es wird hiermit den Wünschen der Handelskreise von Bielefeld und Umgegend auf eine bequemere Morgenverbindung nach Hannover und dem rheinisch-westfälischen Gebiet entsprochen. In den gewerbreichen Gegenden des Direktionsbezirks Elberfeld ist eine grössere Anzahl neuer Züge vorgesehen, die insbesondere dem Arbeiterverkehr von Vortheil sein werden. Durch Fortführung des Personenzuges 644 Mainz-Darmstadt über Darmstadt hinaus bis Aschaffenburg, wo er Anschluss nach Würzburg, Bamberg und Nürnberg findet, wird eine neue durchgehende Zugverbindung zwischen Mainz und Bayern geschaffen. Im Saargebiet werden durch neue Züge zwischen Lebach und Limbach sowie zwischen Neunkirchen und Wemmetsweiler dem Bergarbeiterverkehr neue Verbindungen zwischen der Berufsstätte und dem Heimathsort eröffnet. Die sonst in allen Bezirken vorgesehenen Zugverlegungen, insbesondere auch die Zugbeschleunigungen, wie sie beispielsweise auf einem Theil der hinterpommerschen Nebenbahnen durchgeführt sind, lassen überall das Bestreben erkennen, den Fahrplan, soweit als irgend angängig, den Bedürfnissen des Verkehres anzupassen und berechtigten Wünschen, sofern ihre Erfüllung mit den Forderungen der Wirthschaftlichkeit in Einklang zu bringen ist, in weitestem Umfange zu entsprechen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Stückgutbeförderung.** Der deutsche Handelstag hat im vorigen Jahre bei seinen Mitgliedern eine Umfrage über Beschwerden und Wünsche hinsichtlich der Beförderung von Stückgut auf der Eisenbahn, insbesondere hinsichtlich der Schnelligkeit dieser Beförderung, veranstaltet. Das Ergebniss der Umfrage wurde auch dem Reichseisenbahnamt mitgetheilt.

Dem Präsidium des deutschen Handelstages ist nun, wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnehmen, auf seine Eingabe vom Reichseisenbahnamt am 16. August d. J. folgendes Schreiben zugegangen: „Die von einzelnen Mitgliedern des deutschen Handelstages zur Sprache gebrachten Unzuträglichkeiten bei der Stückgutbeförderung auf den Eisenbahnen haben das Reichseisenbahnamt zu eingehenden Erhebungen veranlasst. Durch diese wurde festgestellt, dass die Verwaltungen inzwischen bestrebt gewesen sind, den Wünschen der Beschwerdeführer, soweit sie sich als begründet herausgestellt haben, durch geeignete Maassnahmen thunlichst Rechnung zu tragen. In einzelnen Fällen haben die amtlichen Ermittelungen die von den beschwerdeführenden Firmen vorgebrachten Thatsachen nicht bestätigt. So war z. B. bei der Handels- und Gewerbekammer in Rottweil Klage geführt worden, dass Sendungen von Schwenningen nach der Grenze von Nordfrankreich 18 bis 21 Tage unterwegs seien. Die Versender konnten indess nach dem Berichte der Generaldirektion der königlich württembergischen Staatseisenbahnen auf deren Anfrage keine Sendung bezeichnen, die die beklagte Verzögerung erlitten hätte. Ebenso wurde amtlich festgestellt, dass die Firma N. N. in Barmen, die innerhalb des Zeitraumes vom 1. Oktober 1898 bis Mitte Mai 1899 bei einer Güterabfertigungsstelle 100 Reklamationen wegen verspäteter Lieferung eingereicht haben wollte, thatsächlich in der Zeit vom Oktober 1898 bis Mai 1899 überhaupt nur 22 Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitung angebracht hat. Hinsichtlich mehrerer Beschwerdefälle hat die eingeleitete Untersuchung zu keinem Ergebnisse geführt, weil die zunächst zuständigen Organe der Eisenbahnverwaltungen s. Zt. von den Unregelmässigkeiten nicht in Kenntniss gesetzt worden waren und nunmehr bei der Länge der inzwischen verflossenen Zeit die vorgebrachten Transportverzögerungen und ihre Ursachen nicht mehr ermittelt werden konnten. Eine wirksame und schnelle Beseitigung der Missstände wird sich deshalb am besten erreichen lassen, wenn die Interessenten in jedem Einzelfalle unverzüglich die Hilfe der Eisenbahnlokalbehörden in Anspruch nehmen. Die Untersuchung über die Beschwerde der Handelskammer in Elberfeld wegen angeblich ungenügender Zugverbindungen zwischen Elberfeld und Düsseldorf, Rheydt, Märkisch-Gladbach usw. ist noch nicht abgeschlossen; nach ihrer Beendigung wird dem Präsidium weitere Mittheilung zugehen. Das Amt unterlässt nicht zu bemerken, dass es der Stückgutbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen nach wie vor seine besondere Aufmerksamkeit zuwenden wird und hofft, dass durch die derzeit bei den Verwaltungen angestrebten Fahrplanverbesserungen eine Beschleunigung des Stückgutverkehres erreicht werden wird."

— **Kohlennoth und Kohlentarife.** Die immer noch steigende Schwierigkeit, die erforderlichen Kohlen für den bevorstehenden Herbst und Winter zu beschaffen, führt überall im Auslande wie in Deutschland zu den mannigfaltigsten Versuchen, durch Einwirkungen auf die Tarife theils die Ausfuhr der Kohlen aus den Erzeugungsgebieten ins Ausland zu verhindern oder zu erschweren, theils durch Ermässigung der Einfuhrtarife für ausländische Kohlen diese mehr als bisher für den inländischen Bedarf heranzuziehen. Die preussische Regierung hat diese wichtigen Fragen von Anfang an mit Aufmerksamkeit verfolgt, wir haben über ihre Schritte mehrfach berichtet. Ueber den gegenwärtigen Stand der Erwägungen theilt die „Nationallib. Korr." auf Grund eingezogener Erkundigungen an zuständiger Stelle folgendes mit: „Ende vorigen Jahres bereits erging an die Staatsregierung die Anregung, zur Linderung der herrschenden Kohlennoth die für die Kohlenausfuhr bestehenden Ausnahmetarife aufzuheben. Von der Aufhebung dieser Tarife vermochte sich aber die Staatsregierung eine und namentlich sofortige Beseitigung der Kohlennoth nicht zu versprechen. Denn einerseits war mindestens eine sechswöchige Kündigung vorgesehen, dann aber war die Kohlenlieferung nach dem Auslande durch feste Verträge gebunden, die, wie sich bei näherer Erkundigung herausstellte, frühestens im Jahre 1901 ablaufen. Die betreffende Maassnahme würde also zu einer Verminderung der Kohlenausfuhr nicht beigetragen, sondern die Frachteinnahmen der Eisenbahn vermehrt haben. Bei der Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife kamen aber auch wichtige inländische Interessen in Frage, namentlich der Kohlenbedarf der Seestädte, die von einer Aufhebung der Tarife schwer betroffen würden. Ferner kommt hinzu, dass die oberschlesischen und niederschlesischen Kohlenreviere auf den ausländischen Absatz angewiesen sind; reichlich ein Drittel ihrer Förderung geht nach Oesterreich-Ungarn und Russland. Dieses Absatzgebiet, das in normalen Zeiten für den schlesischen Bergbau unentbehrlich ist, ist mit vieler Mühe gewonnen worden. Alles in allem genommen erwies sich jedoch eine weitere eingehende Nachprüfung der einschlägigen Verhältnisse für erforderlich, und so hat denn zu diesem Zweck bereits zu Anfang des Jahres die Eisenbahnverwaltung eine besondere Kommission aus den einzelnen Betriebsdirektionen zusammenberufen, um entsprechende Maassnahmen vorzubereiten. Diese Kommission hat im Anfang des Sommers ihre Arbeiten vollendet. Dabei hat sich ergeben, dass eine Beseitigung der Rohstofftarife, die bisher lediglich von der Produktionsstätte ab gelten, sich nicht empfiehlt. An den bestehenden direkten Tarifen nach ausländischen Plätzen sind auch die fremden Bahnverwaltungen betheiligt, und wenn diese Tarife erst einmal zurückgezogen werden, sind sie späterhin, wenn der Bedarf im Inlande wieder minder gross geworden, nicht leicht wieder zu erlangen. Infolge dessen ist ausser anderen Maassnahmen in Erwägung gezogen worden, den Rohstofftarif künftig nicht nur von inländischen Produktionsplätzen, sondern auch von Stapel- und Umschlagsplätzen aus gelten zu lassen, so dass zur besseren Deckung des einheimischen Bedarfs beispielsweise die böhmische Kohle von den Elbe-Umschlagsplätzen und die englische von den Hafenstädten aus auch zu dem billigsten Eisenbahntarif in das Land hinein befördert werden könnte. Bisher aber handelt es sich lediglich um unverbindliche Erwägungen. Die Ergebnisse der Kommissionsberathungen sollen noch erst dem Staatsministerium unterbreitet werden, das sich dann über die weiteren Maassnahmen schlüssig machen wird. Es ist möglich, dass dies bereits in der nächsten Zeit geschieht."

— **Ueber die Zulässigkeit von Fahrpreisermässigungen bezw. von Gewährung freier Fahrt auf Kleinbahnen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, wie wir der „Deutschen Strassen- u. Kleinb.-Ztg." entnehmen, unterm 28. Juli d. J. an die königliche Eisenbahndirektion Kattowitz bezw. zur Nachachtung an die übrigen königlichen Eisenbahndirektionen sowie an alle Regierungspräsidenten folgenden Erlass gerichtet: „Der im Bericht vom 22. Mai d. J. dargelegten Auffassung, dass die Gewährung freier Fahrt an das barmherzige Brüderkloster Pilchowitz für die Kleinbahn von Gleiwitz nach Rauden unzulässig sei, trete ich bei. — Der Erlass des Fahrgeldes für die Benutzung von Kleinbahnen durch Ausgabe von Freifahrkarten muss ebenso, wie jede Ermässigung des Beförderungspreises nach § 21 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 und dem Runderlasse vom 7. Dezember 1893 beurtheilt werden. Aus den Landtagsverhandlungen über die Bestimmungen der Absätze 2 und 3 des § 21 des Kleinbahngesetzes (stenographischer Bericht des Herrenhauses S. 374/76, des Abgeordnetenhauses S. 1999/2000) ergibt sich, dass mit dem § 21 die für Eisenbahnen nach den §§ 26 und 32 des Gesetzes vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) geltenden Grundsätze der Offenkundigkeit und Gleichheit der Beförderungspreise in gleicher Weise für Kleinbahnen eingeführt werden sollten. Die wirthschaftliche Schädigung dritter Nichtbegünstigter ist hierbei zwar als Motiv in einzelnen Fällen angegeben, nicht aber, wie der Herr Regierungspräsident nach der Angabe des Berichts anzunehmen scheint, als Kennzeichen für die Unzulässigkeit der Begünstigung eines Einzelnen aufgestellt worden. Eine solche Sonderbegünstigung ist vielmehr, wenn sie nicht unter Festsetzung bestimmter objektiver Merkmale allgemein eingeführt und öffentlich bekannt wird, schlechthin unzulässig. — Zu demselben Ergebnisse gelangt man bei Heranziehung des § 7 der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober v. J. zur Auslegung des § 21 des Kleinbahngesetzes. Nach den Absätzen 3 und 4 des § 7 ist jede Preisermässigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen verboten und nichtig; Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentliche Zwecke sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig. Indessen müssen auch die letzterwähnten Begünstigungen allgemein eingeführt und öffentlich bekannt gemacht werden. Nach diesen für Eisenbahnen geltenden Grundsätzen würde eine Beschränkung der Freifahrtsberechtigung auf ein einzelnes Kloster unzulässig sein. Das Gleiche gilt nach dem oben gesagten für Kleinbahnen. — Hiernach wird der oberschlesischen Dampfstrassenbahn anheimzugeben sein, sich wegen der Beseitigung der von ihrer Rechtsvorgängerin dem Kloster gegenüber eingegangenen vertraglichen Verpflichtung mit dem letzteren auf geeignete Weise auseinanderzusetzen. Der Herr Regierungs-

präsident ist unter abschriftlicher Mittheilung dieses Erlasses ersucht, in Gemeinschaft mit ihr das Erforderliche zu veranlassen."

— **Betriebseröffnungen.** Folgende Bahnlinien sind in letzter Zeit dem öffentlichen Verkehre übergeben worden:

1. Am 15. Juli d. J. die dem Kreise Westprignitz gehörige 15,3 km lange Kleinbahn Viesecke-Glöwen mit den Stationen Kletzke, Zernikow, Kreuzweg, Kl.-Leppin, der Haltestelle Glöwen und dem Bahnhof Glöwen. Die Leitung des Betriebes dieser mit 75 cm Spur erbauten Bahn ist der Direktion der Prignitzer Eisenbahngesellschaft zu Perleberg übertragen;

2. am 16. August d. J. die 17,01 km lange Lokalbahn Vohenstrauss-Waidhaus mit den Haltestellen Pleystein, Lohma und Waidhaus für den Gesammtverkehr und dem Halteplatz Burghardsrieth für den Personenverkehr. Die Bahnlinie ist der Lokalbahnbetriebsleitung Vohenstrauss zugewiesen; die Oberleitung des Betriebes und Verwaltung der Strecke obliegt dem Oberbahnamt Weiden;

3. am 25. August d. J. die 2,21 km lange schmalspurige Nebenbahnstrecke Markersdorf-Landesgrenze-Hermsdorf i/B. (Fortsetzung der Linie Zittau-Markersdorf) mit dem Haltepunkt Markersdorf und dem Endbahnhof Hermsdorf i/B. Die Linie ist Eigenthum des sächsischen Staates und schliesst in Hermsdorf in Böhmen an die am gleichen Tage eröffnete Bahn Friedland-Hermsdorf an;

4. am 1. September d. J. die 5,53 km lange Lokalbahn Dettelbach Bahnhof-Dettelbach Stadt mit dem Halteplatz Biebergau und der Haltestelle Dettelbach Stadt;

5. am 3. September d. J. die 11,20 km lange Neubaustrecke Odenheim-Hilsbach (Fortsetzung der Nebenbahn Bruchsal-Odenheim der badischen Lokal-Eisenbahngesellschaft) mit den Stationen Tiefenbach, Eichelberg, Elsenz und Hilsbach.

6. Ferner wird voraussichtlich am 15. September d. J. im Bezirk der pfälzischen Eisenbahnen die der Aktiengesellschaft der pfälzischen Nordbahnen gehörige vollspurige, 6,27 km lange Nebenbahn Grünstadt-Offstein mit den Haltestellen Heidesheim, Obrigheim-Colgenstein und Neu-Offstein und dem nur dem Personenverkehr dienenden Haltepunkt Albsheim für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die neue Strecke schliesst in Grünstadt an die pfälzische Haupteisenbahn Neustadt-Monsheim und bei der bayerisch-hessischen Landesgrenze an die vollspurige Nebeneisenbahn Worms-Offstein der süddeutschen Eisenbahngesellschaft an.

— **Kleinbahnen in Ostpreussen.** Zur Herstellung und zum Betriebe der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit einer Spurweite von 75 cm von Pillkallen nach Schirwindt und von Pillkallen nach Lasdehnen zur Beförderung von Personen und Gütern mittelst Dampfkraft ist der Pillkaller Kleinbahn-Aktiengesellschaft, welche ihren Sitz in Königsberg hat, auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892, vorbehaltlich der Rechte Dritter auf die Dauer von 75 Jahren von der Betriebseröffnung ab, nunmehr die regierungsseitige Genehmigung ertheilt worden. In gleicher Weise ist die Genehmigung ertheilt an die Insterburger Kleinbahn-Aktiengesellschaft, welche ihren Sitz gleichfalls in Königsberg hat, zur Herstellung und zum Betriebe der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in einer Spurweite von 75 cm von Insterburg nach Trempen mit Abzweigung nach Lindenhof, von Insterburg über Kraupischken nach Ragnit, von Insterburg nach Skaisgirren mit Abzweigung nach Piplin, von Gross-Brittanien nach Kaukehmen mit Abzweigung nach Seckenburg und in einer Spurweite von 1 m von Pogegen nach Schmalleningken, mit der Maassgabe, dass die Kleinbahnen nicht berechtigt sind, Güter zur Weiterbeförderung zu übernehmen, die von einer Eisenbahnstation im Durchgange über die Kleinbahn nach einer anderen Eisenbahnstation befördert werden sollen.

— **Ueber das Eisenbahnunglück bei Hegne,** über das wir in Nr. 68 S. 1037 d. Ztg. kurz berichteten, enthält die „Konst. Zeitung" folgende ausführlichere Meldung: „Der von Frankfurt kommende, erst mit dem diesjährigen Sommerfahrplan eingeführte Schnellzug 49, in Konstanz 5 Uhr 35 Minuten Nachmittags fällig, entgleiste gestern Abend etwa 150 m westlich der zwischen den Stationen Allensbach und Reichenau gelegenen Haltestelle Hegne. Der Zug bestand aus 2 Lokomotiven, 9 Personen- und 2 Gepäckwagen, wovon die vordere Hälfte, bestehend aus der Schaffhauser Abtheilung, einen förmlichen Trümmerhaufen bildet. Ein Gepäckwagen und die fünf hintersten Personenwagen (Schwarzwälder Abtheilung) blieben unbeschädigt auf dem Gleis stehen. Die vordere Lokomotive, auf der sich Führer O. Höfler und Heizer Schoch befanden, stürzte südlich vom Bahndamm ab und liegt mit den Rädern gegen das Gleis. Die zweite Lokomotive hat sich auf dem Bahndamm in den Boden eingebohrt. Führer K. Müller und Heizer Geng, welche sich auf ihr befanden, kamen mit dem Schrecken davon. Höfler und Schoch wurden von ihrer Lokomotive herausgeschleudert, wobei Höfler einige leichte Kontusionen erlitt. Zugmeister J. Riede erlitt mehrere leichte Kopfverletzungen und eine Verletzung am linken Arm. Das übrige Personal blieb unverletzt. Dagegen forderte das Unglück unter den Insassen der vorderen Wagen manche Opfer. Getödtet sind drei Personen: Fischhändler H. Wall von Konstanz, Agent B. Kohler von Neustadt i. Schw. und die 18jährige Italienerin Michaele Luzatti. Schwerverletzt sind: Lokomotivführer Theodor Grieshaber von Konstanz, welcher den Zug ausserdienstlich benutzte, und Miss Flood aus Irland. Michael und Cölestine Luzatti, die Eltern der getödteten Italienerin, sind nur leicht verletzt. Werkthätige Hilfe leisteten den Verletzten zuerst zwei im Zuge befindliche Aerzte, die von den Ingenbohler Schwestern aus Hegne unterstützt wurden. Ueber die Ursache des Unglücks ist noch nichts sicheres festgestellt; man vermuthet, dass das Gleis durch die schweren Niederschläge der letzten Zeit gelockert war. Die Entgleisung erfolgte auf einer völlig geraden Strecke der Bahnlinie, nachdem der Zug die grosse Kurve zwischen Radolfzell und Allensbach schon hinter sich hatte. Das Gleis ist auf etwa 100 m völlig aufgerissen, der ganze Bahnkörper durchwühlt. Der Tender der zweiten Lokomotive ist plattgedrückt und gegen die zur Seite geworfenen Wagen hinübergeschleudert. Die vorderen Personen- und Gepäckwagen sind völlig zersplittert und in- und übereinander geschoben. In der Schwarzwälder Abtheilung des Zuges, die im wesentlichen unbeschädigt blieb, befanden sich ein durchgehender Wagen II. Klasse von Strassburg und ein Wagen II. sowie ein solcher III. Klasse von Mannheim. Bei der gewaltigen Zerstörung des Bahnkörpers und der Masse der zu beseitigenden Trümmerhaufen dürfte die Verkehrsstörung etwa drei Tage dauern; der Personenverkehr wird durch Umsteigen an der Unfallstelle aufrechterhalten, der Güterverkehr muss eingestellt bleiben. Die Verletzten wurden mit dem sofort von Konstanz abgegangenen Hilfszug dorthin verbracht. Die Schwerverletzten wurden nach dem städtischen Krankenhause transportirt. Fast alle mit leichten Kontusionen davongekommenen, darunter die Frau des Hofbuchhändlers Ackermann sowie Lederhändler M. Moos mit Frau, begaben sich zu Fuss in ihre Wohnungen. S. k. H. der Grossherzog liess sich mehrfach telegraphisch Bericht erstatten. Die Unfallstelle war gestern Abend und heute früh von hier und den benachbarten Orten ungemein zahlreich besucht."

Ferner entnehmen wir dem „Lok.-Anz." noch folgende Mittheilungen über den Unfall: Während der ganzen Nacht wurden die Aufräumungsarbeiten beim rothen Schein von Pechpfannen und Fackeln fortgesetzt, während Hilfszüge aus Konstanz und Radolfzell Material und Mannschaft brachten zur Wiederherstellung der auf eine Strecke von ungefähr 200 m zerstörten Bahnlinie. Die Rettungs- und Aufräumungsarbeiten vollzogen sich in bewundernswerther Ordnung und Ruhe und in verhältnissmässig sehr kurzer Zeit. Die Entgleisung geschah übrigens bei einem Einschnitt an einer Stelle, an welcher in diesem Frühjahr schon eine Entgleisung mit nur geringem Materialschaden stattgefunden hat. Vor Sonnabend ist eine Freilegung unmöglich, obwohl sämmtliche Werkstätten in Basel, Waldshut, Singen und Konstanz ihre Maschinen und Arbeiter aufgeboten haben. Sämmtliche Reisende müssen umsteigen, auf der Strecke Konstanz-Hegne verkehren in unregelmässigen Abständen Lokalzüge.

— **Wann sind die ersten Rückfahrkarten auf deutschen Bahnen eingeführt?** In dem Aufsatze „Zur Geschichte des Fahrtausweises bei den deutschen Eisenbahnen" in Nr. 58 d. Ztg. ist auf S. 888 angegeben, dass die Rückfahrkarte, nachdem sie bei Nürnberg-Fürth gleich zu Anfang zu Vergnügungsfahrten und Ausflügen ausgegeben sei, als ständige Einrichtung erst 1852/53 auf der Eisenbahn Köln-Bonn zu dem sehr billigen Preise von 1 Sgr. für die Bahnmeile eingeführt sei, um den Wettbewerb mit der billigen Rheindampfschifffahrt aufzunehmen. Von hochgeschätzter Seite werden wir darauf aufmerksam gemacht, dass auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn schon im Jahre 1849 allgemein Rückfahrkarten für die III. Klasse zum Preise von 2½ Sgr. für die Meile = 3,3 ₰ für das Kilometer eingeführt seien. (Siehe das Werk: Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896. Herausgegeben im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten und von diesem dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Feier seines 50jährigen Bestehens überreicht. Bd. II S. 18.) Am angeführten Orte sind auch noch zahlreiche andere interessante Beiträge zur Geschichte des Fahrtausweises zu finden, welche die Mittheilungen unseres oben angeführten Aufsatzes in mancher Beziehung ergänzen.

— **Bahnmeisterfachausstellung in Metz.** An der in den Tagen vom 11. bis 13. August d. J. in Metz abgehaltenen 3. Wanderversammlung der preussisch-hessischen Bahnmeister, mit welcher eine Fachausstellung verbunden war, nahmen über 200 Abgeordnete aus allen Gegenden Deutschlands theil. Die Fachausstellung wurde

von 104 Ausstellern beschickt und waren über 400 Gegenstände meist eisenbahntechnischer Natur ausgestellt. Zwei Drittel der ausgestellten Gegenstände waren Erfindungen von Bahnmeistern, welche entweder patentirt waren oder Musterschutz genossen; auch waren noch als Aussteller die grössten eisenbahntechnischen Firmen Deutschlands vertreten. Die Ausstellung, welche von zahlreichen Eisenbahnoberbeamten und einem grossen Publikum besucht war, gereicht hoffentlich dem ganzen Stande zur Ehre und zeigte, welch' grosses und auch zugleich verantwortungsvolles Arbeitsfeld der Bahnmeister hat.

— **Ueber eine Ende August in Stralsund von einem Eisenbahnbeamten verübte Unterschlagung von Kassengeldern** wird uns von zuständiger Seite folgendes mitgetheilt: Der Fahrkartenausgeber Burow und ein Arbeiter waren mit der Beförderung eines Betrages von 21 010 *M.* von der Stationskasse Stralsund zur dortigen Reichsbankstelle betraut. Jedoch wurden nur dem Burow die Gelder im Kassenzimmer vorgezählt; dieser hat sie in die zum Transport bestimmte Geldtasche verschlossen, indessen Gelegenheit gefunden, aus der Tasche, bevor sie der Arbeiter in Empfang nahm, den unterschlagenen Betrag von 17 730 *M.* in Gold und Papiergeld unbemerkt wieder zu entnehmen. Auf dem Wege zur Reichsbankstelle hat darauf Burow unter dem Vorgeben, dass er noch eine Besorgung zu machen habe, den Arbeiter veranlasst, mit der Tasche allein zur Reichsbank weiter zu gehen und dort auf ihn zu warten und ist mit dem unterschlagenen Gelde entflohen.

Die Staatsanwaltschaft hat die Verfolgung des Burow eingeleitet; seine Ergreifung ist noch nicht gelungen.

— **Fünfzigjähriges Dienstjubiläum.** Am 4. d. Mts. feierte der vortragende Rath im Reichseisenbahnamt, Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Ferdinand Kraefft, in stiller Zurückgezogenheit ausserhalb Berlins sein 50 jähriges Dienstjubiläum. Der Jubilar blickt auf ein an Arbeit wie an Erfolgen und Anerkennungen reiches Leben zurück. In Kolberg geboren, begann er seine Beamtenlaufbahn am 4. September 1850 im preussischen Justizdienste. Im Jahre 1861 trat er zur preussischen Staatseisenbahnverwaltung über, aus der er 1868 schied, einer Berufung in das damalige Bundeskanzleramt folgend. Hier fand 1869 seine Ernennung zum ständigen Hilfsarbeiter statt und 1872 seine Beförderung zum Regierungsrath. Bei Errichtung des Reichseisenbahnamtes im Jahre 1873 wurde er Geheimer Regierungsrath und vortragender Rath in diesem Amte und 1878 Geheimer Ober-Regierungsrath. Seit 1879 gehört er als stellvertretender preussischer Bevollmächtigter dem Bundesrath an. 1893 wurde ihm der Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath mit dem Range eines Rathes I. Klasse Allerhöchst verliehen.

Ausgestattet mit einer umfassenden Kenntniss des Eisenbahn-, insbesondere des Verkehrswesens und begabt mit einer grossen, auf langjähriger Erfahrung und sicherem Urtheil beruhenden Umsicht in der Behandlung der Dienstgeschäfte, ist der Jubilar seit dem Bestehen des Reichseisenbahnamtes eine hervorragende Stütze dieser Behörde gewesen. Seit einer Reihe von Jahren fungirt er als ständiger Vertreter des Präsidenten. Seine vielfachen Verdienste sind durch Allerhöchste Gnadenbezeugungen wiederholt anerkannt; zum gestrigen Ehrentage wurde er von Seiner Majestät dem Kaiser und Könige durch Verleihung des Sterns zum Rothen Adlerorden zweiter Klasse mit Eichenlaub ausgezeichnet.

— **Geh. Regierungsrath Bering †.** Im Seebad Norderney ist das frühere Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, Geh. Regierungsrath z. D. Bering, verstorben. Von Hause aus Jurist und als solcher in hohem Maasse anerkannt, folgte Bering, der als Kreisrichter in Halle thätig war, in den siebziger Jahren einem Rufe, in die Direktion der thüringer Eisenbahngesellschaft als Syndikus einzutreten. Mit deren Verstaatlichung im Jahre 1882 wurde er wieder in den preussischen Staatsdienst übernommen und war lange Jahre als Mitglied der Eisenbahndirektion Hannover namentlich in juristischen Sachen thätig, bis ihn zunehmende Kränklichkeit zwang, bei der Neuordnung der Staatsbahnverwaltung im Jahre 1895 seine Zurdispositionstellung nachzusuchen. Bering's Begabung lag durchaus auf dem juristischen Gebiete, auf dem sich auch seine vielen trefflichen Schriften bewegen. Namentlich über das im Eisenbahnwesen so wichtige Grunderwerbs- und Enteignungsrecht und die verwandten Fragen des Baurechts hat er viele durch Scharfsinn und genaue Rechtskenntniss ausgezeichnete Arbeiten verfasst, von denen auch eine in dieser Zeitung, mehrere im „Archiv für Eisenbahnwesen" (Jahrg. 1889 und 1893) veröffentlicht sind. Eine selbständige Schrift über die Rechte der Anlieger an einer Strasse im Sinne des Gesetzes vom 2. Juli 1875 von ihm ist im Jahre 1898 erschienen. Irren wir nicht, so ist der Verewigte bis in die letzte Zeit hinein als Mitarbeiter juristischer Zeitschriften thätig gewesen. Persönlich war Bering von höchster Liebenswürdigkeit und bei scharfem juristischen Verstand und ausgezeichneten Kenntnissen von grosser Bescheidenheit und reinster Herzensgüte, so dass ihn jeder lieb gewann, der ihn näher kennen lernte. So ist ihm ein treues, ehrendes Andenken in der Eisenbahnwelt sicher!

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Sander, bisher in Kattowitz, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Schmitz, bisher in Kattowitz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken versetzt.

Der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Spickendorff in Kattowitz ist zur allgemeinen Bauverwaltung zurückgetreten und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Töbelmann infolge seiner Ernennung zum Maschinenbauinspektor in der Reichsdruckerei aus dem Staatseisenbahndienst ausgeschieden. Dem Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Ehrlich in Breslau ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Gesammtlänge der im I. Halbjahr 1900 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahnen in Oesterreich** beträgt 211,690 km. Hierunter befinden sich 11 schmalspurige elektrische Linien der Strassenbahnen in Wien, Gablonz, Prag, Teplitz mit 20,390 km. Die übrigen Linien sind vollspurig. Von den letzteren sind zu erwähnen die Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg (51,4 km), die Staatsbahnstrecke Przeworsk-Rozwadów (75,2 km), die 17 km lange Theilstrecke Eule-Wran der Lokalbahn Modran-Cercan, dann die Lokalbahnen Raspenau-Weissbach (6,3 km), Mutenitz-Gaya (15,3 km), Tirschnitz-Wildstein-Schönbach (20,9 km) usw.

— **Beförderung der Trauben-, Weinmost- und Obstausfuhr.** Am 23. August d. J. hat im Eisenbahnministerium eine Berathung über die Maassnahmen stattgefunden, welche behufs der unaufgehaltenen Abbeförderung der diesjährigen Most-, Maische- und Traubensendungen aus Südtirol sowie des zur Ausfuhr gelangenden Obstes aus Süd- und Ost-Steiermark, woselbst gleichfalls in diesem Jahre eine ungewöhnlich reiche Ernte erhofft wird, von den Bahnverwaltungen zu treffen wären.

An der fraglichen Berathung betheiligten sich nebst Vertretern des Eisenbahn- und Ackerbauministeriums, der betreffenden Staatsbahndirektionen sowie der Südbahngesellschaft auch Vertreter des tiroler Landeskulturrathes, der Handels- und Gewerbekammer Bozen und des Centralausschusses der steirischen Landwirthschaftsgesellschaft. Von den Vertretern des tiroler Landeskulturrathes wurde unter Anerkennung der bisher von der Südbahnverwaltung getroffenen Vorsorgen u. a. der Wunsch zum Ausdrucke gebracht, dass behufs Hintanhaltung des langen Stilllagers der Sendungen von Most und Maische in Innsbruck und Franzensfeste eigene, nur für derartige Sendungen bestimmte Sonderzüge abgelassen werden, welche bereits derart geordnet in Innsbruck einzulangen hätten, dass die Fracht von dort nach den verschiedenen Richtungen ohne längeren Aufenthalt weitergeführt werden könnte; auch wäre die Legung des zweiten Gleises auf der tiroler Linie der Südbahn ab Bozen südwärts mit aller Beschleunigung wenigstens streckenweise durchzuführen. Ausserdem möge eine möglichst grosse Zahl von Wagen mit 12 t Ladegewicht beigestellt werden; die Amtsstunden wären in den Tagen der Hauptausfuhr in den Stationen der Südbahn zu verlängern und die Aufnahme der Sendungen auch an Sonn- und Feiertagen Vormittags zu veranlassen.

Die Vertreter der Südbahn sicherten weitgehendes Entgegenkommen zu. Was insbesondere die beklagten Stilllager der Sendungen in Innsbruck und Franzensfeste anbelangt, so würden dieselben durch entsprechende Maassnahmen in den betreffenden Stationen thunlichst vermieden werden. Die Einstellung der gewünschten direkten Sonderzüge für Most und gestampfte Trauben könne wegen der allmählichen Bildung der nöthigen Zuglast aus den in den einzelnen Stationen zuwachsenden Wagenladungen zwar nicht in bestimmte Aussicht gestellt werden, die Verwaltung der Südbahn habe aber bereits ihr Inspektorat in Innsbruck angewiesen, mit den Interessenten Fühlung zu nehmen und entsprechende Vereinbarungen wegen thunlichst rascher und unaufgehaltener Beförderung der Sendungen zu treffen.

Auch hinsichtlich der in betreff der Obstsendungen aus Steiermark geäusserten Wünsche wurde von den Vertretern der Südbahn die möglichste Berücksichtigung in Aussicht gestellt.

— **Neue Pensions- und Provisionsstatuten für das Personal der österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat mit Zustimmung des Finanzministeriums für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen und ihre Angehörigen neue geänderte Pensions- und Provisionsstatuten erlassen, die eine Reihe von werthvollen Verbesserungen zu Gunsten des Personals enthalten. Die wichtigeren Aenderungen der vom 1. September 1900 an in Kraft tretenden neuen Statuten werden im nachfolgenden hervorgehoben: 1. Für die Pensions- und Provisionsfondsmitglieder, welche infolge Krankheit oder körperlicher Verletzung dienstuntauglich geworden sind, wird die Karrenzzeit zur Erlangung der Berechtigung von 10 auf 5 Jahre herabgemindert. Den Wittwen und Waisen dieser Fondsmitglieder wird dieselbe Begünstigung eingeräumt. 2. Die Zuerkennung eines Ruhegenusses in der Höhe, wie solche bei einer Theilnahmedauer von 10 Jahren Bediensteten gebührt, welche infolge eines im Dienste erlittenen Unfalles dienstuntauglich geworden sind, wird an keine andere Bedingung geknüpft, als dass sie dem Pensions- oder Provisionsfonds mindestens einen Tag als Mitglieder angehört haben. Wittwen und Waisen von verunglückten Fondsmitgliedern sind in derselben Weise zu behandeln. 3. In die auf Grund der Bestimmungen unter 1 und 2 zuerkannten normalmässigen Pensionen und Provisionen sind allfällige Unfallversicherungsrenten nicht einzurechnen. 4. Für Wächter, welche nach dem 31. August 1900 in den Ruhestand versetzt werden und ein Jahresgehalt bezogen haben, wird die Mindestpension (-Provision) von 300 auf 400 Kr. erhöht. Denselben Mindestruhegenuss erhalten die Wittwen solcher Wächter. 5. Ausstehende Beiträge eines verstorbenen Mitgliedes sind von den an dessen Wittwe oder Kinder auszuzahlenden Pensionen, Provisionen, Erziehungsbeiträgen, Abfertigungen, Quartiergeldern usw. nicht hereinzubringen. 6. Die bisher bestandene Einschränkung, nach welcher die Wittwe Anspruch auf die Provision nur dann hat, wenn die Ehe während der Dienstzeit des Mannes mindestens drei Jahre gedauert hat, wird beseitigt. 7. Die Bestimmung, dass die Wittwe eines Mitgliedes, welches bei Eingehung der Ehe das 50. bezw. 55. Lebensjahr überschritten hat, keinen Anspruch auf einen Ruhegenuss hat, wenn sie mehr als 15 Jahre jünger als der verstorbene Gatte war, ist zu Gunsten der Wittwe in wohlwollender Weise abgeändert worden. 8. Die Aufnahme in das Pensions- oder Provisionsinstitut wird bis zum 55. Lebensjahre des sich zur Aufnahme Bewerbenden zugelassen.

Die bestehende ungleiche Behandlung der Bediensteten, je nach ihrer Theilnahme an dem Pensions- oder an dem Provisionsfonds, wird mit den neuen Statuten beseitigt, da die Statuten beider Fonds nunmehr bis auf eine einzige Bestimmung übereinstimmen, so dass die mit Ende Dezember 1899 dem Provisionsfonds angehörenden 43 108 Mitglieder, worunter sich 12 944 Tagelöhner befanden, in Bezug auf Alters- und Ruheversorgung nach denselben Satzungen wie die Pensionsfondsmitglieder werden behandelt werden.

Das Personal der österreichischen Staatsbahnen hat gewiss Grund, die Herausgabe der geänderten Statuten, welche einen neuen Beweis der Fürsorge der Verwaltung für ihre Bediensteten darstellen, dankbar zu begrüssen.

— **Südbahngesellschaft.** In der nächsten Sitzung des Verwaltungsraths der Südbahn werden, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" mittheilt, voraussichtlich auch die finanziellen Fragen der Gesellschaft zur Sprache kommen. Die mit günstigem Erfolge durchgeführte Zeichnung auf 50 000 000 Fr. der 4 prozentigen Investitionsanleihe hat die Mittel zur Rückzahlung der schwebenden Schuld sowie für das Investitionserforderniss der nächsten Zeit geboten. Indess wird sich wohl für das kommende Jahr schon die Nothwendigkeit ergeben, weitere Mittel für die Durchführung des Investitionsprogrammes zu beschaffen. Es wird sich also darum handeln, ob und wann eine Begebung eines weiteren Theilbetrages der Investitionsanleihe ins Auge zu fassen wäre. Die Regierung hat bekanntlich der Gesellschaft zunächst die Ausgabe von 66 000 000 *M.* der genannten Anleihe gestattet. Von diesen wurden rund 40 000 000 *M.* oder 50 000 000 Fr. durch die anfangs Juli veranstaltete Zeichnung begeben. Ausserdem wird zu den aus den Kreisen der Aktionäre angeregten finanziellen Projekten Stellung zu nehmen sein. Von diesen erscheint der Vorschlag, die jeweilig behufs Rückzahlung des Kaufschillingsrestes im Grunde des ergangenen Schiedsspruches fällig werdenden Jahresrenten nicht dem Betriebs-, sondern dem Kapitalskonto anzulasten, als der ernsteste. Hierzu bedarf es einer Auseinandersetzung mit der Regierung, und es ist nicht unwahrscheinlich, dass mit der letzteren diesbezüglich im Laufe des Herbstes Fühlung genommen werden wird.

— **Einschränkung der Güterabfertigung während der Herbstmanöver in Galizien.** Anlässlich der Hauptmanöver, welche Mitte September d. J. in Galizien stattfinden, werden auf den in Betracht kommenden Eisenbahnlinien Militärtransporte von grossem Umfang abzuwickeln sein. Es handelt sich hierbei um die Beförderung von 176 000 Mann und 3 000 Pferden. Manövertransporte von diesem Umfange sind in Oesterreich bisher nicht vorgekommen. Der gewöhnliche Frachtgüterverkehr muss während der Zeit der grossen Militärtransporte wesentlich eingeschränkt beziehungsweise gänzlich eingestellt werden.

— **Der Frachtenverkehr der Südbahn und die Herbstmanöver.** Infolge starker Inanspruchnahme der Strecke Graz-Triest durch Truppenbeförderungen anlässlich der Herbstmanöver in Krain und der hierdurch bedingten Einschränkung bezw. gänzlichen Einstellung des Güterzugverkehrs auf der vorbezeichneten Strecke werden mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums seitens der Generaldirektion der Südbahn u. a. folgende Anordnungen für Frachtgüter (lebende Thiere und Lebensmittel ausgenommen) getroffen: 1. Für die Zeit vom 3. bis einschliesslich 5. September d. J. ruht der Lauf der Lieferfrist für jene Frachtgüter, deren Beförderung durch die auf der eingangs bezeichneten Strecke eingetretene Einschränkung bezw. Einstellung des Güterzugverkehrs behindert ist. Das Ruhen der Lieferfrist gilt auch für solche Frachtgüter, welche auf den übrigen Strecken der Südbahn und auf fremden Bahnen zur Aufgabe gelangt sind und aus obiger Ursache aufgehalten werden. 2. Nach Maassgabe des Bedürfnisses wird im Betriebsbereiche der Südbahn während der Zeit vom 1. bis einschliesslich 5. September d. J. von den nach § 55, Abs. 2 des Betriebsreglements der Eisenbahn zustehenden Rechte, Güter nach Zulänglichkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu nehmen, Gebrauch gemacht werden.

— **Werkstättenmaschinen der österreichischen Staatsbahnen.** Der vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Wien wurden auf der Pariser Weltausstellung zwei goldene Medaillen zuerkannt. Unter den von ihr ausgestellten Objekten befindet sich eine 400 HP-Drehstrom-Dynamomaschine, welche vom Eisenbahnministerium bei der vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft für den Betrieb der Bahnhofswerkstätten in Linz unter der ausdrücklichen Bedingung bestellt worden ist, dass dieselbe vorher in Paris zur Ausstellung gebracht werden müsse.

— **Preisvertheilung auf der Pariser Weltausstellung.** Unser hochgeschätzter langjähriger Mitarbeiter Professor Alfred Birk, derzeitiger Rektor der deutschen technischen Hochschule in Prag, erhielt für eine Sammlung fachwissenschaftlicher Abhandlungen, zu der auch die in dieser Zeitung veröffentlichten zahlreichen Aufsätze gehörten, die silberne Medaille.

— **Subdirektor Wunderbaldinger,** Vorstand des Verkehrsinspektorats der Südbahn in Graz, wurde vor einigen Tagen aus der Mur nächst Graz als Leiche ans Ufer geschwemmt. Da der Verstorbene seit längerer Zeit an hochgradiger nervöser Gereiztheit gelitten hat, dürfte ein Selbstmord vorliegen. In Graz hat der Fall schmerzlichen Eindruck hervorgerufen, da der Dahingeschiedene wegen seiner fachlichen Tüchtigkeit und seines liebenswürdigen Wesens sich allgemeiner Sympathien erfreute. Noch im Vorjahre feierte er, umgeben von allen Beamten seines Inspektionsbereiches, sein vierzigjähriges Dienstjubiläum, wobei ihm nicht nur seitens der Generaldirektion der Südbahn in schmeichelhaftester Weise die vollste Anerkennung für seine umsichtige Dienstleistung zu theil wurde, sondern auch aus allen Kreisen ehrende Beweise der Achtung und Werthschätzung zukamen. Der Verstorbene beendete 1857 am Wiener Polytechnikum seine Studien und trat noch im selben Jahre bei der südlichen Staatsbahn als Ingeniörpraktikant ein; als solcher wurde er der Ingeniörsektion in Wien zugewiesen. Bald darauf kam er zur Dienstleistung nach Wien. Sohin wurde er Vorstand der Südbahnstation Spital am Semmering, später in Payerbach, wo er einen Eisenbahnunfall durch seine Geistesgegenwart verhütete. Bald darauf wurde er Stationsvorstand in Graz. In dieser Eigenschaft wirkte er durch mehr als fünfundzwanzig Jahre. Im Jahre 1878 wurde er für die Umsicht und sein zielbewusstes Handeln bei der Beförderung der Truppen nach Bosnien und Hercegovina durch das goldene Verdienstkreuz mit der Krone, einige Jahre später durch die Verleihung des Titels eines kaiserlichen Rathes ausgezeichnet. In diesem Jahre erfolgte seine Ernennung zum Subdirektor der Südbahn und Vorstand des neuorganisirten Inspektorats in Graz, in welcher Eigenschaft ihm sämmtliche Dienstzweige unterstellt waren.

— **Ueber die Frage der Beschränkung des Güterverkehres auf den ungarischen Staatsbahnen an Sonntagen** hat der ungarische Handelsminister von der Direktorenkonferenz der ungarischen Eisenbahnen ein Gutachten abverlangt. Die Angelegenheit wurde von allen Seiten eingehend erörtert und man kam zu dem Ergebnisse, dass eine solche Maassregel auf den ungarischen Eisenbahnen nicht zu empfehlen sei. Maassgebend

für den von der Direktorenkonferenz in dieser Frage eingenommenen ablehnenden Standpunkt waren insbesondere auch die wenig günstigen Erfahrungen, welche auf diesem Gebiete in Oesterreich gemacht worden sind, wo diese Beschränkung für die Zeitdauer vom 1. Mai bis 31. August angeordnet war, zumeist jedoch wegen grossen Güterandranges schon in einem viel früheren Zeitpunkte aufgehoben werden musste. Infolge dieses Gutachtens beschloss der Handelsminister, von der ins Auge gefassten Beschränkung derzeit abzusehen.

— **Die finanziellen Ergebnisse der ungarischen Hauptbahnen** in den Jahren 1899 und 1898 sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung zu ersehen:

Benennung der Eisenbahn	Jahr	Einnahmen fl.	Ausgaben fl.	Ausgaben: Betriebskoeffizient %	Ueberschuss fl.
ungarische Staatsbahnen	1899	100 764 772	63 286 856	62.81	37 477 916
	1898	99 614 241	62 413 318	62,655	37 200 923
Fünfkirchen-Barcser	1899	696 024	399 186	57,35	296 838
	1898	693 369	413 576	59,65	279 793
Kaschau-Oderberger (ungarische Linie)	1899	5 742 089	3 087 388	53,77	2 654 701
	1898	5 429 223	2 852 147	52,53	2 577 076
Südbahn (nngarische Linie)	1899	7 496 831	5 166 090	68,91	2 330 741
	1898	7 209 675	4 933 987	68,44	2 275 688
Mohács-Fünfkirchener	1899	915 853	483 857	52.83	431 996
	1898	932 826	474 963	50,92	457 863
Raab-Oedenburg-Ebenfurter	1899	1 350 694	728 710	53,95	621 984
	1898	1 260 249	683 353	54,22	576 896
insgesammt	1899	116 966 263	73 152 087	62,54	43 814 176
	1898	115 139 583	71 771 344	62,334	43 368 239

— **Betriebseröffnung.** Die Budapester Lokalbahnen-Aktiengesellschaft hat vor Jahresfrist die Konzession erhalten, die Eisenbahnlinie Budapest-Czinkota bis Kerepes zu verlängern. Der Bau dieser Linie wurde im April d. J. in Angriff genommen und im Verlaufe von fünf Monaten fertiggestellt. Die Bahn, welche viele interessante Bauten aufweist, hat den Charakter einer Gebirgsbahn und bietet eine Fülle schöner landschaftlicher Bilder.

— **Verkehrsstörung.** Infolge starker Regengüsse wurden Mitte August auf der Bahnstrecke Piski-Petrosény mehrere Brücken unterwaschen und die Dämme beschädigt, so dass der Güterverkehr zwischen den Stationen Várallya-Hatszeg und Bajezd gänzlich eingestellt werden musste, der Personen- und Gepäckverkehr dagegen nur mittelst Umsteigens bezw. Umladens aufrecht erhalten werden konnte. Die Störnng dauerte mehr als zehn Tage.

Russisch-Polen.

— **Unfall auf der Warschau-Wiener Bahn.** Am 11. August entgleisten kurz nach Mitternacht bei der Station Pniewo vom Güterzuge Nr. 336 infolge falscher Weichenstellung die Lokomotive und vier Güterwagen; es wurden dabei diese Lokomotive und 10 Güterwagen beschädigt. Bahnbedienstete sind hierbei nicht verletzt worden. Reisende befanden sich überhanpt nicht in dem Zuge. Die von einigen Zeitungen gebrachte Nachricht, dass Reisende Verletzungen erlitten haben sollen, dass ein Breslauer Reisender, der sich in einem Abtheil II. Klasse befunden habe, schwer verletzt und bei Ueberführung ins Krankenhaus gestorben sein sollte, ist rein aus der Luft gegriffen.

Vereinsausland.

— **Jungfraubahn.** Ueber die finanzielle Lage des Unternehmens waren in der letzten Zeit ungünstige Nachrichten verbreitet worden, die ihren Ausgangspunkt daraus nahmen, dass die Bauarbeiten seit Anfang Juni mit Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke bis zur Station Rothstock eingestellt sind; diese Einstellung ist erfolgt, weil es unmöglich ist, den Materialausbruch aus dem Tunnel bei der Station Rothstock ins Freie zu befördern, während der Platz gleichzeitig durch die ankommenden und abgehenden Fremden benutzt wird. Im Monat Juli allein sind bis zur Station Rothstock 6 978 Personen befördert worden. Noch grösser war der Fremdenverkehr im August. Die Einstellung der Tunnelarbeiten hat nach der „Schw. H.-Z.“ mit der finanziellen Lage der Gesellschaft nicht das mindeste zu schaffen. Es sind im Gegentheil seit dem Tode Guyer-Zeller's die Arbeiten noch nie so rasch betrieben worden, wie im letzten Winter, wo man durch Einführung eines ausgedehnten Prämiensystems jede Minute Zeitverlust zu beseitigen suchte und wodurch die Bohrarbeiten täglich einen Fortschritt von 3—4 m machten. Es gab Monate, wo die Gesellschaft allein an Prämien über 1 000 Fr. ausbezahlt hat. Das aufzunehmende Obligationsanlehen von 2 500 000 Fr. soll auch nicht dazu dienen, die von Guyer-Zeller aufgewendeten Baukosten zu ersetzen, sondern nur dazu, um die Arbeiten vorläufig bis zur Station Eismeer fortzusetzen.

— **Eisenbahn von Spiez nach Frutigen.** In dem in der Nähe von Spiez in das Gelände des Thunersees einmündenden Frutigthal, wo noch vor Jahresfrist der eidgenössische Postwagen neben dem Privatfuhrwerk im Verkehr die Alleinherrschaft führte, vernimmt man heute von den Felswänden des Niesen und den Hängen des Gehrihorns munteren Lokomotivenpfiff. Arbeitszüge fahren vom frühen Morgen bis in die Nacht hinein auf der Strecke Reichenbach-Frutigen hin und her. Hunderte von Italienern sind am Werk, den Unterbau der Frutigbahn (Spiez-Frutigen) herzustellen, Einschnitte durch Höhen zu graben, Bodensenkungen zu ebnen, Dämme zu errichten und Böschungen aufzubauen. Wo die Bahn die Kander überschreitet, ist bereits das Pfeilerwerk und die Fundamentirung der Brücken zu sehen. Die Rohbauten der Bahnhöfe von Reichenbach und Frutigen sind unter Dach, sie sind in hübschem Schweizerstil errichtet. Der Hondrichtunnel, der schwierigste Theil des Unternehmens, ist jetzt auf eine Länge von 1 170 m vorgerückt, es bleiben somit noch 430 m der Gesammtlänge auszuführen. Der endgültige Durchstich wird Mitte Februar und die Eröffnung der Bahn Ende April 1901 erwartet. Der grossen Masse der reisenden Welt wird durch die Frutigbahn ein neues Gebiet erschlossen, wiewohl die Perlen des oberen Kanderthals Blausee, Oeschinensee, Gasternthal, Gemmi usw. von alters her mit Recht berühmt sind.

— **Unfall auf der Gotthardbahn beim Uebersteigen in den Speisewagen.** Eine aufregende Scene spielte sich vor einigen Tagen auf einem Schnellzuge der Gotthardbahn zwischen den Stationen Giornico nnd Lavorgo ab. Die Gattin des Professors Bianchini aus Zara fiel, als sie sich durch einen schmalen Gang von einem Personenwagen nach dem Speisewagen begeben wollte, aus dem Zuge heraus. Die Nothbremse wirkte nicht, und der Lokomotivführer konnte erst zehn Kilometer hinter der Unfallstelle benachrichtigt werden, dass ein Unglück passirt sei. Professor Bianchini suchte, als der Zug endlich hielt, mit einem Arzte die ganze Strecke ab und fand seine Gattin in einem bejammernswerthen Zustande auf dem Bahndamme; sie hat schwere Verletzungen an den Augen und an der rechten Schulter davongetragen. Ihr Zustand ist ernst, aber man hofft sie trotzdem zu retten. Der Vorfall ist wohl geeignet, zur Warnung zu dienen. Bei dem heftigen Schütteln der Wagen in den D-Zügen ist es keineswegs selten, dass sich die sogen. Harmonikaverschlüsse, welche die Brücke zwischen den Wagen bilden, unterwegs lösen oder doch lockern; bei dem Ueberschreiten von einem Wagen zum andern ist daher stets die grösste Vorsicht geboten.

— **Unfall im Albulatunnel.** Einer Meldung des „Hamb. Korresp.“ aus Bergün zufolge sind am 30. August im Albulatunnel wiederum durch einen vorzeitig losgegangenen Sprengschuss zwei italienische Arbeiter getödtet worden.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Castel Giubileo.** Die Hinterbliebenen der bei dem Eisenbahnunglück getödteten Personen und die Verwundeten haben bei der Direktion der italienischen Südbahn Schadenersatzansprüche in der Gesammthöhe von 14 000 000 Lire angemeldet. Da von den Verwundeten noch zwei gestorben sind, so beträgt die Zahl der Todten 16, der Schwerverwundeten 29, der Leichtverwundeten 8.

— **Ueber die Betriebsergebnisse der englischen Bahnen** entnehmen wir einem in der „Voss. Ztg.“ enthaltenen Aufsatze einige Mittheilungen, welche unseren Lesern in Ergänzung des in voriger Nummer S. 1040 über die Verschlechterung des Betriebskoeffizienten der englischen Bahnen gesagten willkommen sein werden. Es wird bestätigt, dass sich dort in der ersten Hälfte dieses Jahres ein geringer, aber gleichwohl unverkennbarer Rückgang in den Reineinnahmen eingestellt hat. Die fünfzehn hauptsächlichsten englischen Bahnen haben seit einem Jahre 17 290 000 £ neuen Kapitals aufzunehmen gehabt — ihr Gesammtkapital beträgt

jetzt 731 000 000 £ gegen 713 800 000 £ in 1899 — und um so viel mehr müssen oder sollen sie daher auch verzinsen. Auf neues Stammkapital entfallen hiervon auf 1899/1900 nahezu 7 500 000 £. Auf das um so viel höhere Aktienkapital ist jedoch diesmal weniger an Dividendengeldern vertheilt worden als im vorigen Jahre, nämlich nur 5 000 000 £ gegen fast 5 500 000 £ im Vorjahre. Durchschnittlich ergibt sich also auf englische Eisenbahnstammaktien jetzt nur eine Verzinsung von etwas über 3,5 % gegen mehr als 3,9 % im Vorjahre. Das ist nun gewiss ein Ergebniss, das auf den ersten Blick befremden muss, wenn man daran denkt, wie lebhaft sich der Handelsverkehr während des ganzen Jahres 1899/1900 — man sehe nur die Handelsausweise durch — auch noch im letzten Halbjahre gestaltet hat, trotz des verlangsamten Ganges der Eisen- und Stahlindustrie und trotz der Wirren in der auswärtigen Politik. Noch grösser aber wird die Ueberraschung, wenn man zu den Roheinnahmeziffern der Bahnen gelangt und findet, dass diese in der That nicht nur keinen Rückgang, sondern fast durchweg sogar eine ziemlich beträchtliche Steigerung aufweisen, die den Erwartungen vollkommen entspricht.

Es betragen nämlich die Roheinnahmen dieser 15 hauptsächlichsten englischen Bahnen 38 693 838 £ oder 1 264 791 £ mehr als in dem entsprechenden Zeitabschnitte des Vorjahrs. Woran also liegt die Schuld des so auffällig verminderten Reingewinnes? Nicht an dem schlechteren Verkehr, sondern an den Betriebskosten, die eben noch viel stärker gestiegen sind als die Einnahmen. Dieselben stellten sich auf 23 933 730 £ und haben somit gegenüber dem Vorjahre um 1 774 349 £ zugenommen. Den geringsten Antheil an dieser bemerkenswerthen Steigerung der Betriebsausgaben haben die höheren Materialienpreise gehabt, wiewohl natürlich auch diese nicht ohne Einfluss geblieben sind. Von der Gesammtsteigerung entfällt auf diese Ursache nur ungefähr ein achtel. In den Rest theilen sich die höheren Lohn- und Kohlenrechnungen. Für sich genommen macht sogar die Steigerung bei den Löhnen noch etwas mehr aus als die bei den Kohlen. Verhältnissmässig aber überragt die letztere alle anderen Posten bei Weitem.

Im Verhältniss zur Verkehrssteigerung stiegen die Löhne um 5,9 %, die Materialienpreise um 5 %, die Kohlenpreise aber um volle 30 %! Und dass hieran weit weniger der durch die grösseren Leistungen erhöhte Verbrauch als die hohen Kohlenpreise Schuld tragen, geht aus der Thatsache hervor, dass die Brennmaterialkosten auf die Zugmeile sich auf durchschnittlich 3,6 d. stellten gegen 2,9 d. im Vorjahre, also eine Zunahme um nicht weniger als 0,7 d. auf die Zugmeile aufweisen. Von den Gesammtkosten entfallen auf

		1900	1899	daher eine Zunahme
Löhne . . .	£	10 853 200	10 255 800	597 400
Materialien .	„	2 640 300	2 515 200	125 100
Feuerung . .	„	2 315 000	1 785 000	530 000

Das Gesammtergebniss der für das Halbjahr auf die Stammaktien ausgeschütteten Dividenden stellt einen Satz von $3^{15}/_{16}$ % oder $^{3}/_{8}$ % weniger als im Vorjahre dar. Hierbei ist aber in Betracht zu ziehen, dass darunter auch die sogenannten „schweren Bahnen“ enthalten sind, deren Aktien weit über dem Nennwerthe stehen. Dabei geht die Ansicht der leitenden Bahndirektoren dahin, dass es sich hier nicht um einen augenblicklichen ungünstigen Zwischenfall, sondern um eine rückgängige Bewegung handelt, die auch jetzt noch nicht zum Stillstand gekommen ist. Bei den kürzlich stattgehabten Generalversammlungen der Midland-, North-Eastern- und Great-Northernbahn wurde dies unverhohlen ausgesprochen und die englischen Börsen haben das nicht als blosse Redensart hingenommen, sondern die Bahnwerthe, welche durch den unaufhörlichen Fall der letzten Zeit ohnehin schon so stark mitgenommen waren, noch tiefer sinken lassen.

— **Beendigung des Ausstandes der Bediensteten der Taffbahn.** Einer Londoner Meldung vom 31. August zufolge hat die Gesellschaft von ihren im Ausstand befindlichen Angestellten die Mittheilung erhalten, dass sie die von der Gesellschaft vorgeschlagenen Bedingungen annehmen. Der Ausstand ist damit beendet.

— **Die Smyrna-Cassaba-Eisenbahn** mündet mit ihrer Verlängerung bei Afiun-Karahissar in die nach Konia führende Zweiglinie der anatolischen Eisenbahnen. Die Direktion der erstgenannten Linie hegt den lebhaften Wunsch, diese Verbindung wirklich auszunutzen und die von Konia oder über Eskischehir aus dem Innern des Reiches kommenden Waarensendungen über Afiun-Karahissar nach Smyrna zu lenken. Zu diesem Behufe sind, wie man der „Pol. Korresp.“ aus Konstantinopel schreibt, in Afiun-Karahissar die Verbindungsschienen gelegt und ist für alle übrigen Erfordernisse vorgesorgt worden. Lange Zeit konnte eine Einigung zwischen den beiden Eisenbahnen über den Anschluss nicht erzielt werden, da die anatolischen Bahnen kein Interesse daran haben, die Waarensendungen statt nach Ismid oder Haidar-Pascha nach Smyrna leiten zu lassen. Endlich ist eine Verständigung zwischen den beiden Direktionen zustande gekommen, welche jedoch noch der Zustimmung der Pforte bedarf. Inzwischen liess aber, um jede vorzeitige Benutzung der Verbindung bei Afiun-Karahissar unmöglich zu machen, der kaiserliche Kommissar die daselbst gelegten Verbindungsschienen wieder entfernen. So ist denn in dieser schon seit Jahren schwebenden Frage eine neue unvorhergesehene Wendung eingetreten.

— **Weiterführung der Bauten an der chinesischen Ostbahn.** Einer Petersburger Meldung zufolge soll Admiral Alexejew die Eisenbahnbeamten in der Mandschurei, welche seinerzeit ihre Posten wegen der Ueberfälle der Chinesen verliessen, aufgefordert haben, auf dieselben zurückzukehren. Viele Bahnbeamte sollen, zum Theil mit ihren Familien, bereits nach Charbin zurückgekehrt sein. Generalleutnant Grodekow hält die Wiederaufnahme der Arbeiten auf der ganzen Linie der mandschurischen Bahn binnen zwei Wochen für möglich. Im Norden wie im Süden haben die Arbeiten an den Bahnen theilweise bereits wieder begonnen.

— **Ostafrikanische Centralbahn.** Einem Privatbrief vom 22. Juni aus Tabora, dem etwa 750 km von Dar-es-Salaam entfernten voraussichtlichen Trennungspunkt der Bahnlinien zum Tanganjika und Viktoria Nyanza, entnehmen die „Münch. Neuest. Nachr.“ u. a. folgende Stellen, die sich auf die Nothwendigkeit der Centralbahn beziehen: „Tabora ist Handelscentrum; täglich ist grosser Markt und reges Leben auf demselben. Im letzten Vierteljahr wurden etwa 360 Stück Grossvieh und 470 Stück Kleinvieh ausgeschlachtet und verkauft. 5 bis 25 Karawanen mit mehreren Hundert Leuten passiren täglich die Station. Sie bringen Elfenbein, Flusspferdzähne, Nashörner, Felle, Papageien zur Küste und kommen von dort mit Stoffen aller Art, Perlen, Petroleum, Lichtern, Seife usw. zurück. Der Boden ist reich und fruchtbar und bringt tausendfältig wieder, was in ihn gelegt wird; hier gedeiht alles. Die Eingeborenen sind längst in die Geheimnisse der Neunfelderwirthschaft eingedrungen und pflanzen rationell: Weizen, Reis, Magerkorn, Mais, Maniok, Süsskartoffeln (Bataten), Bohnen, Erbsen, Gurken, Tomaten, Erdnüsse usw. An Früchten haben wir auch Ueberfluss das ganze Jahr hindurch; Reis und Magerkorn gedeihen hier so vortrefflich, dass man damit in Hungerjahren die ganzen Hungergegenden versorgen könnte, wenn wir eine Bahn hätten! So stellen sich die Transportkosten zu hoch. Dass die Bahn wieder abgelehnt ist, halte ich für ein grosses Unglück. In Bälde werden wir es erleben, dass unser grosser Handelsverkehr nach dem Norden, dem Viktoria Nyanza, abgelenkt wird, an dessen Nordseite bald die Engländer mit ihrer Ugandabahn angelangt sein werden. Wenn wir keine Bahnen bauen, so wäre es besser, wir gäben die Kolonie auf. Ohne Bahn sind diese grossen Gebiete nicht zu erschliessen, oder es kommt so weit, dass die Handelsunternehmungen und Bauten von englischem Kapital gemacht werden, dass an englische Gesellschaften weitgehende Konzessionen gemacht werden und dass wir Deutsche nur noch die Ehre haben, die Flagge zu haben und mit unseren Stationen und unseren Askaris die fremden Unternehmungen, welche das Geld aus dem Lande herausziehen, zu schützen! . . .“

— Ueber die **Usambarabahn** enthält die „Deutsche Kol.-Zeitung“ einen vom Regierungsbaumeister a. D. Kurt Hoffmann, welcher den Bau seit 1895 geleitet hat, verfassten Aufsatz, dem wir folgendes entnehmen: Die bekanntlich von Tanga bis Muhesa (40 km) fertiggestellte Bahn ist vor kurzem vom Deutschen Reich übernommen, nachdem die erbauende Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika liquidirt hat. Leiter des Unternehmens in Afrika ist zur Zeit der Eisenbahnbaudirektor Todsen. Dieser hat die Vorarbeiten bis Korogwe vollendet, und die Bahn Muhesa-Korogwe befindet sich an mehreren Stellen bereits im Bau. Man hat sogar begonnen, von Muhesa aus ein provisorisches Gleis vorzustrecken. Im Verlauf von ein bis zwei Jahren dürfte, wenn anders die Mittel zur Verfügung gestellt werden, der Bahnbau bis Korogwe vollendet sein. Es ist dann beabsichtigt, die Strecke weiter fortzuführen bis Mombo, in dessen Nähe sich ausser mehreren Plantagen das Bezirksamt und die Kulturstation Kwai befinden, welche immerhin schon für die nächste Zeit Gewähr leisten für einigen Verkehr.

Die Usambarabahn ist durchaus solide gebaut. Die Spurweite beträgt 1 m. Die Zuggeschwindigkeit sowie die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind die der Kleinbahnen in Deutschland.

Wenn man nach der Ertragsfähigkeit des Unternehmens fragt, so werden vermuthlich auch für den Fall, dass die Bahn bis Mombo weitergeführt wird, die Ueberschüsse noch einige Zeit auf sich warten lassen. Immerhin ist der Bahnbau eine Nothwendigkeit, und es ist daher durchaus der Sachlage entsprechend, dass der Staat das Unternehmen in die Hand ge-

nommen hat. Erschlossen wird dadurch, abgesehen von dem Küstengebiet, welches sich für Agavenpflanzungen, Kokosnüsse und Fruchtbäume aller Art eignet, zunächst das Bondeiland, hervorragend veranlagt für den Anbau von Kakao und Liberiakaffee. Die ersten Versuche mit letzterem sind freilich misslungen, weil das Jahr der grossen Dürre, 1898, die vorhandenen Pflanzungen in Lewa und auf Plantage Schöller fast vernichtet hat. Auf Lewa ist man zur Agavenkultur übergegangen; doch ist das genannte Jahr selbst unter den Eingeborenen als „das Hungerjahr" bekannt, gewissermaassen historisch geworden, und es ist nicht zu befürchten, dass ähnliche Schreckensjahre grosse Plantagen gerade in ihrem ersten Entstehen heimsuchen werden. Weiterhin erschliesst die Bahn die Plantagengebiete von Magrotto und im Handeïgebirge. Der hier gebaute Kaffee, arabischen Ursprungs, zeichnet sich durch hervorragende Güte aus. Auch die Theekultur hat hier eine Zukunft. Die Eisenbahn berührt das Anbaugebiet der Friedrich Hoffmann-Pflanzung, wo auch Agaven gepflanzt werden und die ersten Versuche des Anbaus von Ramie gemacht sind. Auch für Zuckerbau eignet sich die Luengera- und Panganiebene sehr gut.

Die Bahn über Korogwe hinaus öffnet dann den Plantagen des grossen Usambaragebirges den gewünschten Zugang und sichert den europäischen Ansiedlern um das Kwaigebiet herum die Möglichkeit des nothwendigen Absatzes für ihre landwirthschaftlichen Erzeugnisse. Ohne die Bahn wäre es falsch, derartige Versuche überhaupt anzustellen, da die hier gezogenen europäischen Getreidearten und Nutzgewächse ihren Absatz nur an der Küste haben können und hier mit den heimischen Produkten in den Wettbewerb treten müssen, denen die äusserst billige Wasserfracht zu gute kommt. Auch das Paregebirge würde dann erschlossen werden und eintreten in die Reihe der Plantagengebiete.

Im ganzen kann man annehmen, dass mindestens ungefähr 100 deutsche Quadratmeilen durch die Bahn für die Kultur von tropischen Plantagenprodukten gewonnen werden, d. h. eine Strecke von rund 20 Meilen Länge und 5 Meilen Breite, das sind 5 600 qkm oder 560 000 ha. Rechnet man, dass davon nur $^1/_{10}$ mit der Zeit in Bebauung gewonnen wird, nämlich 56 000 ha, und dass die Ernte eines Hektar rund 20 Centner wiegt, so würde das eine Fracht von $^1/_7$ Wagen vom Hektar betragen, da der Wagen der Usambarabahn mit 140 Centnern befrachtet werden kann. Es ergäbe das 8 000 Wagen im Jahre oder 27 Wagen täglich. Da bei den Steigungsverhältnissen der Kleinbahnen ein Güterzug kaum neun voll belastete Wagen befördern kann, so würde das täglich drei Frachtzüge bedeuten, die allein Plantagenprodukte nach der Küste zu befördern hätten. Dabei ist nicht gerechnet der sämmtliche übrige Verkehr, besonders nicht derjenige der Karawanen, welcher sich immer mehr der Bahn zuwenden wird, je weiter diese in das Innere vorrückt. Somit darf man immerhin in absehbarer Zeit auf eine gute Rentabilität des Unternehmens rechnen.

Erheblich bedeutender als der Erfolg in klingender Münze ist aber der moralische Werth dieser ersten Eisenbahn in deutschen Kolonien. Die englische Mombassabahn hat uns recht deutlich gezeigt, wie weit wir als koloniale Kulturmacht noch zurück sind anderen unternehmenderen Völkern gegenüber. Es ist hohe Zeit, dass wir uns aufraffen, damit wir des bescheidenen Platzes, den wir uns unter den Grossmächten auf kolonialem Gebiete mit vielen Opfern erkämpft haben, nicht verlustig gehen.

Allgemeines.

— **Ueber zwei geschichtlich interessante Lokomotiven** auf der Pariser Weltausstellung, welche merkwürdigerweise nicht im Annex von Vincennes unter dem Eisenbahnmaterial, sondern auf dem Marsfelde unter den Fahrzeugen aller Art ausgestellt sind, entnehmen wir dem Bericht des Regierungs- und Bauraths Rimrott im Augustheft der „Mittheilungen des Vereins Deutscher Str.- u. Kleinb.-Verw." folgendes:

„Ganz verwundert schauen auf diese moderne Versammlung (von Selbstfahrern, Fahrrädern und Fahrzeugen aller Art) zwei ehrwürdige Zeugen eines an technischen Errungenschaften reichen und hierfür bahnbrechenden Zeitabschnittes, verwundert vielleicht auch darüber, wie sie unter eine solche leichte und aufgeputzte Gesellschaft gerathen sind. England hat hier die von George Stephenson im Jahre 1830 entworfene und in seinen Werken zu Newcastle erbaute Lokomotive „Invicta" im Original aufgestellt. Die Invicta war die erste Lokomotive, welche auf einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn, der am 3. Mai 1831 eröffneten Whitestable and Canterbury Railway, in Betrieb genommen wurde. Auch ein Stück des damals auf dieser Strecke im Gebrauch befindlichen Oberbaues (kurze fischbauchähnliche Schienen, in Stühlen auf hölzernen Querschwellen gelagert) ist beigefügt.

Ebenso interessant ist der Nachbar der Invicta, die von der französischen Westbahn ausgestellte Lokomotive „Oissel". Im Jahre 1844 durch Buddican entworfen und in den eigenen Werkstätten der Gesellschaft zu Chartres erbaut, war sie bestimmt, die Expresszüge zwischen Paris und Rouen zu befördern. Sie hat diese Aufgabe auf das beste ausgeführt und während ihrer Thätigkeit den stattlichen Weg von 1 310 000 km zurückgelegt, ehe sie in den sicherlich wohlverdienten Ruhestand versetzt wurde." Mit einigem Recht bemerkt der Bericht hierzu: „Für die Beurtheilung der Fortschritte im Lokomotivbau wäre es angezeigt und am Platze gewesen, diese beiden Ahnen unter ihre Nachkommenschaft, unter die grossen modernen Lokomotiven im Parke zu Vincennes zu versetzen. Für die Wahl des jetzigen Standortes lassen sich beim besten Willen stichhaltige Gründe nicht finden."

— **Internationale Taschendiebe im Nordexpresszuge.** Am Abend des 28. August sind beim Abgang des Nordexpresszuges aus Berlin der Kriminalpolizei daselbst zwei internationale Taschendiebe in die Hände gefallen. Sie bezeichnen sich als der 55 Jahre alte Kellner Antonio Betta aus Turin und der 30 Jahre alte Artist Antonio Rodriguiz aus Buenos-Aires. Bei der Eröffnung der Pariser Weltausstellung liefen in Hamburg, Leipzig, Berlin und besonders Frankfurt a. M. Anzeigen über Diebstähle ein, die in Luxuszügen zur Ausführung gekommen waren. Im ganzen wurden 17 solcher Fälle bekannt. Um die Thäter abzufassen, erhielten die Kriminalbeamten Fahrkarten von der Eisenbahnbehörde und benutzten die Züge. Am Abend des 28. August bestiegen Beamte einen Zug vom Schlesischen Bahnhof nach der Friedrichstrasse. Hier fielen ihnen zwei sehr vornehm gekleidete Männer auf, die den Anschein von Reisenden machten und sich mit verschränkten Armen, über denen sie ihre Ueberzieher trugen, den übrigen Reisenden näherten. In dem schmalen Gang des Zuges nahmen sie ein Opfer in die Mitte, stellten ein kleines Gedränge her und nahmen die Brieftasche aus dem Anzuge heraus. Die Kriminalbeamten nahmen sofort die beiden Langfinger fest, bevor sie ihre Kunst an einem weiteren Opfer erproben konnten. Umstehende Personen, die Zeugen dieses Vorganges waren, wollen noch einen dritten Mann und eine Weibsperson bemerkt haben, die mit den beiden auf frischer That ertappten Dieben gemeinschaftliche Sache machten. Doch sind diese letzteren entkommen, falls sie wirklich zu der Bande gehörten. Die beiden Festgenommenen wollen erst kürzlich nach Berlin gekommen sein und dort keine Wohnung haben. Die Kriminalpolizei hat aber bereits ermittelt, dass sie in Berlin postlagernd Briefe empfangen haben. Der ältere ist ein beleibter Mann, der jüngere macht den Eindruck eines Künstlers. Bei ihnen befand sich russisches, französisches, italienisches, österreichisches und deutsches Geld sowie Briefmarken aus Monaco und Amerika. Den vorliegenden Diebstahl können sie nicht bestreiten, wollen aber von den anderen nichts wissen. Die Gesammtsumme der gestohlenen Werthe beläuft sich auf etwa 80 000 *M.* Die Diebstähle sind besonders auf dem Bahnhof Friedrichstrasse, auf dem Anhalter und Potsdamer Bahnhofe ausgeführt. Im Interesse der Untersuchung ist von grosser Bedeutung, dass sich die Inhaber von Gasthöfen oder Privatwohnungen, bei denen die Taschendiebe gewohnt haben, bei der Berliner Kriminalpolizei melden.

Wie weiter mitgetheilt wird, haben die beiden internationalen Taschendiebe eine noch weit grössere Thätigkeit entwickelt, als bisher angenommen werden konnte. Fortgesetzt laufen bei der Kriminalpolizei neue Anzeigen ein. Die beiden Verbrecher Antonio Betta und Antonio Rodriguiz haben nicht blos auf Bahnhöfen und in Eisenbahnzügen „gearbeitet", sondern ihre Thätigkeit auch auf Schiffe ausgedehnt, die den Rhein befahren, auf Vergnügungsdampfern, die von Stettin, Sassnitz und Stubbenkammer in die Ostsee und nach Schweden und Norwegen Fahrten unternahmen. Beide arbeiteten so miteinander, dass Betta den Abreisenden spielte, während Rodriguiz von seinem zärtlichen Freunde Abschied nahm. Dabei rannten sie fremde Personen an, die dann bei den Entschuldigungen um ihre Brieftaschen kamen. Die beiden Gefangenen haben auf Grund solcher Anzeigen bei dem Untersuchungsrichter scharfe Kreuzverhöre zu bestehen gehabt und schliesslich eingeräumt, gewerbsmässig unter Anwendung solcher Kunstgriffe in Deutschland, Frankreich und Italien Taschendiebereien ausgeführt zu haben.

— **Empfang und Versand an Brenn- und Grubenholz.** In den rheinisch-westfälischen und den schlesischen Industriegebieten wird der Bedarf an Grubenholz grösstentheils aus anderen Provinzen gedeckt. Nach der Eisenbahnstatistik für das Jahr 1898 empfing an Brenn- und Grubenholz der Eisenbahndirektionsbezirk Essen mehr, als er versandte, 806 000 t. Der Empfang überstieg den Versand in den Eisenbahndirektionsbezirken Kattowitz und Breslau um zusammen 220 000 t; im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin überstieg der Empfang den Versand an Brenn- und Grubenholz — hier hauptsächlich Brenn-

holz — um rund 50 000 t. Der Bedarf wird hauptsächlich gedeckt aus den Bezirken der Eisenbahndirektion Elberfeld, Münster, Hannover, Cassel, Magdeburg, Altona, Stettin, Bromberg, Posen, Danzig, Königsberg und Frankfurt a. M. Das meiste Grubenholz lieferte der Direktionsbezirk Hannover, in welchem der Versand an Gruben- und Brennholz den Empfang um 138 000 t überstieg. Danach folgte der Bezirk Münster, in welchem der Versand den Empfang um 116 000 t überstieg; im Bezirke der Eisenbahndirektion Bromberg betrug der Mehrversand über den Empfang 103 000 t. Der Bezirk Cassel versandte 84 000 t mehr, als er empfing, der Bezirk Magdeburg 57 000 t. Der Bezirk Frankfurt a. M. versandte mehr 45 000 t; der Bezirk Altona hatte einen Mehrversand gegen den Empfang von 43 000 t. Ausserdem wurden sehr bedeutende Mengen Stammholz, Nutzholz, Bretter und Bohlen empfangen bezw. versandt. Berücksichtigt man alle Hölzer, so empfing der Eisenbahndirektionsbezirk Essen 895 000 t mehr, als er versandte, der Bezirk Elberfeld hatte einen Mehrempfang von 117 000 t, der Bezirk Köln einen solchen von 70 000 t, der Bezirk Kattowitz einen Mehrempfang an Holz von 199 000 t, der Bezirk Breslau von 263 000 t. Sehr bedeutend ist auch der Verbrauch an Holz in Berlin. Dort betrug der Mehrempfang an Holz 313 000 t und im Bezirke der Eisenbahndirektion Halle der Mehrempfang 141 000 t.

(„Nordd. Allg. Ztg.“)

Bücherschau.

— **Handbuch der Ingeniörwissenschaften.** Erster Band: Vorarbeiten, Erd-, Grund-, Strassen- und Tunnelbau sowie Konstruktion der Stütz- und Futtermauern. Dritte Abtheilung: der Grundbau. Bearbeitet von L. von Willmann und C. Zschokke, herausgegeben von L. von Willmann, Professor an der technischen Hochschule zu Darmstadt. Dritte vermehrte Auflage. Mit 214 Textfiguren, vollständigem Sachregister und 14 lithographirten Tafeln. Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann. 1900. Preis 13 ℳ, geb. 16 ℳ.

Der Verfasser der beiden ersten Auflagen, Baudirektor Gustav Meyer, hatte bereits auch die vorliegende dritte Auflage in Vorbereitung genommen, als er — leider zu früh — der technischen Welt durch den Tod entrissen wurde. Die Bearbeitung ging infolge dessen an den Herausgeber, unter Zuziehung des Professors Zschokke, über. Die Bearbeiter haben sich so in den Stoff des vorliegenden Bandes getheilt, dass Zschokke die Druckluftgründungen in ihrem ganzen Zusammenhange, v. Willmann den gesammten übrigen Grundbau behandelte. Diese vollständige Abtrennung der Druckluftgründungen erscheint dem Herausgeber um so weniger anfechtbar, als die beiden Kapitel in einer Abtheilung vereinigt bleiben, während die getrennte Behandlung der älteren Druckluftgründungen im ersten und der neueren im letzten Theil eine unzweckmässige Zersplitterung und unvermeidliche Wiederholungen herbeigeführt hätte. In der in der ersten Abtheilung gegebenen allgemeinen Uebersicht über die Gründungen sind jedoch auch die Druckluftgründungen berücksichtigt.

In der Anordnung des Stoffes sind gegen die ersten beiden Auflagen Aenderungen eingetreten. Dieselbe ist jetzt so getroffen, dass zunächst im Abschnitt A der Baugrund und die beim Grundbau in Betracht zu ziehenden Baustoffe und Arbeiten behandelt sind, während es bezüglich der Wasserhaltungs- und Schöpfmaschinen, Bagger, Rammen, Betonbereitungs- und anderer Maschinen bei einer allgemeinen Uebersicht bewendet und das Eingehendere darüber in den Band „Baumaschinen“ verwiesen ist. Im Abschnitt B ist eine Uebersicht über die verschiedenen möglichen Arten der Gründungen und ihrer Anwendungen gegeben, im Abschnitt C sind die einzelnen Gründungsarten selbst — mit Ausnahme der im besonderen Kapitel behandelten Luftdruckgründungen — besprochen, und zwar sind darin in sehr zweckmässiger Weise auseinandergehalten der „Fundamentaufbau und die Flachgründungen“ und die „Fundamentabsenkung und die Tiefgründung“. Die Schüttungen, die Betongründung, der Schwellrost, der Senkkasten und Steinkistenbau und die Mantelgründung gehören zur ersten, Pfahlrost-, Brunnen-, Röhren- und Kastengründung zur zweiten Gruppe, abgesehen wieder von dem Druckluftverfahren. In einem Anhange D sind schliesslich die „zusammengesetzten Gründungen“, die „Ausbesserungsarbeiten“ und eine „allgemeine Besprechung der Kosten“ angefügt. Abgesehen von den im allgemeinen dem behandelten Stoff zu theil gewordenen Erweiterungen und Verbesserungen sind eine ganze Reihe von Paragraphen als wesentlich neu hinzugetreten. Sodann ist die Zunahme der Textabbildungen (von 26 auf 143) zu begrüssen; die Verweisung so gut wie aller Abbildungen auf besondere Tafeln, wie bei den früheren Auflagen, hat wohl niemals ungetheilten Beifall gefunden.

Das zweite Kapitel ist im wesentlichen eine Umarbeitung des Ergänzungsheftes (Fortschritte der Ingeniörwissenschaften I, 1), das durch eine geschichtliche Darstellung der Entwickelung der Druckluftgründungen sowie durch Aufnahme der wichtigeren älteren Ausführungsweisen aus §§ 21 bis 23 des früheren Kapitels VI und aus dem Kapitel XII des IV. Bandes (3. Abth. der I. Auflage) nicht nur ergänzt, sondern auch durch Besprechung einiger neueren Gründungen u. a. erweitert wurde. In der neuen Auflage des Handbuchs der Ingeniörwissenschaften wird der in die „Druckluftgründungen“ übergegangene Stoff natürlich fortbleiben.

Ebenso wie die früher erschienenen Theile des Handbuchs wird auch der vorliegende zustimmendster Aufnahme seitens der technischen Fachkreise gewiss sein; er wird ihnen ein unentbehrlicher Rathgeber werden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 20,372 km lange Strecke Luxemburg-Petingen der Prinz Heinrich-Eisenbahngesellschaft, welche am 8. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die neu hergestellte, auf der Linie Cercan-Modran zwischen den Stationen Dawle und Wran gelegene und nur für den Sommerdienst und zwar für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September alljährlich bestimmte Personenhaltestelle Libric für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Ferner ist am gleichen Tage an der Lokalbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) die zwischen der Haltestelle Ponte Alto und der Station Roncogno gelegene Haltestelle Civezzano für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung der Personen und des Reisegepäcks erfolgt im Nachzahlungswege.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. An der Linie Aulendorf-Friedrichshafen ist am 1. d. Mts. zwischen den Stationen Meckenbeuren und Gerbertshausen der Lokalzughaltepunkt Kehl für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die an der Strecke Kaschau-Oderberg zwischen den Stationen Kis Ladna und Margitfalu gelegene Haltestelle Hamór ist am 1. August d. J. für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet worden.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. ist die an der O Becse-Ujvidék-Titeler Lokalbahn gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr dienende Halte- und Verladestelle Tisza Kálmánfalva auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Ferner sind am 10. August d. J. die an der Strecke Vésztö-Kötegyán-Hollód der Marra-Körösvidéker Lokalbahn gelegenen Halte- und Verladestellen Csegöd und Gyanté, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-

frachtgutverkehr dienten, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Schwerwiegende Gegenstände, deren Aus- und Einladung besondere Einrichtungen erfordern, können weder auf- noch abgegeben werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die für die Stadt Kirchberg (Linie Wilkau-Carlsfeld) zur Zeit bestehenden Stationsbezeichnungen Kirchberg Bahnhof und Kirchberg Haltepunkt werden vom 1. Oktober d. J. ab in Stadt Kirchberg Bahnhof und Stadt Kirchberg Haltepunkt abgeändert.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2587 vom 28. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 31. August d. J.).

Nr. 2692 vom 29. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 31. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft. Bruchsal-Hilsbach-Menzingener Eisenbahn.

Am 3. September wird die 11,20 km lange normalspurige Neubaustrecke Odenheim-Hilsbach, Fortsetzung der Linie Bruchsal-Odenheim, der bisherigen Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn mit den Stationen Tiefenbach, Eichelberg (Haltepunkt), Elsenz und Hilsbach dem Betriebe übergeben.

Die Stationen Tiefenbach, Elsenz und Hilsbach sind für den Gesammtverkehr eingerichtet. Der Haltepunkt Eichelberg dagegen dient nur dem Personenverkehr; Reisegepäck wird von da zur späteren Abfertigung für die nächste Station bezw. der Bestimmungsstation unabgefertigt mitgenommen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist bei sämmtlichen Stationen ausgeschlossen, auch werden Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, zur Beförderung nicht angenommen. Mit dem Tage der Betriebseröffnung tritt der Nachtrag II zum Lokaltarif der Bruchsal-Hilsbach-Menzingener Eisenbahn in Kraft. Derselbe enthält die Entfernungen und die Tarifsätze für die neuen Stationen.

Der Lokaltarif und die Nachträge sowie der Fahrplan für die neue Strecke sind auf unseren Stationen käuflich zu haben. (2109H&V)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums werden vom 1. Oktober d. J. ab die jetzt für die Stadt Kirchberg (Linie Wilkau-Carlsfeld) bestehenden Stationsbezeichnungen Kirchberg, Bahnhof und Kirchberg, Haltepunkt in

Stadt Kirchberg, Bahnhof

und

Stadt Kirchberg, Haltepunkt

abgeändert.

Dresden, den 31. August 1900. (2110)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. September d. J. wird die an der Bahnstrecke Leutzsch-Corbetha gelegene Haltestelle Miltitz b/Leipzig, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Stückgutverkehr diente, auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Thieren ausser für Kleinvieh in einzelnen Stücken.

Halle a/Saale, den 31. August 1900. (2111)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband,

hier: Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 75 in den Klassentarifen Theil II Hefte Nr. 1, 2 und 3 vom 1. Februar 1897.

Das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 75 in den Nachträgen I zu den Klassentarifen Theil II Heft Nr. 1, 2 und 3 vom 1. Februar 1897 ist wie folgt zu ergänzen:

10. Eisen- und Stahlabfälle.

Unter Abfälle von Eisen und Stahl sind im allgemeinen nur Stücke zu verstehen, welche zur unmittelbaren Herstellung von Eisen- und Stahlwaaren nicht geeignet, sondern nur noch zum Einschmelzen oder Zusammenschweissen (Packetiren) verwendbar sind.

Hierzu gehören auch der Abfall von Eisen- und Stahldraht, ebenso Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspähne und dergleichen, Enden von Schienen und Schwellen und gebrochene, zum Einschmelzen bestimmte Ausschussschienen, sowie Abschnitte (Abfallstücke von Platten und Blechen).

München, den 31. August 1900. (2112)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-nordwestdeutscher, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer und oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. September d. J. erhält das Waarenverzeichniss der in den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre bestehenden Ausnahmetarife 6 a (Braunkohlenbriketts) folgende anderweite Fassung:

„Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine und Nasspresssteine) bei Auflieferung von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dies Gewicht.“

Hannover, den 31. August 1900. (2113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. September 1900 werden die neu eröffneten Stationen Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz, Obrigheim-Colgenstein der pfälzischen Eisenbahnen in den direkten Güterverkehr mit den Stationen der badischen Staatseisenbahnen und den auf badischem Gebiet liegenden Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die für den Güterdienst eingerichteten diesseitigen Stationen.

Karlsruhe, den 30. August 1900. (2114)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. September d. J. treten die Nachträge XXII zum Heft 1 und XXI zum Heft 2 vom Theile II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Sie enthalten u. a.:

Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen und derjenigen Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist; Aufnahme der Stationen Husum M. und Neumünster des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, Bock-Wallendorf, Graefenthal, Lippelsdorf und Taubenbach des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Petershain des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S., Soltau des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover, Rybnik des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, Marienborn des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg, Borgholzhausen, Dissen-Rothenfelde und Hilter des Eisenbahndirektionsbezirks Münster i/W. in die allgemeinen Tarifklassen sowie der Station Soltau in den Ausnahmetarif 6 A für Holz; anderweite Fassung der Bestimmungen über die Anwendung des Ausnahmetarifs 7, Aufnahme der Leipziger Bahnhöfe und der Stationen Oeynhausen Nord und Süd in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw., der Station Marienborn in den Ausnahmetarif 12 für rohe Kalisalze usw., der Stationen Schnega und Schneiderkrug in den Ausnahmetarif 24 für Grubenhölzer sowie der Station Gand in den Ausnahmetarif 26 für die Beförderung von Verblendsteinen, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen. Der Frachtstückgutsatz Lichtenfels-Mouscron wird mit Gultigkeit

vom 15. Oktober d. J. von 67,96 Frcs. in 77,96 Frcs. berichtigt.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Köln, den 29. August 1900. (2115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Spezialtarifes I, welche schweizerischer oder italienischer Herkunft und nach Russland einschl. Finnland und Polen bestimmt sind, wird die über andere Bahnwege erreichbare Fracht auch bei Umkartirung bezw. Abfertigung der Sendungen auf den diesseitigen Stationen Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz von uns im Rückvergütungswege gewährleistet.
Karlsruhe, den 27. August 1900. (2116)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Holz etc. im Tarif für den direkten Güterverkehr Waldshut-Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893 finden mit sofortiger Wirkung auch auf Pitsch-Pine-Holz (Pechkiefer) und Yellow-Pine-Holz (gelbe Kiefer) Anwendung.
Karlsruhe, den 28. August 1900. (2117)
Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit Wirksamkeit vom 1. September 1900 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält im allgemeinen neue und ermässigte Frachtsätze. Insoweit einzelne Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen, niedrigeren Frachtsätze noch bis 1. November 1900 in Kraft.
München, den 27. August 1900. (2118)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)
Mit Wirksamkeit vom 1. September 1900 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene und Ermässigungen für seitherige Verbandsstationen, Erweiterung der Ausnahmetarife und sonstige unwesentliche Aenderungen. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen, niedrigeren Frachtsätze noch bis 1. November 1900 in Kraft.
München, den 27. August 1900. (2119)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. September 1900 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält im allgemeinen neue und ermässigte Frachtsätze. Insoweit einzelne Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen, niedrigeren Frachtsätze noch Gültigkeit bis 1. November 1900.
Die Entfernungen und Frachtsätze für die pfälzischen Stationen Heidesheim in der Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein treten erst mit der Betriebseröffnung der Strecke Grünstadt-Offstein in Kraft.
München, den 27. August 1900. (2120)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Der Frachtsatz des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter Lichtenfels-Jeumont (Erquelinnes), Seite 39 des Heftes 1 c vom 1. Dezember 1896 des französisch-deutschen Verbandsgütertarifs (Verkehr über Belgien) wird mit Gültigkeit vom 1. September d. J. von 70,60 Frcs. auf 69,60 Frcs. ermässigt.
Köln, den 28. August 1900. (2121)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V, Gruppen-Wechseltarife I II/V, III/V, IV/V, V/VI, V/VII, V/VIII, Magdeburg-Halle-sächsischer, Magdeburg-Halle-bayerischer, oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer, Militärbahn-Staatsbahn- und niederdeutscher Verbands-Gütertarif, sowie mitteldeutscher, ostdeutscher, westdeutscher und süddeutscher Privatbahn-Gütertarif.
Am 15. September 1900 wird die Haltestelle Miltitz bei Leipzig, die bisher nur dem Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.
Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, ausgenommen Kleinvieh in einzelnen Stücken, sowie von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.
Halle a. Saale, den 30. August 1900. (2122)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Für den Güterverkehr Reichsbahn- und Prinz Heinrichbahn-Ostschweiz tritt am 1. September l. J. ein neuer Tarif (Heft II B) in Kraft, durch welchen das Tarifheft II B vom 1. Juni 1895 nebst Nachträgen I—IV aufgehoben und ersetzt wird. Neben zahlreichen Frachtermässigungen, insbesondere in den Eil- und Stückgutklassen, treten mit Wirkung vom 16. November l. J. auch kleine Frachterhöhungen, sowie einige Verkehrsbeschränkungen ein, über welche die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau näheren Aufschluss geben.

Ferner tritt am 1. September l. J. für den Verkehr zwischen Kehl und Strassburg transit (Wasserweg) einerseits und Stationen der ostschweizerischen Bahnen andererseits ein neuer Tarif (Heft II E) in Kraft, welcher Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Artikel enthält. Die in den neuen Tarifheften enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen treten einstweilen noch nicht in Kraft, vielmehr kommen die seitherigen Taxen bis auf weiteres noch zur Anwendung.
Das Heft II B kann zum Preise von 2 M., das Heft II E zum Preise von 40 ₰ von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau bezogen werden.
Karlsruhe, den 28. August 1900. (2123)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 ist mit Gültigkeit vom 5. September der VI. Nachtrag erschienen, welcher von den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen, sowie von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann.
Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze für Kehl, sowie für Strassburg-Neudorf und Strassburg Rheinhafen transit (Wasserweg), für letztere Station jedoch erst mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung derselben für den Güterverkehr. Die in dem Nachtrag enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen treten einstweilen noch nicht in Kraft, sondern es kommen bis auf weiteres noch die seitherigen Taxen zur Anwendung. Die seitherigen Frachtsätze für Strassburg-Neudorf werden aufgehoben, jene der Abtheilung b kommen jedoch noch bis 30. November l. J. zur Anwendung.
Karlsruhe, den 28. August 1900. (2124)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 werden die im Anhang des obgenannten Tarifes (Seite 101 und 102) enthaltenen „Ergänzungsfrachtsätze für Sendungen von Holz der Serie II, welche in Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn mit direkten Frachtbriefen nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit, St. Margrethen transit, ferner nach schweizerischen Stationen zur Aufgabe gelangen und mangels direkter Frachtsätze nach Salzburg transit abzufertigen sind", wie folgt geändert bezw. erweitert:

Im Verkehre mit	Von den Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn												
	Aigen Voglhub	Eugendorf	Hüttenstein	Irlach	Kraiwiesen	Mondsee	St. Gilgen	St. Lorenz	St. Wolfgang L. B.	Strobl	Teufelmühle	Thalgau	Zinkenbach
	bis Salzburg transit												
	Centimes für 100 kg												
Konstanz	35	11	31	17	14	28	32	25	35	35	22	20	35
Basel, Schaffhausen und Singen	33	11	31	17	14	28	32	25	33	33	22	20	33
mit den übrigen Stationen	37	11	31	17	14	28	32	25	37	37	22	20	37

Wien, am 25. August 1900. (2125)
K. k. österr. Staatsbahnen namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch - linksrheinischer Güterverkehr (V/VIII). Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz von den Stationen Baalberge, Bernburg, Erfurt, Marienborn, Stassfurt, Wendessen und Thiede nach Köln = Ehrenfeld in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, 31. August 1900. (2126)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch - westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Am 19. August a./1. September n. St. d. J. tritt zum Ausnahmetarif 8 für Flachs etc. der Nachtrag 6 in Kraft. Druckstücke desselben verabfolgen die Empfangs - Güterabfertigungsstellen und die unterzeichnete Verwaltung.

Danzig, am 29. August 1900. (2127)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
(Gruppe II.)

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Steinau Oderhafen der Liegnitz - Rawitscher Eisenbahngesellschaft in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 28. August 1900. (2128)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. September 1900 wird von der Neubaustrecke Goldap - Stallupönen die Theilstrecke Goldap - Gr. Rominten mit den Haltestellen Trakischken und Gr. Rominten für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet werden.

Beide Haltestellen werden in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg) und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den oldenburg-ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze sowie über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 31. August 1900. (2129)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal- Güter- und Personenverkehr.

Am 15. September 1900 treten zu unserem Lokal-Gütertarif der Nachtrag I und zu unserem Lokal-Personentarif der XX. Nachtrag in Kraft.

Ludwigshafen a/Rh., 27. Aug. 1900. (2130)
Die Direktion
der pfälzischen Eisenbahnen.
v. Lavale.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge IX zum Tarifheft 1 und VII zum Tarifheft 3 in Kraft, enthaltend Einbeziehung von Stationen, Aenderung und Erweiterung einzelner Ausnahmetarife und Berichtigungen. Der Nachtrag IX enthält ausserdem einen neuen Ausnahmetarif Nr. 49 für die Beförderung von Thon von Rakonitz nach St. Ghislain und der Nachtrag VII einen zweiten Anhang mit ermässigten Frachtsätzen für Eilgut in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen.

Sowelt Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. November 1900 in Kraft.

Preis der Nachträge je 10 ₰ das Stück.

Köln, den 29. August 1900. (2131)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Der Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlenbrikets in 20 t-Ladungen findet vom 10. September d. J. ab auch auf Rohbraunkohle Anwendung.

Breslau, den 29. August 1900. (2132)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - österreichischer Verband.
Theil II Heft 2 vom 1. August 1900.

Vom 15. September 1900 ab ermässigen sich einzelne der im obengenannten Tarifhefte für die Station Moabit (Direktion Berlin) enthaltenen Anstossbeträge und Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 12 A und B, 16 und 17.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektion Berlin und Breslau, sowie die Güterabfertigungsstelle Moabit.

Breslau, den 1. September 1900. (2133)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn - pfälzischer Expressgutverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. werden die pfälzischen Stationen
Heidesheim i. d. Pf.,
Neuoffstein i. d. Pf.,
Obrigheim=Colgenstein
in den Main - Neckarbahn - pfälzischen Expressguttarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgut-Annahmestellen.

Darmstadt, den 30. August 1900. (2134)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 ist zum VI. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Baden-Main-Neckarbahn) der Nachtrag X ausgegeben worden. Derselbe enthält Ergänzungen der Vorbemerkungen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Eppelheim, Ittlingen, Reihen und Richen der badischen Staatseisenbahnen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Friedrichsfeld bad. Bahn und Friedrichsfeld M. N. B., soweit solche bisher noch gefehlt haben.

Die Entfernungen für die vorgenannten Stationen Eppelheim, Ittlingen, Reihen und Richen gelten erst vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, der noch besonders bekannt gegeben wird.

Karlsruhe, den 31. August 1900. (2135)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
Frachtsätze für Mimosaextrakt.

Für Mimosaextrakt (Mimosarindenextrakt) bei Aufgabe von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief finden 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verkehr mit Graz, Klagenfurt und Sternberg die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 und im Verkehr mit Wels die im Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896 im Klassenguttarif für die Wagenladungsklasse B enthaltenen Frachtsätze sammt Schleppbahngebühr und Nebengebühren bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1900, sinngemäss Anwendung.

Wien, den 31. August 1900. (2136)
K. k. pr. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahmefrachtsätze für Superphosphattransporte.)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1900 gelangen für Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk) bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewicht, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht und bei Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des im Nachtrag IV zum Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1 vom 1. August 1898 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 49 B von den in diesen Tarif aufgenommenen deutschen Hafenstationen nach Böhm.-Skalitz und Opocno direkte ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 1. September 1900. (2137)
Priv. österr. - ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Niemes-Reichenberg der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, insoweit Tariferhöhungen eintreten sechs Wochen später, tritt der Nachtrag V zum Lokalgütertarife vom 1. Februar 1894 in Kraft, durch welchen die Nachträge aufgehoben werden.

Dieser Nachtrag V enthält einen neuen Gebührentarif für die Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und sind Exemplare dieses Nachtrages V zum Preise von 70 Hellern für das Stück durch die Direktion oder im Wege der Stationen zu beziehen.

Gleichzeitig mit diesem Termine gelangt ein neuer Anhang mit ermässigten Frachtsätzen für einzelne Artikel zum Lokalgütertarife zur Ausgabe, durch welchen der temporäre Anhang vom 1. Januar 1900 aufgehoben wird. Exemplare des neuen Anhanges sind bei den vorgenannten Dienststellen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 31. August 1900. (2138)
Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Oesterreichisch-süddeutscher Personenverkehr.

Der auf 1. September d. J. angekündigte Nachtrag I zum Tarif für den vorgenannten

Verkehr kommt nunmehr auf 1. Oktober d. J. zur Ausgabe.

Stuttgart, den 29. August 1900. (2139)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Mit 1. September 1900 tritt eine neue Tarif- und Antheilstabelle für den österreichisch-italienischen Rundreiseverkehr über Arco, Riva, den Gardasee und Verona in Kraft, durch welche die Tarif- und Antheilstabelle vom 1. Oktober 1896 für den gleichen Verkehr aufgehoben wird.

Preis: 30 Heller.

Wien, am 21. August 1900. (2140)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-gesellschaft.

Einführung des Nachtrages IV zum Lokalpersonentarife Theil II.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Niemes-Reichenberg der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg tritt zum Lokalpersonentarife Theil II der Nachtrag IV in Kraft. Durch denselben werden die bestehenden Nachträge 1—3 aufgehoben.

Exemplare dieses Nachtrages, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält, können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von 50 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 31. August 1900. (2141)
Die Direktion.

---

6. Verdingungen.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Werkholzlieferung.

Der Bedarf der k. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1901 soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Masse der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle kostenfrei abgegeben.

Die angebotenen Mengen und die Einzelpreise sind in diese Verzeichnisse bei den betreffenden Sorten einzusetzen.

Die Angebote wollen spätestens bis Sonnabend, den 22. September 1900, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung" versehen bei unterzeichneter Stelle eingereicht werden.

Cannstatt, den 30. August 1900. (2142)
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.
Scherff.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

400 Stück Schotterabschlussblechen für einfache Weichen,
100 Stück desgleichen für Kreuzungsweichen,
1 500 Stück Klemmhaken und
3 000 Stück Befestigungsschrauben für Schotterabschlussbleche.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden auf portofreie Anfragen von uns abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens Montag, den 10. September d. J., Vormittags 11 Uhr, bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben stattfindet.

Die Zuschlagsfrist beträgt drei Wochen.

Karlsruhe, den 25. August 1900. (2143)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Ausschreibung.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion für die Erweiterung der Werkstättenanlage zu Frankfurt a/M., im Gesammtgewicht von etwa 702 t, soll öffentlich verdungen werden.

Zeichnungen und Bedingungen können in unserem techn. Büreau Hedderichstrasse 67/69 Vorm. eingesehen oder von der Kanzlei dortselbst gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ bezogen werden.

Versiegelte Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf die Dachkonstruktion für die Personenwagen-Reparaturwerkstätte Frankfurt a/M." sind bis zum Eröffnungstermin, den 20. September 1900, Vormittags 11 Uhr, an unser techn. Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2144)
Frankfurt a/M., den 1. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Schreib- und Zeichenmaterialien.

Die Lieferung unseres Bedarfs an Kanzlei-, Konzept-, Druck-, Lösch- und Packpapier, Aktendeckeln, Briefumschlägen, Siegellack, Hektographenblättern, Millimeterpapier, Pausleinwand und Radirgummi für Zeichner soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 20. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Oktober 1900.

Magdeburg, den 29. August 1900. (2145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung und Aufstellung von rd. 700 qm Wellblechüberdachung einschl. der zugehörigen Eisenkonstruktion für die Umladehalle auf Bahnhof Oberlahnstein am 15. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof), von wo auch die Verdingungsunterlagen gegen vorherige Einsendung von 1,50 ℳ in baar durch die Post bezogen werden können.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Wiesbaden, den 29. August 1900 (2146)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Oeffentliche Ausschreibung betreffend Lieferung von Werkstattsmaterialien:

a) Gruppe C I rund 2080 cbm Eichen-, 13 300 cbm Kiefer- und 160 cbm sonstige Nutzhölzer,
b) Gruppe C XIII, Hammerstiele, Feilenhefte, Schaufelstiele und Pinsel für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 20. September 1900, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1 ℳ für a) und 0,50 ℳ für b) portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 20. Oktober 1900.

Kattowitz, den 25. August 1900. (2147)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Stab- und Profileisen.
II. Eisenbleche.
III. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Pufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Stahlblech, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stacheldraht und Telegraphenstützen.
IV. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messingblech, Draht-, Röhren und Wagenbeschlagtheile, Zinn, Antimon, Zink, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
V. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und -Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 24. September 1900" spätestens bis Montag, den 24. September d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 31. August 1900. (2148)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Fehlender Bettsack.

Seit dem 4. Juli d. J. fehlt zum Gepäckschein Breslau-Nachod ein Bettsack, enthaltend Betten, eine Büchse mit Silberzeug und Gläsern, ein chirurgisches Instrument und 3 Paar Schuhe, Gewicht 28 kg, Werth 275 ℳ.

Es wird ersucht, nach dem Bettsack zu forschen und im Auffindungsfalle dem Verkehrsbüreau der königl. Eisenbahndirektion in Breslau Mittheilung zu machen. (2149)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 70. 8. September 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Neue Anwendungen der Lartigue'schen elektrischen Lokomotivpfeife mit den zugehörigen Schleifkontakten; der Basanta'sche Zugtelegraph.

Vom Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm** in **Berlin**.

Unter allen Einrichtungen der Zugtelegraphie, das ist der Nachrichtengebung zwischen den auf demselben Gleise sich bewegenden Eisenbahnzügen unter sich, oder zwischen fahrenden Zügen einerseits und Stationen, einzelnen Punkten der Strecke (Bahnwärterposten, Blockposten, Signalen) andererseits, die von den ersten Tagen des Eisenbahnwesens an bis auf die Jetztzeit erfunden worden sind, hat sich wohl nur die allereinfachste Einrichtung, die selbstthätige elektrische Lokomotivpfeife von Lartigue und Forest, dauernd behaupten können. Während eine Anzahl Erfinder sich das weitgehende Ziel der Uebermittelung beliebiger Nachrichten von und nach den fahrenden Zügen steckten und dabei theils an der Schwierigkeit der Aufgabe selbst, theils an den bedeutenden Herstellungskosten oder an dem Umstande scheiterten, dass die Betriebstechniker derartige Einrichtungen entweder überhaupt nicht für erforderlich hielten oder an ihrer Zuverlässigkeit zweifelten, beschränkten andere Erfinder, unter ihnen die französischen Ingeniöre Lartigue und Forest die Aufgabe darauf, nur bestimmte, regelmässig wiederkehrende Nachrichten (Signale) von und nach den Zügen übermitteln zu wollen. Aber auch von allen hier noch möglichen Fällen wählten sie den einfachsten aus, nämlich denjenigen, durch ein Zeichen an der Lokomotive dem Lokomotivführer die Stellung eines Vorsignals in einer bestimmten Entfernung vor dem Vorsignal bekannt zu geben. Das kann bei ungünstigen Witterungsverhältnissen oder auf unübersichtlichen Strecken von Nutzen sein, obgleich auch sehr gewichtige Gründe gegen die Verwendung einer solchen Einrichtung sprechen, unter denen die Ablenkung der Aufmerksamkeit des Lokomotivführers von der Strecke und die Gefahr des Versagens obenan stehen. Ohne in eine ausführliche Besprechung der Gründe für und wider die Zweckmässigkeit der Verwendung solcher Zugtelegraphen einzutreten, mag gleich die Thatsache erwähnt werden, dass die Einrichtung von Lartigue und Forest sich schon bald 25 Jahre auf der französischen Nordbahn im Betriebe bewährt hat und seit kurzem noch in ihrer Benutzungsfähigkeit erweitert worden ist. Der Bericht über die Einrichtung, welchen der Chef des technischen Betriebsdienstes bei der französischen Nordbahn, Herr Cossmann, in der Revue générale des chemins de fer (Nr. 2 von 1900) veröffentlicht hat, ist den Lesern durch die berufene Feder des Herrn Professor Birk aus Nr. 20 d. J. J. dieser Zeitung seinem wesentlichen Inhalt nach bekannt. Der Zweck der vorliegenden Zeilen ist, einem weitergehenden Interesse, das sich noch mehr in den Gegenstand zu vertiefen wünscht und namentlich aus Anlass der durch die französische Nordbahn im Park von Vincennes veranstalteten Sonderausstellung ihrer Signaleinrichtungen aus den Leserkreisen dieser Zeitung hervorgetreten ist, u. a. auch durch Wiedergabe des zeichnerischen Inhalts jener Cossmann'schen Veröffentlichung Rechnung zu tragen. Wiederholungen dessen, was Herr Birk den Lesern mitgetheilt hat, lassen sich dabei begreiflicher Weise nicht entbehren. Diese Zeilen bezwecken ferner, noch über einige andere Systeme selbstthätiger Nachrichtengebung zu berichten.

Die wesentlichsten Theile der ursprünglichen Lartigue-schen Erfindung sind, wie der Leser weiss, ein im Gleise festliegender Kontakt, eine durch Elektrizität in Thätigkeit gesetzte Lokomotivpfeife und eine Bürste an der Lokomotive zur Abnahme des Stromes von dem Kontakt. Abb. 1 zeigt den — für gewöhnlich 200 m vor dem Vorsignal befindlichen — Kontakt, den die Bahnbeamten wegen seiner entfernten Aehnlichkeit mit dem Rücken eines schwimmenden Krokodils einfach Krokodil nennen und welcher aus einem 2 oder 4 m langen, mit heissem Leinöl getränkten Stück Eichenholz A (Abb. 1) besteht, das an der Oberfläche mit Messingblech beschlagen ist und sich mit zwei oder drei gusseisernen Füssen BB in der Gleisachse auf die Schwellen setzt. Der an den Messingbeschlag genietete Kupferbügel V dient dazu, die von der Elektrizitätsquelle kommende Leitung mit dem Kontakt zu verbinden. Zum Schutz gegen Beschädigungen durch weit nach unten vorstehende

Theile der Lokomotiven und Wagen ist in der Fahrtrichtung vor den Kontakt *A* das keilförmige Holz *C* gelegt. Abb. 2 veranschaulicht die selbstthätige elektrische Lokomotivpfeife *A* aus

Abbildung 1.

Bronze, die das Lokomotivpersonal darauf aufmerksam machen soll, dass sich der Zug einem in der Haltstellung befindlichen Vorsignal nähert. Sie steht durch das Rohr *B* mit dem Dampfkessel in Verbindung und sitzt an einem an der Vorderwand des Führerstandes befestigten Gusseisenkasten. An dem Hebel *C* hängen zwei Stangen, von denen die linke über dem Rohr *B* in ein kleines Ventil ausläuft, das je nach seiner Lage dem Dampf den Zugang zur Pfeife freimacht oder versperrt.

Abbildung 2.

Die zweite, rechtsseitige Stange ist mit einer starken Spannfeder umwickelt und trägt einen Anker, dessen rechtes Ende in der Ruhestellung vor den Polen eines Hughes'schen Elektromagneten *D* sitzt. *E* ist der Handgriff eines Hebels, der dazu dient, die in Thätigkeit gesetzte Pfeife wieder zur Ruhe zu bringen. Das durch die punktirte Linie dargestellte Ende der Drahtwickelung des Elektromagneten ist an die Eisentheile der Lokomotive geschraubt und somit durch deren Metallkörper, die Räder und die Schienen an Erde gelegt, während das andere Ende mit einem vollkommen isolirten Kabel an die unter der Lokomotive angebrachte Metallbürste angeschlossen ist. Die Bürste ist in Abb. 3 dargestellt.

Von der in der Nähe des Vorsignals aufgestellten elektrischen Batterie ist der positive Pol an die Messingplatte des

Abbildung 3.

Krokodilkontaktes, der negative Pol an einen an dem Vorsignal sitzenden Stromschliesser geführt, der durch den eisernen Pfosten des Vorsignals an Erde gelegt ist und eine solche Einrichtung besitzt, dass er bei der Haltstellung des Signals den Stromweg von dem negativen Pol der Batterie zur Erde schliesst, bei der Fahrtstellung unterbrochen lässt (Abb. 4). Sobald also bei der Haltstellung des Vorsignals die Lokomotivbürste den Kontakt berührt, ist der Stromweg vom positiven Pol der Batterie über die Lokomotive, den Elektromagneten der Lokomotivpfeife zur Erde einerseits und vom negativen Pol über den Stromschliesser des Vorsignals zur Erde andererseits hergestellt und, wenn die dadurch hervorgebrachte Wirkung der Wirkung des Elektromagneten entgegengesetzt ist, diese also aufhebt, kann die Spannfeder die rechtsseitige Stange mit

Abbildung 4.

dem Hebel C (Abb. 2) nach unten drücken, wodurch das Dampfeinströmungsventil sich öffnet und die Dampfpfeife zum Ertönen gebracht wird. Sie bleibt so lange in Thätigkeit, bis der Lokomotivführer mittelst des Hebels E die Stange nach oben drückt und damit den unteren Anker wieder an die Pole des inzwischen wieder stromlos gewordenen Elektromagneten legt, deren Kerne durch die Stromunterbrechung wieder ihren früheren Magnetismus gewonnen haben.

Die französische Nordbahn hat zur Zeit die sämmtlichen Vorsignale auf ihren zweigleisigen Strecken (ungefähr 1 700 Vorsignale) mit Krokodilkontakten versehen und alle auf Hauptlinien verkehrenden Lokomotiven mit Lartigue'schen Pfeifen und mit Bürsten ausgerüstet. Die Kosten betragen, wie früher von Herrn Birk mitgetheilt, für jedes Vorsignal 200 ℳ, für jede Lokomotive 400 ℳ, die Gesammtausgabe für die Einrichtungen hat bereits die Höhe von 800 000 ℳ erreicht.

Wir dürfen dem Leser ins Gedächtniss zurückrufen, dass man sich bei den ersten Anwendungen auch die Frage vorgelegt hat, ob es nicht zweckmässig sei, nicht nur dem Lokomotivführer ein hörbares Signal auf der Lokomotive bei der Annäherung an ein in der Haltstellung befindliches Vorsignal zu geben, sondern auch die Bremsen selbstthätig auszulösen. Ein dahin zielender Versuch fiel zwar bekanntlich, was die Wirkungsweise der Einrichtung betrifft, sehr gut aus, man trug aber in betriebstechnischer Hinsicht doch grosse Bedenken, dem Lokomotivführer die Herrschaft über die Bremsen zu entziehen, abgesehen davon, dass dabei die Kontakte mit dem Vorsignal überhaupt nicht verbunden werden konnten, ohne dieses seiner Eigenschaft als Achtungssignal zu entkleiden, das die Weiterfahrt unter Beobachtung gewisser Vorsichtsmaassregeln gestatten soll. Diese von dem Chef des technischen Betriebsdienstes der französischen Nordbahn herrührende Angabe in der angezogenen Quelle (Revue générale des chemins de fer 1900, Nr. 2) steht zwar in einem eigenthümlichen Widerspruch zu älteren Mittheilungen in technischen Werken und Zeitschriften, nach denen im Jahre 1883 eine Anzahl von Lokomotiven mit selbstthätiger Bremsauslösung versehen gewesen sein soll, doch mag es sich hierbei wohl nur um Versuche gehandelt haben. Ferner wissen wir, dass früher erwogen wurde, ob es zu empfehlen sei, die Einrichtung so umzuändern, dass sie das Ueberfahren eines Haltsignals durch den Lokomotivführer aufzeichne, also dessen Schuld in dieser Hinsicht bei einem etwaigen Unfall nachweise. Obgleich auch die Lösung dieser Aufgabe in rein technischer Beziehung bald gefunden war, ergaben sich bei der Uebertragung in die Praxis des Betriebes doch auch hier manche Schwierigkeiten. Zunächst wäre schwer festzustellen, welches Haltsignal auf einer längeren Fahrt überfahren sei — wenigstens nicht ohne sehr verwickelte Einrichtungen —, wenn das Ueberfahren eines solchen wiederholt stattgefunden hätte. Sodann war auch hier — wie bei dem selbstthätigen Auslösen der Bremsen — die Anwendung in Verbindung mit den Vorsignalen ausgeschlossen, weil kein Versehen des Lokomotivführers vorliegt, wenn er ein Vorsignal überfährt. Gegen das Ueberfahren der Hauptsignale schützt die Nordbahn sich aber schon dadurch, dass bei der Haltstellung Knallkapseln selbstthätig auf die Schienen gelegt werden. Bei den Blockmasten, die in Frankreich auch mit Vorsignalen ausgerüstet sind, enstand eine neue Schwierigkeit, indem der Kontakt hier an eine andere Stelle gelegt werden müsste als bei den Bahnhofssignalen. Da nämlich das auf „Halt" stehende Blocksignal unter Umständen um ein geringes überfahren werden darf, wenn ein Hinderniss in dem vorliegenden Blockabschnitt nicht bemerkbar ist, weil es dem Lokomotivführer alsdann nur die Vorbeifahrt an dem das Signal bedienenden Blockposten — also das wirkliche Eindringen in den nächsten Blockabschnitt — verbietet, so konnte der Kontakt nicht vor dem Blockmast liegen; denn sofern Blockmast und Blockposten nicht genau an derselben Stelle lagen, bildete der Blockposten selbst die eigentliche Grenze der Blockstrecken, so dass in seiner Nähe der Kontakt verlegt werden musste. Alle diese Erwägungen haben dazu geführt, die Einrichtung bislang nur als Achtungssignal für den Lokomotivführer anzuwenden, das einige Sekunden vor der Ankunft am Vorsignal seine Aufmerksamkeit erregen und ihn veranlassen soll, sich der Herrschaft über die Bremse zu vergewissern, um die Geschwindigkeit des Zuges nach Bedarf mässigen zu können.

(Schluss folgt.)

Die Rückvergütungstarife und das Betriebsreglement, mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Oesterreich-Ungarn.

Von Dr. Emil Riesenfeld, Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, in Wien.

Es wäre zu wünschen, dass in den reglementarischen Festsetzungen, soweit vom Tarife oder vom Beförderungspreise die Rede ist, den Besonderheiten der Rückvergütungstarife Rechnung getragen würde. Bisher ist dies nicht geschehen, und zwar weder im Betriebsreglement selbst, noch in den durch den Tarif festgestellten zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement. Wohl hat sich die Praxis — nicht ohne Schwierigkeiten — mit den bestehenden Normen beholfen; doch sprechen manche Gründe für, kaum einer gegen eine richtigere und vollständigere Formulirung der frachtrechtlichen Vorschriften.

Unter Rückvergütungstarifen sind hier solche Tarife (im weiteren Sinne des Wortes[1]) verstanden, denen zufolge ein Theil der bei Beförderung des Gutes („im Kartirungswege") bezahlten Fracht[2]) auf Einschreiten rückerstattet wird.

In Oesterreich-Ungarn wird der tariftechnische Behelf der Rückvergütung in ziemlich ausgedehntem Umfange — von Staats- und Privatbahnen, von Bahnen höherer und niederer Ordnung — angewendet, obwohl im allgemeinen Rückvergütungstarife vermieden werden, um den Geschäftsgang zu vereinfachen und den oft geltend gemachten Wünschen der Verfrachter ebensowohl wie der Aufsichtsbehörden nachzukommen. Fälle von Rückvergütungstarifen finden sich namentlich unter den „Tarifermässigungen", welche in den Eisenbahn-Amtsblättern jährlich verlautbart werden. Einzelnen dieser äusserlich etwas unscheinbaren „Publikationen" kommt eine hervorragende allgemeine wirthschaftliche Bedeutung zu.[3])

---

[1]) Also einschliesslich der in Art. 11 des Berner Uebereinkommens den Tarifen gewissermaassen gegenübergestellten „Tarifermässigungen".

[2]) Und zwar der richtig berechneten Fracht — im Gegensatze zu den durch den Tarif nicht berührten „Frachterstattungsansprüchen" nach § 61 (4) Betr.-Regl.

[3]) Beispielsweise seien angeführt: die sogen. „Mühlenrefaktien" („Oesterr. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt", Jahrg. 1900, Nr. 3, Post 210—213), welche für die Getreidebezüge der Mühlen Frachtnachlässe von 10—15 % gewähren; die „Malzrefaktie" — V.-Bl., Jahrg. 1899, Nr. 112. S. 1991 (Nachlässe von 30 bezw. 50 % für je 100 kg im Falle der Ausfuhr); die „Düngemittelrefaktie" — V.-Bl., Jahrg. 1899, Nr. 148, S. 3480 (Nachlass von 15 % auf den meisten österr. Eisenbahnen).

Eine schärfere Fassung und Ergänzung der reglementarischen Bestimmungen wäre nun vom Standpunkte der Praxis insbesondere in zwei Richtungen angezeigt.

Zunächst hinsichtlich der Frage, wem der Anspruch auf die rückzuerstattende Theilfracht zusteht.

Dies ist nirgends allgemein ausgesprochen. § 73 (Abs. 1) des (österr.-ungar.) Betriebsreglements (I. Ueb. Art. 26) bezieht sich offenbar nicht auf unseren Fall. An dieser Stelle wird der „Verfügungsberechtigte" für befugt erklärt, die aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte geltend zu machen. Bei Rückvergütungsansprüchen, welche erst geraume Zeit nach Abnahme des Gutes erhoben werden, hat es aber keinen Sinn, vom „Verfügungsberechtigten" zu sprechen.[4])

In der Praxis wird daher in jedem einzelnen Falle angegeben, wer berechtigt ist, die Rückvergütung zu verlangen. In aller Regel wird festgesetzt, dass dies nur der Absender oder nur der Empfänger sei, ohne dass es darauf ankäme, wer die Fracht bezahlt hat.

Dieser Gebrauch lässt sich vielleicht geschichtlich und zwar dadurch erklären, dass die Rückvergütungstarife aus den gegenwärtig nicht mehr zulässigen geheimen Refaktien hervorgegangen sind. Letztere wurden einer bestimmten einzelnen Person zugesichert. Nur dieser stand ein Recht auf die Refaktie zu, wobei es gleichgültig war, ob der Begünstigte oder der andere Vertragstheil die Fracht entrichtet hatte. Für die heutigen Verhältnisse dürfte jedoch — von Ausnahmen, welche noch zur Sprache kommen sollen, abgesehen — zweckmässigerweise als allgemeiner Grundsatz aufzustellen sein, dass der Frachtzahler den Anspruch auf die Rückvergütungssumme besitzt. Hierfür kann folgendes vorgebracht werden.

Seinem Wesen nach unterscheidet sich der Rückvergütungstarif von den „Kartirungs"tarifen nur dadurch, dass er die Art der Frachtzahlung in gewisser Weise anders gestaltet. Keineswegs ist es aber im Begriffe des Rückvergütungstarifes gelegen, den sonst anerkannten Grundsatz auszuschliessen, dass Absender und Empfänger übereinkommen und im Frachtbriefe ausdrücken können, wer von beiden für die Fracht aufkommen soll.

Diesen mehr theoretischen Erwägungen lassen sich aber auch praktische anfügen. Für das interessirte Publikum entspringt aus der heutigen Praxis eine Verwickelung der Geschäftsgebahrung. Es ist ja zweifellos, dass die Verfrachter, soweit sie mit dem Eisenbahntarife überhaupt vertraut sind, auch die Rückvergütungstarife in ihre Berechnung einbeziehen. Somit werden vielfach besondere Vereinbarungen und Verrechnungen über die Rückvergütungsbeträge erforderlich werden. Für die Eisenbahn wiederum entstehen Schwierigkeiten, wenn bei Behandlung eines Einschreitens um Rückvergütung festgestellt wird, dass bei der Beförderung nicht der richtige Frachtbetrag (sondern zu wenig) erhoben wurde.[5])

Für den Grundsatz, dem Frachtzahler den Anspruch auf die Rückerstattung zuzuerkennen, spricht ferner der Umstand, dass schon derzeit in gleicher Weise vorzugehen ist, wenn, was vorkommt,[6]) die üblichen besonderen Bestimmungen fehlen; ebenso der Umstand, dass für die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen bei Mehrzahlungen die gleiche Regel gilt (Zusatzbestimmung VIII zu § 61 Betr.-Regl. — deutsche Verkehrsordnung § 61, Abs. 4, 2. Satz), was auch für das Gegenstück, nämlich die Nachbezahlung zu wenig erhobener Frachtbeträge, zutrifft (nunmehr in der Verkehrsordnung § 61, Abs. 4, 3. Satz, ausdrücklich erklärt).

Allerdings muss zugegeben werden, dass die gegenwärtige Uebung, derzufolge nur der Absender oder nur der Empfänger anspruchsberechtigt ist, in einzelnen Beziehungen durch die Bedürfnisse der Praxis gefordert wird; so, wenn ein Frachtnachlass unter der Bedingung gewährt wird, dass innerhalb einer gewissen Zeit mindestens eine bestimmte Anzahl von Sendungen (bezw. bestimmte grössere Mengen) für einen Verfrachter befördert werden, oder wenn eine Frachtrückvergütung im Verkehre mit dem Auslande zugestanden wird, deren Durchführung dadurch vereinfacht werden kann, dass nur mit dem inländischen Vertragstheile abgerechnet wird, u. dgl. m. Selbstverständlich stände nichts entgegen, in derartigen Fällen von der allgemeinen Regel abzuweichen und die wünschenswerthen besonderen Normen festzusetzen, was zu allem Ueberflusse auch in der grundsätzlichen reglementarischen Vorschrift als zulässig anerkannt werden könnte.[7])

Die zweite, für die Praxis eine grössere Bedeutung besitzende Gruppe von Fragen betrifft die Verjährung.

Eine Verjährung des Rückvergütungsanspruches selbst kommt zwar nur selten in Betracht; denn regelmässig wird für dessen Geltendmachung eine Frist festgestellt. In letzterer Beziehung wäre übrigens eine allgemeine Regelung am Platze — natürlich wiederum ohne im einzelnen Falle anderweitige Anordnungen auszuschliessen —, zumal es geschehen kann (und auch geschehen ist), dass die Festsetzung der Frist versehentlich unterbleibt.

Es handelt sich vielmehr um die Verjährung von Ansprüchen wegen unrichtiger Frachtberechnung, und zwar nicht so sehr bei Irrthümern, welche bei Durchführung der Rückerstattung unterlaufen, obwohl infolge der die Rückvergütungstarife vernachlässigenden Fassung des § 61 Betriebsreglements, Abs. 4 sich auch diesfalls über die Dauer der Verjährungsfrist Zweifel ergeben, sondern hauptsächlich in dem bereits berührten Fall, dass bei Behandlung eines Einschreitens um Rückvergütung ein Fehler zu Tage tritt, welcher bei der Anwendung des Kartirungstarifes gemacht, bei der gewöhnlichen Ueberprüfung aber nicht bemerkt wurde oder ohne Einsicht in die nunmehr vorliegenden Frachtbriefe (Duplikate) nicht bemerkt werden konnte und bezüglich dessen die reglementarische einjährige Berichtigungsfrist schon verstrichen ist. Dies kann leicht eintreten, weil die Mehrzahl der Rückvergütungstarife (als „Tarifermässigungen" gemäss der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895 bezw. der entsprechenden ungarischen Verordnung) auf die Dauer eines Kalenderjahres gewährt und die bereits erwähnte Frist zur Anbringung des Erstattungsanspruches gewöhnlich auf zwei oder auf drei Monate nach Ablauf dieses Jahres erstreckt wird. Derartige Differenzen sind um so weniger gern gesehen, als sie sich beim einzelnen Falle auf eine ganze Reihe von Sendungen beziehen können.

Ist nun derjenige, welcher auf die Rückvergütung Anspruch hat, ein anderer als derjenige, welcher ohne Eintritt der Verjährung zur Nachzahlung verpflichtet wäre, so wird es wohl nicht thunlich sein, den Fehler weiter zu berücksichtigen. Vielmehr wird der Rückvergütungstarif so anzuwenden sein, als ob im Kartirungswege richtig vorgegangen worden wäre.[8])

---

[4]) Im Zusammenhange hiermit sei als Beispiel für die Nichtbeachtung der Rückvergütungstarife bei der Fassung des Betriebsreglements in einem minder bedeutenden Punkte auf § 90, Abs. 1 Betr.-Regl. (I. Ueb. Art. 44) hingewiesen. Es wird gesagt, dass mit der Bezahlung der Fracht und der Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage (mit gewissen Ausnahmen) erlöschen. Dies trifft selbstverständlich für Rückvergütungsansprüche nicht zu. Hierauf wäre also (ähnlich wie in § 61 Betr.-Regl., Abs. 4, 3. Satz, hinsichtlich der Reklamirung von zu viel erhobenen Beträgen) Rücksicht zu nehmen.

[5]) Ueber den letzteren Punkt wird noch näheres im Zusammenhange mit der Frage der Verjährung ausgeführt werden.

[6]) Z. B. im Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei den Vorschriften über die Anwendung des Ausnahmetarifes I (im Rückvergütungswege) für Sendungen von Grubenholz an Zwischenhändler oder nach Stationen, wo Gruben nicht vorhanden sind.

[7]) Auch die Urkunden, mit welchen der Rückvergütungsanspruch zu belegen ist, könnten allgemein bezeichnet werden; im einzelnen Falle wären dann — soweit nichts besonderes zu sagen ist — die heute stereotyp wiederholten Formeln entbehrlich.

[8]) Dass sich hieraus ein Argument dafür gewinnen lässt, den Rückvergütungsanspruch dem Frachtzahler zuzusprechen, wurde schon hervorgehoben.

Dagegen entspräche es der Billigkeit, für den Fall, dass beide Personen die gleichen sind, festzusetzen, dass die Einrede der Verjährung nicht zugelassen wird.

Auch bezüglich anderer als der im vorstehenden eingehender besprochenen Punkte wäre Umschau zu halten, ob die Festsetzungen des Betriebsreglements und seiner Zusatzbestimmungen im Hinblick auf die Rückvergütungstarife etwa nicht ganz zutreffend oder lückenhaft erscheinen.

So wäre es vielleicht nicht überflüssig auszusprechen, ob die theilweise oder gänzliche Rückzahlung der Fracht auf Grund der §§ 80 und 87 Betriebsreglements — Art. 34 und 40 Internationalen Uebereinkommens (Schadenersatz bei Verlust des Gutes und bei Ueberschreitung der Lieferfrist) — eine Kürzung bezw. Aufhebung des Rückvergütungsanspruches zur Folge hat, und zwar ob in jedem Falle oder nur, wenn die beiden Ansprüche in einem Berechtigten zusammentreffen.

Im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr endlich könnten, wenn man die Aufnahme besonderer Normen über Rückvergütungstarife nicht in Aussicht nehmen wollte, zum mindesten die Ungenauigkeiten der Formulirung beseitigt werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Allgemeine Einführung des Rohstofftarifs auf den preussischen Staatsbahnen.** In der Sitzung des preussischen Staatsministeriums am 6. d. Mts. wurde beschlossen, in Anbetracht der Schwierigkeiten bei der Kohlenversorgung die Zufuhr ausländischer Kohle dadurch zu erleichtern, dass der Rohstofftarif für die Zeit des Weiterbestehens der zeitigen Verhältnisse, mindestens aber für zwei Jahre, allgemein eingeführt wird. Die preussischen Staatsbahnen sind mit sofortiger Durchführung dieser Maassregel in ihrem eigenen Bereiche und, soweit erforderlich, zur Verhandlung mit den betheiligten Bahnen beauftragt.

— **Zur Kohlennoth.** In einem diesen Gegenstand behandelnden Aufsatze der „Köln. Ztg.“ wird der Auffassung entgegengetreten, welche ein hervorragender Industrieller in der Münchener „Allgem. Ztg.“ verfochten hat und die wohl auch sonst weit verbreitet ist. Nach dieser Ansicht ist die Kohlennoth in Deutschland hauptsächlich verschärft worden durch den infolge der Ereignisse in Ostasien nothwendig gesteigerten Verbrauch der Marine. Die Kohlennoth werde vorübergehen, sobald der Verbrauch der Marine sich verringere und wenn der der Industrie nachlasse. Die „Köln. Ztg.“ bemerkt hierzu: „Letzteres ist unzweifelhaft richtig. Die Auffassung aber, dass die ostasiatischen Ereignisse und der durch sie bedingte stärkere Kohlenverbrauch zur Vermehrung der Kohlennoth beitrage, entspricht den thatsächlichen Verhältnissen nicht im entferntesten. Der Verbrauch deutscher Kohle durch unsere Handelsmarine ist infolge der ostasiatischen Wirren sogar geringer geworden. Die Mehrzahl der Schiffe, die heute in den Transportdienst nach Ostasien eingestellt sind, befand sich früher im transatlantischen Verkehr und musste daher ihren Kohlenbedarf für jede, im Durchschnitt nicht viel mehr als vier Wochen betragende Expedition bei der jedesmaligen Ausreise aus dem deutschen Heimathhafen aus deutschem Material beschaffen. Wenn sonach für diese Boote die Kohlenversorgung alle vier Wochen einmal nöthig wurde, tritt sie für die ostasiatischen Schiffe nur einmal bei der Ausfahrt ein, und während der ganzen übrigen Dauer der Expedition, die auf durchschnittlich fünf Monate zu veranschlagen ist, erfolgt die Versorgung ausschliesslich mit fremder, englischer oder japanischer Kohle. Durch die ostasiatische Expedition wird also, soweit die Transportschiffe in Frage kommen, der Verbrauch an deutscher Kohle nicht vermehrt, sondern vermindert. Ganz ähnlich liegt die Sache bei den Kriegsschiffen. Unter normalen Verhältnissen würden viele der jetzt nach Ostasien entsandten Fahrzeuge, namentlich die Schiffe der Panzerdivision, in Ost- und Nordsee gekreuzt und sich während der Manöver nur von deutscher Kohle genährt haben, während sie jetzt draussen, ganz ebenso wie die Handelsschiffe, auf englische und japanische Kohle angewiesen sind. Diejenigen deutschen Kohlenmengen, die unter normalen Verhältnissen von unseren Kriegsschiffen in Ost- und Nordsee verbraucht worden wären, scheiden also aus dem Marineverbrauch aus und treten zur Verfügung des Privatverbrauchs. Es ist daher ein vollkommener Irrthum, die ostasiatische Expedition als einen derjenigen Faktoren hinzustellen, die zur Verschärfung der Kohlennoth in Deutschland beitragen. Gerade das Gegenist der Fall.“

— **Eisenbahnschule und Stationsschulen im Bezirke der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.** Am 1. Oktober d. J. beginnt der neue sechsmonatliche Kursus der Eisenbahnschule in Frankfurt a/M, deren Lehrplan bereits im vorigen Herbst durch Einschaltung von Vorträgen über den äusseren Betriebsdienst, den Oberbau und die Weichen und Stellwerksanlagen sowie die sonstigen für die Betriebssicherheit nothwendigen Einrichtungen erweitert worden ist. Nunmehr ist der Lehrplan auf Grund der im Winterhalbjahr 1899/1900 gemachten Erfahrungen weiter ausgestaltet worden und erstreckt sich auf alle einzelnen Zweige des Eisenbahndienstes. Der Lehrplan umfasst jetzt:

1. die Grundzüge der Reichs- und Staatsverfassung im allgemeinen sowie die Gliederung und wichtigsten Aufgaben der Reichs- und Staatsbehörden, insbesondere derjenigen, zu welchen die Eisenbahndirektionen die meisten amtlichen Beziehungen haben (Reichspost-, Telegraphen-, Zoll-, Steuer- und Militärverwaltung); 2. die Verwaltung der preussischen Staatsbahnen im besonderen (Verwaltungsordnung, Landes- und Bezirkseisenbahnrath, Eintheilung des Direktionsbezirkes und Verwaltungseinrichtungen innerhalb des Bezirkes, besondere Verhältnisse mit anderen Bahnen); 3. die Grundzüge der Justizgesetze für das Reich, der Vormundschafts- und Grundbuchordnung sowie des Enteignungsgesetzes (Organisation der Gerichte in Civil- und Strafsachen, Civilprozessordnung, Strafprozessordnung, Klage- und Strafverfahren usw.); 4. die Grundzüge der Rechts- und Dienstverhältnisse sowie der Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter (Annahme, Ausbildung, Anstellung, Diensteinkommen und Entlassung, gemeinsame Bestimmungen für Beamte und für Arbeiter, Disziplinargesetz, bahnärztliche Behandlung. Pensions- und Hinterbliebenengesetze, Unfallfürsorge, Reichshaftpflichtgesetz, Pensions- und Unterstützungskassen, Gnadenbewilligungen, Pensions- und Krankenkassen, Unfall-, Alters- und Invalidenversicherung usw.); 5. das Etatswesen und die Wirthschaftsführung; 6. das Kassenwesen (Allgemeines über Finanzwissenschaft und staatliche Finanzwirthschaft, Finanzministerium, Generalstaatskasse, Hauptkassen- und Stationskassenordnung, Saldirungswesen, Giroverkehr, Effekten im allgemeinen, Hinterlegungsfähigkeit der Werthpapiere, Rechnungswesen, grundlegende gesetzliche und Verwaltungsvorschriften in allen einzelnen Theilen); 7. die Materialien- und Inventarienverwaltung; 8. das Tarif- und Verkehrswesen für Personen- und Güterverkehr (Reichs- und Landesgesetzgebung, Arten der Tarife, Tarifbildungsverfahren, Verkehrsordnung, Abfertigungswesen in allen seinen Theilen, Frachterstattungs- und Entschädigungsansprüche); 9. die Buchführungs- und Rechnungslegung bei den Abfertigungsstellen, Kontrol- und Abrechnungswesen; 10. den Betriebs- und Fahrdienst (Eintheilung der Bahnen, Betriebs-, Bahn- und Signalordnung, Vorschriften für den Stations-, Fahr- und sonstigen äusseren Betriebsdienst, Obliegenheiten der Stations- und Fahrbediensteten, Einrichtung der dienstlichen Fahrpläne, Militär-Eisenbahnordnung, insoweit sie den Stationsdienst berührt); 11. die Wagenangelegenheiten (Staatsbahnwagenverband und Staatsbahnwagenvorschriften, Bezeichnung, Einrichtung, Gestellung, Behandlung, Meldung, Vertheilung, Untersuchung usw., Abrechnung mit fremden Bahnen); 12. die für Sicherung und Bedienung der Signalvorrichtungen und der Weichen auf den Stationen gebräuchlichen mechanischen und elektrischen Einrichtungen und 13. den Oberbau, Weichen, Stellwerke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Last- und Wasserkrähne usw.

Als ganz neuer Lehrstoff ist die Kurzschrift und zwar System Gabelsberger in den Lehrplan der Eisenbahnschule selbst aufgenommen. Im vorigen Winterhalbjahr hatte man sich zur Erlernung der Kurzschrift der Vermittelung eines stenographischen Vereins bedient. Zur Theilnahme an diesem Unterrichtszweige sind jedoch nur diejenigen Schüler verpflichtet, welche die Kurzschrift irgend eines Systemes noch nicht erlernt haben und sich auch nicht bereits an einem Privatkursus (Verein oder Privatlehrer) betheiligen. Auf diese Weise wird — bei dem Streite über Werth und Brauchbarkeit der einzelnen

Systeme — vermieden, den Schülern das für die Eisenbahnschule gewählte System der Kurzschrift aufzuzwingen, während sie vielleicht aus irgend welchen Gründen die Erlernung eines anderen Systemes vorziehen.

Als Lehrer an der Eisenbahnschule wirken bewährte Beamte der verschiedensten Geschäftszweige des Eisenbahndienstes, des Büro-, Kassen-, Betriebs-, Verkehrs-, Abfertigungs- und Bahnunterhaltungsdienstes. Die Unterrichtsstunden sind mit Rücksicht auf die Vermehrung des Lehrstoffes und zur wirksameren Gestaltung des Unterrichtes von bisher 4 auf durchschnittlich etwa $6^1/_2$ Stunde für die Woche vermehrt worden. Die Unterrichtszeit, welche bisher in die Vormittagsstunde von 8 bis 9 Uhr gelegt war, ist aus Zweckmässigkeitsgründen auf die Abendstunden von 5 bis 7 Uhr verlegt worden. Jeder Lehrer unterrichtet an einem Tage nur eine Stunde, dieselben wechseln also stündlich.

Die Abhaltung der Eisenbahnschule im vorigen Winter hat gute Erfolge gezeitigt, die insbesondere durch die günstigen Ergebnisse der Prüfungen zu Tage getreten sind.

Neben der Eisenbahnschule in Frankfurt a/M., zu deren Besuch die Civilsupernummerare sowie diejenigen Bürodiätare und Beamten, welche die Prüfung zum Eisenbahnsekretär oder die Fachprüfung I. Klasse ablegen wollen, und die Anwärter für die Stellen der technischen Eisenbahnsekretäre und Betriebsingeniöre (soweit sie in Frankfurt a/M. stationirt sind) verpflichtet sind, beginnen auch die auf den einzelnen Stationsorten des Direktionsbezirkes vorzugsweise für alle übrigen Dienstanfänger eingerichteten Stationsschulen am 1. Oktober d. J. wieder ihre Thätigkeit. Die Stationsschulen sind, insoweit es die Verhältnisse gestatten, nach den einzelnen Hauptdienstzweigen getrennt eingerichtet und werden von geeigneten Beamten der verschiedenen Zweige des äusseren Dienstes geleitet. Auch diese Einrichtung hat sich bisher gut bewährt. Indessen ist auch hier auf einen weiteren Ausbau und eine noch wirksamere Gestaltung des Unterrichts hingearbeitet worden. Da eine Unterrichtung in der Kurzschrift in den Stationsschulen aus mehrfachen Gründen unthunlich ist, so wird behördlicherseits darauf hingewirkt, dass alle jüngere Bürobeamte und alle Dienstanfänger für mittlere Beamtenstellungen, soweit dies nach den örtlichen und sonstigen Verhältnissen möglich ist, sich Fertigkeit in der Kurzschrift irgend eines Systemes aneignen, weil die Erfahrung gelehrt hat, dass die Kurzschrift bei den verschiedenen Dienstzweigen in geeigneter Weise mehr und mehr mit Nutzen angewendet werden kann und die Verwendungsgelegenheit wahrscheinlich mit der Zeit sich von selbst vermehren wird.

— **Unfall auf dem Bahnhof Zehlendorf bei Berlin.** Am Sonntag, den 2. d. Mts. hat sich auf dem genannten Bahnhofe der Wannseebahn ein in den Tageszeitungen lebhaft besprochener Unfall zugetragen, bei dem eine Anzahl Personen zwar nur leicht verletzt sind, der aber nicht unerheblichen Materialschaden verursachte und durch die gesammten Nebenumstände erhebliches Aufsehen verursacht hat. Amtlich ist über den Unfall gemeldet, dass der gegen $9^3/_4$ Uhr Vormittags von Berlin abgelassene Vorortzug Nr. 668 auf die letzten Wagen des am Bahnsteig haltenden Vorortzuges Nr. 666, welcher nach Wannsee weitergehen sollte, aufgefahren ist. Die Lokomotive des Zuges 668 und acht Personenwagen sind beschädigt. Drei Reisende sind ganz unerheblich durch Hautabschürfungen verletzt. Bahnbeamte sind nicht verunglückt. Der Unfall ist dadurch entstanden, dass der Zug 668 das Haltesignal überfahren hat.

Von anderer Seite wird über die Einzelheiten des Vorfalls noch folgendes berichtet: Der Anprall war so stark, dass die Maschine auf den Gepäckwagen des Leerzuges hinauffuhr, so dass sie das Dach der Bahnhofshalle, durch ihre Kraft nach oben getrieben, gewissermaassen springend durchschlug und im Niederfallen den Packwagen zertrümmerte. Nun drückten noch die Personenwagen nach, so dass drei von ihnen quer über das Gleis geworfen und zertrümmert wurden, während von den übrigen die Puffer abbrachen, Thüren aufflogen und die Scheiben in Splitter gingen. Von dem Leerzuge wurde ausser dem Packwagen auch der nächste schwer beschädigt. Durch das Zusammenrennen der Züge, das Krachen der in Trümmer gehenden Wagen, das Klirren der Fensterscheiben, das Knacken des durchgestossenen Daches, das Weiterarbeiten der Maschine und durch das Zischen des ihr entströmenden Dampfes untermischt mit dem Hilfegeschrei der Reisenden verbreitete sich in Zehlendorf eine Schreckensnachricht. Und als nun gar der Gasbehälter an der Maschine durch den Stoss zersprang und die ausströmenden Gase, durch Funken aus der Maschine entzündet, als hohe Feuersäule nach oben schlugen und als Stichflammen über den Bahnsteig zuckten, wurden Feuerwehr und Sanitätskolonne alarmirt. Die Verwirrung war allgemein, da man den Umfang des Unglücks nicht übersehen konnte und annehmen musste, dass unter den Trümmern Menschen begraben seien. Es war aber glücklicherweise bei weitem nicht so schlimm. Drei Personen, ein Fleischer, der Sohn eines Buchbinders und eine Frau aus Zehlendorf, die in dem vordersten Wagen gesessen hatten, erlitten leichte Quetschungen, Abschürfungen und Wunden durch Glassplitter. Lokomotivführer Ziegler und Heizer Freide hatten die Geistesgegenwart nicht verloren und waren auf ihren Plätzen geblieben, bis die emporzüngelnden Flammen sie zwangen, sich über die aufgethürmten Wagen hinweg zu retten. Dabei wurden sie leicht an Händen und Kopf verbrannt. Die Feuerwehr kam nicht in Thätigkeit und die Aerzte hatten mehr zu beruhigen als zu verbinden. Der Verkehr musste bis zum Abend auf der Seite der Unfallstelle ruhen und wurde in Sonderzügen vom Potsdamer Hauptbahnhofe aus bewältigt.

Wir fügen hinzu, dass die Untersuchung des Vorfalls sofort eingeleitet und die Schuld des Lokomotivführers, welcher das Haltesignal übersehen und überfahren hat, unzweifelhaft festgestellt ist.

— **Auskunftsstellen für Reisende auf den Bahnhöfen.** Nachdem einzelne Eisenbahndirektionen zur Entlastung der zugabfertigenden Stationsbeamten, die vielfach durch Anfragen der Reisenden von ihren eigentlichen Dienstobliegenheiten abgehalten werden, auf den verkehrsreicheren Stationen ihrer Bezirke Auskunftsstellen eingerichtet haben, hat der preuss. Minister der öffentl. Arbeiten die übrigen Eisenbahndirektionen beauftragt, zu prüfen, ob es sich empfiehlt, ähnliche Einrichtungen auf den Stationen ihrer Bezirke zu treffen. Den Auskunftsstellen soll die Ertheilung von Auskunft, die den Reisenden am Zuge selbst nicht gegeben werden kann sowie die Bescheinigung von Fahrtunterbrechungen, Umschreibung von Fahrtausweisen für kürzere Bahnwege und dergl. obliegen. Die Auskunftertheilung usw. soll durch die dienstanwesenden Stations- und Telegraphenbeamten mitbesorgt werden.

— **Königsberger Kreisbahnen.** Die von der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg hergestellte schmalspurige „Königsberger Kleinbahn“ nähert sich ihrer Vollendung; die landespolizeiliche Abnahme eines Theiles derselben hat vor einigen Tagen bereits stattgefunden, so dass die Betriebseröffnung der fertig gestellten Theilstrecke in kurzem zu erwarten steht. Der Betrieb erfolgt auf Grund der Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb und der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Oberleitung des Betriebes liegt in den Händen der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg. Für die 35,96 km lange Theilstrecke Königsberg i/Pr. (Königsthor)-Podewitten sind folgende Stationen vorgesehen: Devan, Neudamm, Mandeln, Neuhausen, Prawten, Rachsitten, Bulitten, Sonnigkeim, Siebeneichen, Gamsau, Spitzings, Legitten, Linken, Waldau, Gehlblum, Poganen, Hohenrade, Willkuhnen, Possindern. Für die in Bau begriffene Theilstrecke Königsberg i/Pr. (Königsthor)-Schaaksvitte, 30,77 km lang, sind, ausser den fünf zuerst genannten Stationen, folgende Stationen in Aussicht genommen: Condehnen, Conradswalde, Molschnen, Powarben, Ginthieden, Kirche Schaacken, Eythienen. In der Stadt Königsberg sollen demnächst noch die Stationen: Königsberg Rossgärter Thor, Königsberg Tragheimer Thor, Königsberg Steindammer Thor und Königsberg Hafen errichtet werden. Letztere wird nur dem Güterverkehr, die Stationen Königsberg Rossgärter Thor, Tragheimer Thor, Steindammer Thor und Neuhausen sollen nur dem Personenverkehr dienen. Im übrigen dient die Königsberger Kleinbahn dem Personen-, Leichen-, Thier- und Güterverkehr. Die Theilstrecke Königsberg-Podewitten schliesst bei letzterem Ort an die Strecke Tapiau-Podewitten der Wehlau-Friedländer Kreisbahn und wird mit dieser voraussichtlich einen gemeinsamen Fahrplan mit durchgehenden Zügen erhalten.

— **Dampffährenverbindung Warnemünde-Gedser.** Die Verhandlungen über die Dampffährenanlage Warnemünde-Gedser sind jetzt zum Abschluss gebracht worden. Die Stadt Rostock übernimmt die Ausführung des Planes, soweit er die Warnemünder Hafenbauten betrifft, auf eigene Rechnung und erhält dafür vom Lande die Summe von 3 150 000 *M.* Durch diesen Beschluss ist die Ausführung des grossen Werkes endgültig gesichert. Für Rostock kommt hierbei besonders in Betracht, dass der Warnemünder Hafen zu einem weit besseren als bisher umgestaltet wird. Mit den Arbeiten wird man alsbald beginnen. Die Vollendung des gesammten Werkes muss vertragsmässig im Jahre 1904 erfolgen.

— **Verstadtlichung der Breslauer Strassenbahnen.** Aus Breslau wird gemeldet, dass der Stadtverordnetenversammlung ein Antrag des Magistrats auf Uebernahme der gesammten Strassenbahn und der elektrischen Bahn bei Ablauf oder Erlöschen der Verträge zugegangen ist.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Hegne** theilt die „Karlsr. Ztg.“ noch folgendes mit: Der durchgehende Betrieb auf der Strecke Radolfzell-Konstanz ist für den Personenverkehr am 2. d. Mts. früh und für den Güterverkehr am darauffolgenden

Tage wieder aufgenommen worden. Die Ursache des Unfalles bei Hegne ist mit voller Sicherheit noch nicht festgestellt. Alle Anzeichen deuten aber darauf hin, dass der an der Unfallstelle wenig tragfähige Untergrund, der durch die Regengüsse der vorangegangenen Tage vollständig mit Wasser durchtränkt war, damals sich gesenkt und dadurch die Entgleisung herbeigeführt hat. Ein Schienenbruch hat sich nicht vorgefunden und die Achsen und Räder sämmtlicher in dem verunglückten Zug befindlichen Fahrzeuge sind unversehrt. Auch trifft die Angabe, dass an derselben Stelle vor kurzem eine Entgleisung erfolgt sei, nicht zu.

Oesterreich-Ungarn.

— **Abwickelung des Herbstverkehres und Abwendung der Kohlennoth.** Das Eisenbahnministerium hat die vom Bunde österreichischer Industrieller unterbreitete Eingabe über Wagenmangel und Kohlennoth dahin beantwortet, dass auf den Staatsbahnlinien in diesem Herbste um 2768 Wagen — darunter 2221 Kohlenwagen — mehr zur Verfügung stehen werden als zur selben Zeit des Vorjahres, und dass auch sonst seitens des Eisenbahnministeriums sowohl rücksichtlich der Staatsbahnen als auch rücksichtlich der Privatbahnen Verfügungen getroffen worden sind, welche geeignet erscheinen, die Abwickelung des heurigen Herbstverkehres möglichst anstandslos zu gestalten. Das Eisenbahnministerium hat zugleich auf die Nothwendigkeit der Mitwirkung der Verfrachter an der Erreichung dieses Zieles hingewiesen, und zwar namentlich in der Richtung, dass jede Verzögerung in der Entladung von Wagen und im Bezuge der bezüglichen Güter thunlichst vermieden und die Beladung bestellter Wagen stets möglichst rasch vollzogen werde. Das Eisenbahnministerium hat es zugleich als erwünscht bezeichnet, wenn grössere Transporte, welche nicht unbedingt zur Zeit des stärksten Verkehres ausgeführt werden müssen, auf einen für den Eisenbahnverkehr günstigeren Zeitpunkt verschoben werden würden.

— **Fahrbetriebsmittel-Beschaffung für die österreichischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1898 ist ein den Zeitraum von fünf Jahren umfassender Plan für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln aufgestellt worden. Mit der Aufstellung des Planes war, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnbl." berichtet, die Herbeiführung einer Gleichmässigkeit in der Ausgestaltung des Fahrparkes bezweckt, wie sie sowohl im Interesse der Staatsbahnen und der Verfrachter, als auch in jenem der mit den Bestellungen betrauten Fabrikanten lag. Der Plan umfasst, abgesehen von den Lokomotiven und Personenwagen, 6000 Güterwagen, so dass auf ein Jahr die Bestellung bezw. Lieferung von 1200 Güterwagen entfällt. Die Staatseisenbahnverwaltung war nun bisher bestrebt, die Durchführung des Planes möglichst zu beschleunigen, und hat Anstalten getroffen, um die in ihm für den Zeitraum von fünf Jahren berechnete Herstellung der Güterwagen innerhalb der Frist von vier Jahren zu ermöglichen. Zur Verwirklichung dieses Zieles sind im laufenden Jahre nicht blos sämmtliche für das Jahr 1900 bestellte Güterwagen, sondern auch die schon zu Beginn des Jahres in Bestellung gegebenen, auf das Jahr 1901 entfallenden 1200 Güterwagen grösstentheils zur Ablieferung gelangt. Nunmehr soll auf Grund der zwischen dem Eisenbahn- und dem Finanzministerium angebahnten Verständigung die Herstellung der planmässig auf Rechnung des Jahres 1902 entfallenden 1200 Güterwagen schon derzeit erfolgen, da die Fabriken nach Ablieferung des grössten Theiles der Güterwagen in der Lage sind, zur Herstellung der neu zu bestellenden Betriebsmittel zu schreiten. Die neue Bestellung umfasst einen Betrag von rund 2500000 fl. Die Staatseisenbahnverwaltung ist übrigens auch bestrebt, durch die thunlichste Anmiethung von Leihwagen dem Bedarfe nach möglichst ausgiebigen Betriebsmitteln Rechnung zu tragen.

— **Die Kohlentarife der österreichischen Staatsbahnen.** Wie seinerzeit gemeldet worden ist, hat die bayerische Regierung die bei ihr aus Anlass der Regelung der Kohlentarife der österreichischen Staatsbahnen von einer Anzahl bayerischer Industrieller erhobene Beschwerde der österreichischen Regierung mitgetheilt und gegen diese Maassregel Vorstellungen erhoben. Wie verlautet, soll nun die Erwiderung der österreichischen Regierung bereits erfolgt sein. Angesichts der Gründlichkeit, mit welcher seinerzeit die erwähnte Maassregel seitens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung erwogen worden war, konnte wohl eine ablehnende Erwiderung nicht zweifelhaft sein. Wenn thatsächlich die Förderung und Erleichterung des Bezuges ausländischer Braunkohle für die bayerische Industrie nothwendig ist, musste es wohl Sache der bayerischen Regierung sein, hierauf bezügliche Maassnahmen ins Auge zu fassen. Eine solche läge in der Anwendung des deutschen Rohstofftarifes auf die Braunkohleneinfuhr nach Bayern. In dieser Richtung bewegen sich auch, wie schon in Nr. 68 S. 1038 d. Ztg. mitgetheilt wurde, die Wünsche, welche die Vertreter der sächsischen Handelskammern ihrer Regierung in der gleichen Angelegenheit vorgelegt haben.

— **Die Kohlenrefaktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Dem Bund österreichischer Industrieller ist zur Kenntniss gekommen, dass die Nordbahn eine Verlängerung der für den Transport von Kohle bisher zugestandenen Frachtermässigungen mit Rücksicht „auf die dermaligen Marktverhältnisse der inländischen Kohle" nicht zugestehe. Der Bund hat sich nun veranlasst gesehen, an den Eisenbahnminister mit dem Ersuchen heranzutreten, auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit allem Nachdrucke einzuwirken, dass sie die bisher eingeräumten Frachtbegünstigungen auch weiterhin zugestehe. In der Eingabe heisst es, das Verfahren der Nordbahn sei für einen grossen Theil der zahlreichen, namentlich mährischen Industriellen geradezu verhängnissvoll, so dass das Eisenbahnministerium sich gewiss veranlasst sehen werde, hier Abhilfe zu schaffen.

— **„Schwarze Listen" bei den österreichischen Staatsbahnen.** In einzelnen Blättern kehrt die Behauptung wieder, dass bei den Staatsbahnen über die Bediensteten und Arbeiter sogenannte „schwarze Listen" geführt werden. Obwohl dieser Angabe schon von maassgebender Seite entgegengetreten wurde, wird sie neuerdings aufrechterhalten und als Beweis ein im Dienstbereiche der Staatsbahndirektion Linz erlassenes Rundschreiben angeführt, in welchem die Dienstvorstände angewiesen werden, über die ausserdienstliche Haltung ihrer Untergebenen anlässlich des bevorstehenden Stabilisirungstermines Erkundigungen einzuziehen. Die angeführten Thatsachen können jedoch, wie von zuständiger Seite hervorgehoben wird, nicht als Beweismittel in obiger Richtung ausgenutzt werden. Niemand werde bestreiten, dass vollkommene persönliche Verlässlichkeit eine Grundvoraussetzung für die Eignung und Verwendbarkeit im Eisenbahndienste ist. Es sei daher sowohl bei den Staatsbahnen wie bei den Privatbahnen zweifellos Pflicht der Verwaltung, sich neben der Dienstleistung auch über die Vertrauenswürdigkeit des Personals Rechenschaft zu geben. Es können daher die in dieser Richtung ergehenden Weisungen der Staatsbahnbehörden mit der Einrichtung der schwarzen Listen, deren Zweck die Aussperrung gewisser Arbeiter von der Aufnahme seitens anderer Arbeitgeber und mithin die Entziehung der Arbeitsmöglichkeit ist, wohl in keiner Weise verwechselt werden. In erhöhtem Maasse müsse die Gewähr einer in jeder Hinsicht den Anforderungen des Eisenbahndienstes voll entsprechenden Haltung dann geboten sein, wenn es sich darum handelt, einen Arbeiter durch die Stabilisirung auf Lebenszeit an die Anstalt zu knüpfen. Umsomehr werde es für die Verwaltung zur Pflicht, in Fällen, wo nach ihrer gewissenhaften Ueberzeugung diese Voraussetzung nicht zutrifft, von der Stabilisirung Umgang zu nehmen. Die Staatsbahnverwaltung würde pflichtwidrig handeln, wenn sie sich bei dieser Beurtheilung von anderen als sachlichen, in ihrem Berufe liegenden Rücksichten leiten liesse.

— **Lokalbahnen im nordwestlichen Böhmen.** Für das genannte Gebiet sind die Lokalbahnlinien Friedland-Hermsdorf, Raspenau-Weisbach und Friedland-Heinersdorf, welche mit einander in einem gewissen Zusammenhange stehen, von wirthschaftlicher Wichtigkeit. Die Betriebseröffnung der erstgenannten schmalspurigen Lokalbahn ist, wie an anderer Stelle dieser Nummer mitgetheilt, am 25. August d. J. erfolgt, während die vollspurige Lokalbahn Raspenau-Weisbach im Bau begriffen ist. Was die Lokalbahn Friedland-Heinersdorf anbelangt, welche vielleicht einen Anschluss an das preussische Staatsbahnnetz erhalten soll, so wird dieselbe nunmehr der finanziellen Sicherstellung zugeführt werden. Für die genannten drei Lokalbahnen ist die Ausgabe von Prioritätsobligationen im Betrage von 3000000 Kr. unter gemeinsamer Garantie der Darmstädter Bank sowie der Firma Herrmann Bachstein in Berlin in Aussicht genommen. Die Sicherstellung gründet sich auf die von den Interessenten gewährte Frachtengarantie. Es haben sich nun Bedenken ergeben, ob diese Frachtengarantie dem Lokalbahngesetze vom Jahre 1894 entspricht, welches die Deckung der Zinsen der auszugebenden Prioritätsobligationen aus den Erträgnissen fordert. Es wird nun zu prüfen sein, ob man diesen Bedenken etwa durch Verlängerung der Dauer der Frachtengarantie oder durch Herabsetzung des auszugebenden Prioritätenbetrages begegnen könne, oder ob nicht die eingehende Erhebung der voraussichtlichen Erträgnisse der Bahn ergeben werde, dass den Erfordernissen des Lokalbahngesetzes durch die übernommene Garantie Genüge geleistet ist.

— **Die Lokalbahnbauten des Landes Niederösterreich.** Die vom Lande Niederösterreich gebauten Lokalbahnen weisen günstige Betriebsergebnisse aus. Besonders gut gestaltet sich

der Betrieb der Pielachthalbahn, welche im nächsten Jahre schon eine Reineinnahme abwerfen wird. Wegen des Ausbaues dieser Bahn von Kirchberg an der Pielach nach Mariazell sind Verhandlungen mit der Regierung und dem steirischen Landesausschusse im Zuge. Wenn der Staat 700 000 fl. Aktien zeichnen würde, wäre das Land sofort in der Lage, die Bahn zu bauen. Die noch zu bauende Strecke hat eine Länge von 50 km. Der Ausbau derselben würde ein gutes Erträgniss versprechen, so dass sich schon zahlreiche Privatunternehmer an den Landesausschuss mit dem Angebote gewendet haben, diesen Bahnbau zu unternehmen; doch wurden diese Angebote bisher nicht berücksichtigt, weil sich das Land den durch den Massenbesuch von Mariazell zu erwartenden Gewinn nicht entgehen lassen will. Nach der Ueberzeugung des Landesausschusses wäre der Bau der Bahn auch für den Staat von Vortheil, weil hierdurch die Staatsforsten viel gewinnen würden. Die Selbstunternehmung hat sich bei den Bauten der Lokalbahnen und bei deren Betrieb auf das beste bewährt. Bei der Litschauerbahn allein wurden 40 000 fl. gegen das niedrigste Angebot erspart und der Bahnbau wird von den Fachmännern als sehr gut bezeichnet. Ein Hauptvortheil der Selbstverwaltung ist der, dass das Land unmittelbar mit dem Kleingewerbetreibenden und den Bauern in Verbindung tritt. Sämmtliche Arbeiten werden von den Gewerbetreibenden der betreffenden Gegend besorgt und auch die Bauern liefern selbst das Fuhrwerk. Nur zu den Steinarbeiten werden italienische Arbeiter verwendet. Die Gewerbetreibenden haben gezeigt, dass sie leistungsfähig sind, indem sämmtliche Arbeiten sehr zufriedenstellend ausfielen. Sehr hindernd tritt den Lokalbahnbauten die Meinung entgegen, dass sie ausserordentlich viel Geld kosten. In Wirklichkeit hat das Land Niederösterreich ausser den Kosten des Landeseisenbahnamtes mit jährlich 15 000 fl. nur den Zinsenabgang auf die Prioritäten zu decken.

— **Betriebseröffnungen.** Am 25. August d. J. ist die von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein mit einer Spurweite von 0,75 m erbaute, 10,5 km lange Lokalbahn Friedland i. Böhmen-Reichsgrenze nächst Hermsdorf mit den für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Friedland i. B., Kunnersdorf, Dittersbach und Hermsdorf Bahnhof sowie der nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltestelle Hermsdorf dem Betriebe übergeben worden. Die neue Lokalbahn schliesst in Hermsdorf an die am gleichen Tage eröffnete Strecke Markersdorf-Hermsdorf i. B. (Verlängerung der schmalspurigen Linie Zittau-Markersdorf der sächsischen Staatseisenbahn) und in Friedland an die südnorddeutsche Verbindungsbahn an. Auf der letztgenannten Anschlussstation findet die Umladung der Güter statt. Der die Lokalbahn betreffende Schriftwechsel ist an die Betriebsdirektion der Friedländer Bezirksbahnen in Friedland i. B. zu richten.

Ferner ist am 27. August d. J. die 11,06 km lange Verbindungslinie Sollenau L. B.-Feuerwerksanstalt der im Betriebe der Wien-Aspang-Eisenbahn stehenden Schneebergbahn mit den Stationen Steinabrückl Sch. B. B. und Feuerwerksanstalt für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Diese Verbindungsbahn schliesst in Sollenau an die Eisenbahn Wien-Aspang und Lokalbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf, in Steinabrückl und Wöllersdorf an die k. k. Staatsbahnen, ferner in Wiener-Neustadt an die Südbahn, Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn und an die Eisenbahn Wien-Aspang an.

— **Lokalbahn Teplitz-Reichenberg.** Aus Teplitz wird gemeldet, dass die Betriebseröffnung auf der Reststrecke Leipa-Niemes-Reichenberg auf den 17. d. Mts. festgesetzt wurde.

— **Schnellabladevorrichtung für Güterwagen.** Vor einiger Zeit wurde über die von Ingeniör Nossian erfundene Schnellabladevorrichtung und über den günstigen Verlauf der von den österreichischen Staatsbahnen vorgenommenen Erprobung dieses Systems berichtet. Wie verlautet, wurden seitens der französischen Staatsbahnen behufs Erwerbung der Vorrichtung, welche auf der Pariser Weltausstellung zu sehen ist, Unterhandlungen angeknüpft. Von den preussischen Staatsbahnen soll ein Lieferungsvertrag auf 40 solcher Abladewagen abgeschlossen worden sein. Auch von den badischen Eisenbahnen wurden fünf Probeabladevorrichtungen bestellt.

— **Ausfuhr von Güterwagen.** Aus Fiume wird gemeldet, dass nach Tunis eine ganze Schiffsladung, enthaltend 120 Stück neue Güterwagen, verschifft wurde. Binnen kurzem sollen weitere 480 Güterwagen und 50 Personenwagen nach Nordafrika ausgeführt werden. Die Sendungen stammen aus einer ungarischen Wagenfabrik.

— **Frachtbegünstigung für raffinirte Spiritussendungen.** Die auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen für rohen Spiritus durch den Lokaltarif gewährte Begünstigung des Ausnahmetarifs XIV wurde auch für raffinirte Spiritussendungen, welche in Stationen aufgegeben werden, in deren Umgebung sich ungarische Spiritusraffinerien befinden, mit Gültigkeit vom 1. September d. J. bis auf Widerruf, jedoch spätestens bis Ende des laufenden Jahres, im Wege besonderer Verlautbarung eingeführt.

— **Auszeichnungen ungarischer Aussteller auf der Pariser Ausstellung.** In Gruppe VI Klasse 32 wurden ausgezeichnet mit dem Grand prix die königlich ungarischen Staatsbahnen, die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen in Diósgyör und Ganz & Cie.; die goldene Medaille erhielten: die Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest und die Weitzer'sche Wagenfabrik in Arad; die silberne Medaille erhielten u. a. die ungarische Wagen- und Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft in Raab, die Maschinenfabrik Danubius (Inhaber Schönichen und Hartmann) sowie die Schlick'sche Eisengiesserei und Maschinenfabrik. — In der Gruppe „Elektrische Kraftübertragung" erhielt die Budapester elektrische Stadtbahn die silberne Medaille.

— **Personalnachrichten.** Den Ministerialsekretären im Eisenbahnministerium Dr. Freiherrn v. Rumler und Dr. Sturm wurde der Titel und Charakter von Sektionsräthen verliehen.

Vereinsausland.

— **Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.** Die „Fft. Ztg." deutet an, dass der schweizer Bundesrath beabsichtigt, bei dem Eisenbahnrückkauf die Aktien auf eine feste Rente abzustempeln, die auf eine zu vereinbarende Frist zu zahlen und dann durch Kapitalrückzahlung zu ersetzen wäre. Auf diesem Wege würden die Gesellschaften als solche bestehen bleiben und mithin für den Bund die Kapitalbeschaffung für die Anleihen wegfallen. — Die „Neue Zürcher Ztg." erfährt angeblich von zuverlässiger Seite, dass der Bundesrath mit der Jura-Simplonbahn wegen freihändigen Rückkaufs nicht verhandelt habe. Dass Verhandlungen mit der Centralbahn stattgefunden, werde nicht in Abrede gestellt, es sei aber unrichtig, dass der Bund das von einigen Blättern genannte Gebot gemacht habe.

— **Simplontunnel.** Verschiedene Zeitungen brachten in letzter Zeit beunruhigende Nachrichten über die Gefährdung der Tunnelarbeiten durch die ungewöhnliche Hitze, welche bei den Arbeiten vor Ort eingetreten ist. Die Thatsache, dass die Hitze auf der Südseite etwas höher gewesen ist, als man angenommen hatte, ist zwar richtig, aber darans nicht die geringste Besorgniss für den Fortgang der Arbeiten zu entnehmen. Nach dem Bericht über den Stand der Tunnelarbeiten im Vierteljahr April/Juni, der soeben von der „Schweizer Bauzeitung" veröffentlicht wird, betrug der Fortschritt der Bohrung im nordseitigen Sohlstollen 482 m, im Parallelstollen 489 m, im Firststollen 714 m für die entsprechenden Stollen der Südseite 400, 439 und 436 m. Die Sohlstollen waren auf 5 644 m, die Parallelstollen auf 5 404 m, die Firststollen auf 3 551 m, der fertige Abbau auf 3 211 m vollendet. Die Gesteinswärme stieg in der Entfernung von 2 200 m vom südlichen Tunnelportal auf 33,5 ° C., auf der Nordseite betrug sie bei 3 200 m Entfernung vom Tunnelportal vor Ort 26,8 ° C. Bekanntlich ist die Gesteinswärme von der Mächtigkeit des überlagernden Gebirges abhängig und sie ist für die Tunnelmitte auf 42,8 ° C. berechnet worden. Ihre jetzige Höhe entspricht durchaus den Erwartungen. Natürlich ist für ausgiebige Luftzuführung gesorgt, und nach dem angezogenen Bericht betrug die mittlere Temperatur der zugeführten Luft vor Ort 25,7 ° C. bezw. 24,6 ° C. auf der Nordseite und 26 ° C. bezw. 22,5 ° C. auf der Südseite. Während der Arbeitszeit schwankte die mittlere Temperatur vor Stollenort auf der Nordseite zwischen 25,8 ° C. und 30 ° C., auf der Südseite zwischen 24 ° C. und 28,2 ° C. Die erwartete höchste Temperatur von 25 ° C. an den Arbeitsstellen war danach allerdings überschritten. Inzwischen sind die Arbeitsfortschritte weiter sehr erheblich gewesen, so dass nach dem letzten Bericht im „Mon. delle Str. ferr." vom 1. d. Mts. auf der Nordseite der Sohlstollen bis auf 3 545 m, auf der Südseite bis auf 2 642 m fortgeschritten war, zusammen also 6 187 m. Der Fortschritt gegen Ende Juni d. J. betrug also 543 m. Ueber die Frage der Hitze im Tunnel schreibt dieselbe Zeitung in Berichtigung ihrer eigenen nach der „Lausanner Zeitung" geäusserten Besorgnisse: „Die ganze Presse hat jene Schwierigkeiten erwähnt, welche in der That sehr ernst wären und am regelmässigen Gang der Arbeiten zweifeln liessen. Von sehr beachtenswerther und zuständiger Seite erfahren wir, dass dies durchaus nicht richtig ist, wie auch schon Dr. Palliano in einer neuerdings an den Direktor der „Gazetta del Ponoto" gerichteten Zuschrift diese Nachricht widerlegt hat. Wir behalten uns vor, in der nächsten Nummer hierüber einen Aufsatz zu

bringen, der von einer mit der Lage und den Bedingungen der Arbeiten am Simplontunnel genau vertrauten Person verfasst ist. Für jetzt sind wir glücklich, allen, die der Entwickelung des grossartigen Unternehmens mit Interesse folgen, versichern zu können, dass dieses bis heute keinen anderen Schwierigkeiten begegnet ist, als wie sie bei jeder riesigen Arbeit dieser Art vorherzusehen sind und dass alles einen glücklichen Ausgang erhoffen lässt."

— **Verhüteter Eisenbahnunfall bei Pontedecimo.** Ueber dieses in den Tageszeitungen mehrfach erwähnte Vorkommniss geht uns von unserem italienischen Berichterstatter nachstehende Darstellung zu: Mit dem Güterzuge 1751 vom 20. August wurden die nach Ostasien bestimmten deutschen Kriegsmaterialien und einige 40 Mann Truppen von Ronco nach Genua über die alte Giovilinie befördert. Der Zug kam fahrplanmässig um 2.23 Nachmittags in Pontedecimo an und sollte um 3.3 Nachmittags von dort abfahren. Der Erfordernissgüterzug 1755, welcher die ursprünglich für den Zug 1751 bestimmten Wagen zu führen hatte, sollte von Busalla um 2.48 Nachmittags abfahren und um 3.13 Nachmittags in Pontedecimo eintreffen. Der Zug 1751 befand sich auf dem vierten Gleis der Station, dem nämlichen, das später den Zug 1755 aufnehmen sollte, und wartete auf die Zeit zur Abfahrt. Die Einfahrtsweiche in dieses Gleis gegen Busalla war offen, das Signal auf Halt gestellt. Die vier Einfahrtsweichen von Pontedecimo gegen Busalla hatte der Weichenwärter Michelangelo Garella zu besorgen. Dieser hörte wenige Minuten vor 3 Uhr verschiedene Lokomitivpfiffe auf der Linie gegen Busalla, hörte auch das Herankommen eines Zuges, und es fuhr ihm wie ein Blitz durch den Kopf, dass dies nur der Zug 1755 sein könnte, der vielleicht durchgegangen war, da er erst 15 Minuten später eintreffen sollte. Ein Blick auf die Weiche, ein anderer, um das freie Gleise festzustellen, stürzte er sich, der drohenden Lage vollständig bewusst, da der heranbrausende Zug das Haltsignal bereits überfahren hatte, auf die Weiche, nachdem er noch ein gutes Stück Gleis zu durchlaufen hatte und unmittelbar vor dem nahenden Zuge die Schienen überschreiten musste, und es gelang ihm, als der Zug nur noch 2—3 m entfernt war, die Weiche umzustellen und den Zug 1755, der es wirklich war, auf das dritte Gleise zu senden; beide Züge waren gerettet. Der Zug konnte erst zum Stehen gebracht werden, nachdem er über den Ausfahrtswechsel gegen Bolzaneto um 150 m hinaus gefahren war. Die That des Weichenwärters war eine so rasche, dass der Maschinenführer des Zuges 1755 geglaubt hatte, den Wärter überfahren zu haben und davon Bericht erstattete.

Was war vorgekommen? Wie kam es, dass der Zug 1755, dessen Abfahrt von Busalla fahrplanmässig um 2.45 gemeldet wurde und der die Strecke Busalla-Pontedecimo in 28 Minuten durchfahren sollte, bereits um 2.58, also nach kaum 13 Minuten in Pontedecimo ankam? Die erwähnte 10 km lange Bahnstrecke weist ein sehr starkes Gefälle auf, das unmittelbar vor Pontedecimo sogar 35 ‰ erreicht. Der Zug 1755, der aus 30 Wagen mit einem Gesammtgewichte von 484 t bestand und vorschriftsmässig von zehn Bremsern begleitet war, war zur richtigen Zeit von Busalla abgefahren; seine Geschwindigkeit sollte 25 km in der Stunde sein. Kaum wenige Kilometer ausserhalb Busalla merkte der Maschinenführer, dass die Geschwindigkeit des Zuges die normale überschritt und gab daher wiederholt das Signal zum Anziehen der Bremsen, aber ohne Erfolg. Der Zug hatte bereits eine solche Geschwindigkeit erreicht, dass dies nichts nutzte; ebenso wenig half der Gegendampf, den der Führer nachher gab; er konnte den Zug, wie gesagt, erst weit ausserhalb der Station Pontedecimo zum Stehen bringen, und nur durch die rasche, kühne That des Weichenwärters Garella war grosses Unheil vermieden worden.

Ueber die Ursache des Durchgehens des Zuges wurde festgestellt, dass der Lokomotivführer zu spät zum Bremsen aufgefordert hatte und auch zu spät zu den energischen Mitteln griff, um die Zuggeschwindigkeit auf die normale zurückzubringen, dass der Zug, der bei einer Geschwindigkeit von 25 km nicht mehr als 450 t befördern sollte, um 34 t überlastet war, und dass es der Zugführer unterlassen hatte, davon den Maschinenführer zu verständigen, dass ferner die gebremsten Wagen schlecht im Zuge vertheilt waren (es war nicht, wie es vorgeschrieben ist, jeder dritte Wagen gebremst, sondern in der ersten Hälfte des Zuges waren acht gebremste Wagen, während sich in der zweiten Hälfte nur deren zwei befanden); endlich war der letzte Wagen des Zuges leer, während vorschriftsmässig stets ein beladener Wagen den Schluss bilden soll. Wie man sieht, hätte eine Reihe von Uebertretungen der bestehenden Vorschriften, für welche die Schuldigen zur Verantwortung gezogen werden, beinahe zu einem schweren Unfall geführt.

Dem Weichenwärter Garella wurde für die Geistesgegenwart, für den Muth und für die Aufmerksamkeit, die er in der Ausübung seiner Obliegenheiten bewiesen hat, von der Verwaltung der Mittelmeerbahn eine Belohnung von 1000 L., vom Könige Victor Emanuel III. eine solche von 500 L. und vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine solche von 200 L. gegeben; er wurde ferner unter entsprechender Lohnerhöhung in eine höhere Dienstklasse befördert.

— **Zum Unfall bei Castel Giubileo** schreibt uns derselbe Berichterstatter: Von vielen italienischen Zeitungen werden die Ergebnisse der von der Regierung eingesetzten Untersuchungskommission über den entsetzlichen Unfall bei Castel Giubileo (Rom) mitgetheilt; aber diese Mittheilungen beruhen auf blossen Vermuthungen, da die Kommission, welche ihre Arbeiten beendet hat, beschlossen hat, den Bericht vorläufig nicht in die Oeffentlichkeit zu geben, um die richterliche Untersuchung, die im Zuge ist, nicht zu beeinträchtigen. Das steht jedoch fest, dass die grösste Schuld das Personal des Zuges 6 trifft, welches unterlassen hatte, sogleich nach dem Anhalten des Zuges die vorgeschriebene Deckung des Zugendes zu besorgen, und einige kostbare Minuten verstreichen liess, bevor ein Bremser mit dem Signal dem nachfolgenden Zuge 80 entgegeneilte. Inwieweit die Verantwortlichkeit der Verkehrsbeamten von Rom, des Wagenmeisters, der den Zug in Rom vor der Abfahrt untersuchte, und der Bahnverwaltung mit verwickelt ist, kann vor Veröffentlichung der Berichte der gerichtlichen, staatlichen und bahnlichen Kommissionen noch nicht mit Sicherheit gesagt werden.

Von den Verwundeten ist der schwer verletzte Pater Vannutelli gestorben; die übrigen, darunter auch der belgische General Baron Buffin, dem die Amputation der beiden Beine erspart werden konnte, und der Abgeordnete Massimini, der einige schwere Beinbrüche davon getragen hatte, befinden sich auf dem Wege der Besserung.

Die Gesellschaft der adriatischen Bahnen verhandelt mit den Hinterbliebenen der Getödteten und mit den Verwundeten über die zu zahlenden Entschädigungen und sucht alle auf gütlichem Wege zu befriedigen, um jeden Prozess hintanzuhalten und ganz besonders das Erscheinen von Civilklägern im Strafgerichtsverfahren, das gegen die Schuldigen abgehalten wird, zu verhindern.

Ueber die Höhe der verlangten Entschädigungen sei noch erwähnt, dass z. B. von der Familie eines umgekommenen Rechtsanwaltes 500000 L., von einem Herrn, der ein Bein eingebüsst hat, 200000 L. und 30000 L. für eine in wenigen Tagen geheilte Schulterverrenkung gefordert werden.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die italienische Mittelmeerbahn.** Der königliche Eisenbahnrath genehmigte einer Mailänder Meldung vom 5. d. Mts. zufolge die von der Mittelmeerbahn eingereichten Vorschläge zur Beschaffung des rollenden Materials im Betrage von 10000000 L., dessen öffentliche Verdingung nunmehr unmittelbar bevorsteht.

— **Brand auf dem Kings Crossbahnhof in London.** In der Nacht vom 2. zum 3. d. Mts. brach auf dem vorgenannten Bahnhof der englischen Nordbahn ein Feuer aus, das dem Umfange nach zu den bedeutendsten gehörte, die seit langer Zeit in London stattgefunden haben. Auf dem Güterbahnhofe standen Hunderte von Wagen, die mit allerhand Waaren beladen waren, in deren Mitte mehrere mit Heu aufgefüllte Wagen. Einer von diesen war offenbar durch die Funken einer Lokomotive in Brand gesteckt worden. Die Feuerwehr war sofort zur Stelle, und in wenigen Minuten arbeiteten 15 Dampfspritzen. Unglücklicherweise waren diese Wagen so fest mit einander verkuppelt, dass man sie nicht isoliren konnte. Es war ausserdem der grossen Hitze wegen nicht möglich, nahe genug an sie heranzukommen. Zuletzt brannten 20 Wagen auf einmal und beleuchteten so den ganzen Norden von London. Nach zweistündiger Arbeit gelang es, des Feuers Herr zu werden.

— **Schutztruppe für die chinesische Ostbahn.** Wie ein Petersburger Telegramm kürzlich meldete, wird gegenwärtig in Kiew eine Schutztruppe für die chinesische Ostbahn zusammengestellt. Den „B. N. N." wird darüber geschrieben:

„Die Schutztruppe, die soeben von der Verwaltung der chinesischen Ostbahn in Kiew angeworben wird, besteht aus Soldaten des Kiewschen Militärbezirks, die im September d. J. in die Reserve treten. Die Gemeinen erhalten ein Monatsgehalt von 20 R., die Unteroffiziere bekommen 30 R. und die Feldwebel 40 R. monatlich. Ausserdem erhalten alle zur Ausrüstung ein dreifaches Monatsgeld ausgezahlt. Die Offiziere müssen sich auf zwei Jahre verpflichten, die Dauer der Dienstzeit der Soldaten beträgt drei Jahre. Alle Soldaten erhalten von der Regierung Uniformen. Die Schutztruppe der chinesischen Ostbahn soll in Zukunft sowohl aus Infanterie wie Kavallerie und Artillerie bestehen. Der Chef der jetzt gebildeten Abtheilung, Oberleutnant Junger, ist daher eben auch damit beschäftigt, eine Artillerieabtheilung zusammenzustellen, die 300 Mann stark sein wird. Einige Artillerieoffiziere sind kürzlich nach Essen abgereist, um die bei Krupp bestellten Geschütze zu empfangen. Die Infanterieabtheilung, deren Bildung

bereits am 16. August begonnen wurde, wird wahrscheinlich am 2. September aus Kiew nach Noworossiisk abgehen, wo sie auf dem der ostchinesischen Dampfschifffahrtsgesellschaft gehörigen Dampfer ‚Charbin‘ die Reise nach Ostasien antritt. Dieser Dampfer ist kürzlich von der genannten Gesellschaft in England erworben worden. Die Artillerieabtheilung bleibt vorläufig noch in Kiew.“

— **Transvaalbahn.** Ungefähr 800 Beamte der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn, welche durch die englische Heeresleitung ihrer Stellen entsetzt und aus Südafrika ausgewiesen worden sind, sind in den Niederlanden eingetroffen. Ebenso viele werden ihnen nachfolgen. Es hat sich, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ erfährt, ein Ausschuss gebildet, welcher sich mit der Unterstützung und Unterbringung dieser unschuldigen Opfer des südafrikanischen Krieges befasst. Seine Aufgabe wird durch die Hochherzigkeit der Transvaal-Eisenbahngesellschaft wesentlich erleichtert, welche den von Lord Roberts ausgewiesenen Beamten das Gehalt bis zur endgültigen Regelung der südafrikanischen Frage und der künftigen Verhältnisse der Bahn weiter zahlt. Dies ist um so höher anzuschlagen, als man sich in den Kreisen der Bahnleitung über die künftige Gestaltung der Dinge kaum Täuschungen hingibt und sich auf eine regelrechte Beraubung der Aktionäre durch die neue englische Regierung gefasst macht.

— **Eisenbahnunfall bei Hatfield (Vereinigte Staaten von Amerika).** Auf der Bahn von Philadelphia nach Reading stiess am 2. d. Mts. ein mit Ausflüglern besetzter Zug bei der Station Hatfield auf einen aus Milchwagen bestehenden Zug und zertrümmerte den letzteren. Bei dem Zusammenstoss wurden 15 Personen getödtet und etwa 40 verwundet.

— **Elektrische Strassenbahn in Santiago de Chile.** Am 2. d. Mts. ist in genannter Stadt die bis jetzt fertiggestellte 50 km lange Strecke der elektrischen Strassenbahn für den Betrieb eröffnet worden.

Die Bahn ist durch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin gebaut und wird mit ihrer Gesammtlänge von 100 km die grösste der bisher bestehenden Strassenbahnen Südamerikas. Sie hat 170 Motorwagen und 150 Anhängewagen.

Allgemeines.

— **Eine Einfuhr amerikanischer Kohle nach Europa in grösstem Stile** stellen Newyorker Meldungen, wenn sie richtig sind, in Aussicht. Die Seele des Planes ist danach die Baltimore and Ohio Railrod Company, und Hand in Hand mit ihr geht die Consolidation Coal Company, welche ungeheure Lager von bituminöser Kohle in dem Cumberlanddistrikte besitzt. Mit einem nach vielen Hunderttausenden von Dollars sich beziffernden Kostenaufwande häuft die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn jetzt grosse Kohlenvorräthe und Ladevorrichtungen in Curtisbay unweit Baltimore an. Die Kohlenverschiffung soll mit dem 1. Oktober d. J. ihren Anfang nehmen. Täglich sollen bis zu 20000 t aus der Eisenbahn in den Schiffsraum übergeladen werden. Die Gesellschaft besitzt bereits geräumige Kohlenpiers bei Locust Point, sie sind aber für den geplanten Ausfuhrbetrieb durchaus unzureichend. Die neuen Piers wurden bei Deay Water gebaut, wo die grössten Dampfer und Segelschiffe anlegen können. Die Beziehungen der beiden vorgenannten Gesellschaften werden durch das neue Uebereinkommen noch intimer, als sie vorher schon waren; man spricht sogar von Abschlüssen zwischen ihnen und der italienischen sowie anderen europäischen Regierungen, inhalts deren ein bedeutender Theil des industriellen Kohlenbedarfs von Amerika geliefert werden soll. Auch sind bereits mit verschiedenen Dampferlinien Verträge behufs Verschiffung der Kohle nach Europa geschlossen worden. Es wird sich ja schon in einer nahen Zeit herausstellen, ob alle diese Meldungen wahr sind.

— **Eine Fahrordnung für Kraftwagen** (Automobile) ist, wie der „Berl. Akt.“ erfährt, von der Verkehrsabtheilung des Polizeipräsidiums zu Berlin ausgearbeitet und den zuständigen Ministern des Innern und der öffentlichen Arbeiten überreicht worden. Die Genehmigung dürfte um so weniger auf sich warten lassen, als die Interessenten zu der Bearbeitung hinzugezogen und in der Abfassung der Verordnung ihre Wünsche berücksichtigt wurden. Die Vorschrift ist unter Berücksichtigung der schon bestehenden gleichartigen Verordnungen in Frankreich und Oesterreich verfasst worden. Wie verlautet, ist eine Fahrgeschwindigkeit von 14 km in der Stunde vorgesehen, die etwa dem schlanken Trabe entspricht; auf Landstrassen darf die Geschwindigkeit etwas gesteigert werden. Die Laternen dürfen wie die von anderen Fahrzeugen nur weisses Licht führen. Das rothe und grüne Licht ist ausgeschlossen. Es ist beabsichtigt, die neue Verfügung durch einen Ministerialerlass in Kraft treten zu lassen, so dass sie dann für das gesammte Königreich Preussen gleichmässig Anwendung findet. Das Ministerium wird sie zunächst den Oberpräsidenten zur Begutachtung vorlegen und dann in Form einer Polizeiverordnung einführen. Bis die neue Verfügung in Kraft tritt, gelten für die Kraftwagen dieselben Bestimmungen, wie für jedes andere Fuhrwerk.

Wir freuen uns, dass durch diese Verfügung nicht nur den Bedürfnissen des Verkehrs entsprochen, sondern auch für das „Automobil“ das gute deutsche Wort „Kraftwagen“ eingeführt werden wird, das sich nun hoffentlich alsbald Bürgerrecht erwerben und das hässliche Fremdwort verdrängen wird. Während so in Deutschland die Behörden dem Kraftwagen die Wege ebnen, geht aus der Schweiz die sonderbare Nachricht ein, dass der Kanton Graubünden den Verkehr dieser Wagen durch Regierungsverordnung verboten hat! Natürlich erregt dieses Verbot in der Schweiz selbst das unliebsamste Aufsehen und den lebhaftesten Widerspruch. Die Züricher Zeitungen sprechen die Hoffnung aus, dass das Verbot wieder aufgehoben werden wird, und die „Schweizer Bahnen“ meinen mit Recht, dass sich die Kantone über eine gemeinschaftliche Regelung der Frage verständigen müssten. „Buntscheckige kantonale Normen in einer Verkehrsfrage, in der die Verhältnisse überall gleich liegen, nehmen sich komisch aus.“ Bekanntlich haben sich die Kraftwagen in diesem Sommer auf einer Anzahl von Alpenstrassen zu einem wichtigen Verkehrsmittel herausgebildet, das in sehr willkommener Weise den Post- und Stellwagenverkehr ergänzte. Auf der viel befahrenen Strasse von Reutte über Lermoos und den Fernpass nach Imst an der Arlbergbahn legt z. B. ein zweimal täglich verkehrender Kraftwagen die Strecke in der Hälfte der Zeit zurück und befördert für die Hälfte des von der Post erhobenen Fahrpreises, wobei wir allerdings nicht verschweigen wollen, dass im Beginn der Einrichtung, Anfang Juli, der Verkehr wegen häufiger „Krankheit“ der Gefährte noch unregelmässig war, was sich inzwischen wohl gebessert haben wird.

Kartenschau.

— **Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands.** Im Verlage des Hofbuchdruckers Max Pasch in Berlin SW., Ritterstrasse 50, ist vor kurzem die den Stand des deutschen Eisenbahnnetzes am 15. April d. J. darstellende Ausgabe oben genannter Uebersichtskarte nebst dem zugehörigen Verzeichniss der deutschen Eisenbahnen und deren Stationen erschienen. Unaufgezogen Preis 9 *M.* (ohne die farbige Darstellung der Verwaltungsbezirke der deutschen Staatsbahnen 7,50 *M.*).

Das bekannte, im Maassstab 1:1000000 bearbeitete und aus sechs Blättern bestehende Kartenwerk gibt eine zuverlässige und genaue Darstellung des deutschen Eisenbahnnetzes und entspricht mit seinem den gesammten mitteleuropäischen Verkehr zu Wasser und zu Lande behandelnden Inhalt nicht nur den weitgehendsten Anforderungen des Eisenbahnfachmannes, sondern in gleich hohem Grade den Bedürfnissen der handeltreibenden Welt. Die Karte hat sich daher als ein schwer entbehrliches Hilfsmittel in immer weiteren Kreisen eingebürgert.

Bei einer bezeichneten Fläche von 125:117 cm bietet die Karte eine sorgfältige topographische Darstellung nicht nur Deutschlands, sondern auch des benachbarten Auslandes, und zwar in einer Ausdehnung von Carlskrona (Schweden) bis zur Südspitze von Istrien und von London bis über Warschau hinaus. Die Gradeintheilung ist nach dem Meridian von Greenwich erfolgt. Es kommen zur Darstellung: die sämmtlichen Städte sowie alle für den Zweck der Karte wichtigen Orte, die Namen der Gebirge und grösseren Höhenzüge, Hochebenen, Berge, Thäler und Pässe, das Flussnetz in blauer Farbe, darunter gesondert gezeichnet: schiffbare Flüsse, Kanäle, Moore; in politischer Beziehung: die Reichs-, Landes-, Provinz-, Bezirks- und Kreisgrenzen, darunter die deutsche Grenze farbig, die Städte in fünf Grössenabstufungen: über 100000, zwischen 50—100000, 25—50000 und 10—25000 sowie unter 10000 Einwohnern unter Zugrundelegung der Ergebnisse der neuesten Volkszählungen, die Festungen und wichtigsten Dörfer in besonderer Zeichnung und die politische Bedeutung der Orte in besonderer Schriftform. Der Hauptzweck der Karte wird erreicht durch eine bis in die letzten Einzelheiten vollständige und genaue Aufzeichnung sämmtlicher Eisenbahnlinien und Stationen, der hauptsächlichsten Chausseen und Landstrassen unter verstärkter Darstellung derjenigen, auf welchen Personenposten verkehren, und aller von den Hafenorten ausgehenden Dampferlinien. Ein bedeutender Vorzug der Karte ist ferner die genaue Unterscheidung der verschiedenen Bahnarten, und zwar sind die deutschen Eisenbahnen

unterschieden in Staatsbahnen und Privatbahnen und in jeder dieser Gruppen die doppelgleisigen Hauptbahnen, Nebenbahnen, schmalspurigen Bahnen, Kleinbahnen und Pferdebahnen sowie die fertigen, im Bau befindlichen und zum Bau genehmigten Eisenbahnen besonders gekennzeichnet. Die Längen und die stärksten Neigungen der Bahnen zwischen den einzelnen Abzweigungspunkten sind ebenfalls angegeben, ausserdem lässt sich auch die Entfernung beliebiger Orte von einander durch die um Berlin gezogenen Zonenkreise in je 100 km Abstand mit Leichtigkeit annähernd richtig abschätzen. Ferner bringt die Karte an passenden Stellen auf vier Nebenkarten die Eisenbahnen im Königreich Sachsen (1:680 000), im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier (1:250 000), im oberschlesischen Berg- und Hüttenrevier (1 : 250 000) und von Berlin und Umgegend (1:100 000). Eine werthvolle und praktische Ergänzung erfährt diese Karte noch durch das derselben beigegebene Heftchen, enthaltend ein Verzeichniss der deutschen Eisenbahnverwaltungen und der ihnen unterstellten Bahnstrecken, nach Staaten geordnet, und in der Schriftform nach Hauptbahnen und Nebenbahnen unterschieden, nebst Angabe des Sitzes der Verwaltung und Eigenthumslängen, ferner ein Verzeichniss der sämmtlichen deutschen Eisenbahnstationen. Um das Aufsuchen der Stationen auf der Karte zu erleichtern, sind auf derselben die durch Meridiane und Parallelkreise gebildeten Felder am Rande durch Buchstaben bezeichnet, auf welche in dem Stationsverzeichniss hingewiesen ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898: Berichtigung zum Tarifnachtrag IV.

Die durch Nachtrag IV zum Tarifhefte 2 (Seite 65) angeordnete Streichung der Stückgutsätze bei Köln-Süd und die Nachtragung von Köln-Bonnthor mit den bisherigen Stückgutsätzen für Köln-Süd bezieht sich nicht nur auf Seite 10 des Nachtrages II, sondern auf den gesammten Umfang des Tarifes nebst Nachträgen einschliesslich des Ausnahmetarifes 12a.

Wien, am 28. August 1900. (2150)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung neuer Stationen.

Am 15. September d. J. wird die an der Nebenbahn Cosel-Poln. Neukirch zwischen den Stationen Sakrau-Suckowitz und Poln. Neukirch gelegene Haltestelle Jaborowitz für den Personen- und Gepäckverkehr sowie den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Der Fahrkartenverkauf erfolgt in Jaborowitz durch den Zugführer. Das daselbst zur Aufgabe gelangende Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen und auf der Zielstation nachbehandelt.

Im Güterverkehr bleibt die Annahme und Ausgabe von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen. Im übrigen werden Sendungen nach Jaborowitz nur frankirt, von Jaborowitz nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme, zur Beförderung angenommen.

Mit dem Tage der Eröffnung wird Jaborowitz in den Gruppentarif II der preussischen Staatsbahnen und in die Wechseltarife der Gruppe II der preussischen Staatsbahnen mit den übrigen preussischen, den grossherzoglich hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen einbezogen. Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen erfolgt die Frachtberechnung:

a) zwischen Jaborowitz und Poln. Neukirch für eine Entfernung von 4 km,
b) zwischen Jaborowitz und Sakrau-Suckowitz für eine Entfernung von 3 km,
c) zwischen Jaborowitz und den übrigen in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Stationen nach Maassgabe der um 3 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Sakrau-Suckowitz.

Die neue Haltestelle wird der Betriebsinspektion 2, der Maschinen- und Verkehrsinspektion Ratibor unterstellt.

Kattowitz, den 4. September 1900. (2151)
Königliche Eisenbahndirektion.

An der Bahnstrecke Giessen-Fulda und zwar zwischen den Stationen Grossenlüder und Fulda wird am 1. Oktober d. J. der Haltepunkt Oberbimbach eröffnet.

Derselbe dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Frankfurt a/Main, den 31. Aug. 1900. (2152)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums erhält der Bahnhof Rochlitz vom 1. Oktober d. J. ab die Stationsbezeichnung
Rochlitz in Sachsen.

Dresden, den 6. September 1900. (2153)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

---

4. Güterverkehr.

Preussisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Am 10. September d. J. tritt der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält eine anderweite Fassung einzelner Zusatzbestimmungen zu der Verkehrsordnung, sowie Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Ergänzungen der Tariftabellen. Unter anderem werden die bayerischen Stationen Bad Tölz, Miesbach und Schaftlach für die Abfertigung von lebenden Thieren aller Art und die preussischen Stationen Artern, Carsdorf, Cölleda, Eckartsberga, Kötschau, Krölpa-Ranis, Langensalza, Laucha a. Unstr., Leinefelde, Lützen, Nebra, Rippach-Poserna, Sömmerda, Teuchern, Worbis und Ziegenrück für die Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferde) in Wagenladungen aufgenommen. Ferner erhalten die bayerischen Stationen Bad Aibling, Bad Tölz, Holzkirchen, Miesbach, Rosenheim und Schaftlach direkte Frachtsätze für die Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferde) in Einzelsendungen im Verkehr mit einer Anzahl Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter Abschnitt I Ziffer 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Erfurt, den 3. September 1900. (2154)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 15. September 1900 treten im oben genannten Tarifhefte für Glassand (A.-T. Nr. 14) unverpackt, oder in Säcken verpackt bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht folgende neue bezw. geänderte direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von Hohenbocka B. G. u. Oberl. Bhf.	Von Ruhland
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Eleonorenhain K. K. St. B.	96	98
Oberhaid K. K. St. B.	97	99
Winterberg K.K.St.B.	91	93

Breslau, den 6. September 1900. (2155)
Königliche Eisenbahndirektion Breslau,
namens der Verbandsverwaltungen.

Seehafen-Ausnahmetarife für Eisen und Stahl.

Im Verkehr der preussisch-hessischen und der oldenburgischen Staatsbahnen

wird der Seehafen-Ausnahmetarif für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II mit Gültigkeit vom 10. September d. J. dahin erweitert, dass die im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern geltenden Frachtsätze auch für Eisen-, Stahl- und Kupferdraht an Seekabelwerke berechnet werden.

Elberfeld, den 5. September 1900. (2156)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 7. September d. J. tritt ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von frischem Obst, unverpackt, zwischen Turnau Oe. N. W. B. und Ebersbach sächsische Staatsbahn von 68 ₰ für 100 kg bei Frachtzahlung für 10 000 kg für je einen Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Dresden, den 5 September 1900. (2157)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil VI, Heft Nr. 2 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. erhöht sich der Schnittfrachtsatz für Metz in Abtheilung II — Seite 6 des I. Nachtrages — von 4,79 auf 5,79 ℳ für 100 kg.

München, den 4. September 1900. (2158)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 10. September d. J. wird die Station Risstissen der württembergischen Staatseisenbahnen im Verkehr mit den Kaliversandstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Magdeburg, sowie der braunschweigischen Landeseisenbahn in den Ausnahmetarif 3 (Kalitarif) des Tarifheftes 6 einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. August 1900. (2159)
Königliche Eisenbahndirektion. als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil I Abth. B. Aenderungen und Ergänzungen des Nebengebührentarifes für Russland.

Mit Gültigkeit vom 18. September a. St./1. Oktober n. St. 1900 sind auf Seite 148 des obenbezeichneten Gütertarifes folgende Aenderungen vorzunehmen:

a) Unter B I a ist nachzutragen:
„Anmerkung: Für leere Getreidesäcke, welche als rückkehrende Emballagen von ausgeführten Getreidetransporten eintreffen oder zur Neuauffüllung mit Getreide behufs Ausfuhr aus Russland bestimmt sind, wird eine Kommissionsgebühr nicht eingehoben."

b) Unter B II 2 b ist das Wort „Zucker" zu streichen.

c) Dagegen ist unter derselben Position nachzutragen:

„Anmerkung 1: Für Zucker 1/4 Kop. für 1 Pud.

„Anmerkung 2: Für Steinkohlen werden von der Zollagentur der Warschau-Wiener Eisenbahn 20 Kop. pro Wagen berechnet."

Wien, am 31. August 1900. (2160)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch - westpreussischer Ausnahmetarif 7 für Getreide.

Die Linie Kowalewo-Lichaja-Kriwomusginskaja der russischen Südostbahnen ist dem regelmässigen Güterverkehr übergeben worden. Die Abfertigung zu den auf Seite 59 des Tarifs aufgeführten Frachtsätzen von den Stationen dieser Linie kann somit fortan erfolgen.

In dem vom 15. Juli 1900 n. St. gültigen Nachtrage I zu vorbezeichnetem Tarif ist zu berichtigen:

1. mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1900 n. St. auf Seite 12 bei Sudimir der 750 Pudsatz für Getreide von 332,46 in 339,46 ℳ;
2. mit Gültigkeit vom 3. September 1900 n. St. auf Seite 18 bei Rimsko-Korsakowka der 750 Pudsatz für Getreide von 476,43 in 476,34 ℳ.

Danzig, den 3. September 1900. (2161)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1900.

Mit Wirksamkeit vom 10. September l. J. wird die Station Biebermühle mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 5 für Eichenholzextrakt einbezogen:

km		für 100 kg
568	Passau-Donaulände tr. - Biebermühle	258 ₰
450	Regensburg-Donaulände tr.-Biebermühle	220 „
525	Deggendorf-Donaulände tr.-Biebermühle	250 „

Die Frachtsätze sind auf Seite 44, 64 und 81 des Haupttarifs unter „4. Stationen der pfälzischen Eisenbahnen" vorzutragen.

München, den 1. September 1900. (2162)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Reexpedition von russischem Zucker in Czernowitz.

Für russischen Zucker wird ab 20. September d. J. im Verkehr ab Nowosielitza transit die Reexpedition in Czernowitz, u. zw. im Bahnmagazin der k. k. österr. Staatsbahnen, im Lagerhaus der Firma Goldlust & Co. und im Lagermagazine der Filiale der galizischen Aktien-Hypothekenbank bei sinngemässer Erfüllung der unter Zahl III auf Seite 15 bis 18 des Elbeumschlagstarifes für Südwestrussland vom 1. Oktober 1894 enthaltenen Reexpeditionsvorschriften zugestanden.

Wien, am 1. September 1900. (2163)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preussisch - hessisch - Main-Neckarbahn-pfälzischer Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. tritt der I. Nachtrag zu dem Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 1. September 1900. (2164)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Ausschreibung.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion für die Erweiterung der Werkstättenanlage zu Frankfurt a/M., im Gesammtgewicht von etwa 702 t, soll öffentlich verdungen werden.

Zeichnungen und Bedingungen können in unserem techn. Büreau Hedderichstrasse 67/69 Vorm. eingesehen oder von der Kanzlei dortselbst gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ bezogen werden.

Versiegelte Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf die Dachkonstruktion für die Personenwagen-Reparaturwerkstätte Frankfurt a/M." sind bis zum Eröffnungstermin, den 20. September 1900, Vormittags 11 Uhr, an unser techn. Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2165)
Frankfurt a/M., den 1. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Hammer- etc. Stielen.

Die Lieferung von 15 000 Stück Hammerstielen, 12 000 Stück Hackenstielen, 4 500 Stück Schaufelstielen und 2 500 Stück Besenstielen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
25. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 1. Sept. 1900. (2166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau eines Tunnelvorgebäudes auf der Personenhaltestelle Breslau-Pöpelwitz — Objekt rd. 12 000 ℳ — sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung in einem Loose vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin, am 17. September d. J., Vormittags 10 Uhr, der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen. Verdingungsunterlagen können von der Bauabtheilung gegen postfreie Einsendung von je 1 ℳ in baar bezogen werden.

Breslau, den 5. September 1900. (2167)
Brüderstrasse 32.
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 71. 12. September 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Neue Anwendungen der Lartigue'schen elektrischen Lokomotivpfeife mit den zugehörigen Schleifkontakten; der Basanta'sche Zugtelegraph.

(Schluss aus Nr. 70.)

Erst in neuerer Zeit ist man dazu übergegangen, die Anwendung der Kontakte nach einer anderen Richtung hin zu verallgemeinern. Man hat eine Anzahl davon so abgeändert und ergänzt, dass nicht nur dem Lokomotivführer die Haltstellung des Vorsignals angezeigt wird, sondern auch der das Signal bedienende Beamte Kenntniss von der Ankunft des Zuges vor dem Vorsignal erhält, einerlei ob es Halt- oder Fahrtstellung zeigt. Nach den Dienstvorschriften der französischen Nordbahn muss das Vorsignal sofort nach der Vorbeifahrt eines Zuges aus der Fahrtstellung in die Haltstellung wieder übergeführt werden, was aber undurchführbar ist, wenn der Signalposten den Zugschluss und das Vorsignal wegen etwaiger, zwischen ihm und dem Vorsignal liegender Hindernisse nicht sehen kann. Obgleich diese aus älterer Zeit stammende Vorschrift ihre frühere Bedeutung namentlich bei den Blocksignalen verloren hat, nachdem die Blockeinrichtungen so bedeutend vervollkommnet worden sind, so glaubt man sie doch nicht ganz entbehren zu können. Immerhin ist es ja für den Endweichensteller einer Station, in die mehrere Linien münden, von Wichtigkeit, über die unmittelbar bevorstehende Ankunft eines Zuges unterrichtet zu sein, um erforderlichenfalls noch seine Weichen und Signale stellen zu können. Um nun die Lartigue'sche Einrichtung in dieser Weise als Zugankündiger nutzbar zu machen, hat man die vorhandenen Krokodilkontakte und ihre Elektrizitätsquellen zwar beibehalten, beide jedoch durch Hinzufügen neuer Kontakte und Elemente vervollständigt. Es sind nunmehr zwei Kontakte *C* und *D* vor dem Vorsignal verlegt (Abb. 5), von denen *C* zur Bethätigung der elektrischen Lokomotivpfeife bei der Haltstellung des Vorsignals dient, *D* den Zug nach dem Signalposten vormeldet, unabhängig von der jeweiligen Stellung des Vorsignals. Erreicht wird dieses wie folgt: Der negative Pol einer aus 12 Elementen bestehenden Batterie ist durch eine Leitung mit der Metalloberfläche des Kontaktes *D* verbunden, der positive Pol durch eine zweite Leitung über ein in der Bude des Signalpostens befindliches Läutewerk hinweg an Erde gelegt. Wenn nun die Bürste der Lokomotive auf dem Kontakt *D* schleift, so wird seine mit der Batterieleitung verbundene Metalloberfläche durch die Metallmasse der Lokomotive und die Schienen hindurch gleichfalls an Erde gelegt, also der Stromkreis geschlossen und dadurch das Läutewerk in Thätigkeit gesetzt. Gleichzeitig wird eine Scheibe sichtbar und der Stromkreis einer Ortsbatterie von fünf Elementen geschlossen, der eine Klingel zum Anschlagen bringt. Ausser den zwei Batterien von je 12 Elementen, die den Strom für die elektrische Lokomotivpfeife und das Läutewerk liefern und in der Nähe des Vorsignals aufgestellt sind, hat dort in dem gemeinschaftlichen Gehäuse noch eine dritte von acht Elementen Platz gefunden. Sie gibt den erforderlichen Strom ab, um mittelst einer Glocke dem Signalposten die Fahrtstellung des Vorsignals anzuzeigen. Zu dem Zweck ist von ihrem negativen Pol eine Leitung nach einem zweiten, an Erde gelegten Stromschliesser am Vorsignal geführt, der bei der Fahrtstellung des Vorsignals den Stromkreis schliesst, ihn bei der Haltstellung öffnet; der positive Pol steht durch eine über die Glocke führende Leitung mit der Erde in Verbindung. Sobald das Vorsignal auf „freie Fahrt" gestellt und damit der Stromkreis geschlossen ist, muss die Glocke ertönen.

Diese erweiterte Einrichtung ist auf 125 Signalposten im Gebrauch; die Herstellungskosten der neu hinzukommenden Theile betragen, wie schon früher mitgetheilt, 350 *M.*, wenn

man sie in der angegebenen Weise einer vorhandenen Einrichtung zufügen kann, sonst 560 ℳ.

Was nun die Erfahrungen mit der Einrichtung von Lartigue betrifft, so behauptet die Verwaltung der französischen Nordbahn, dass bei einer mehr als 20 jährigen Erprobung irgend welche Nachtheile sich nicht gezeigt hätten. Namentlich die zwei wesentlichsten Bedenken, die man hegen könne, dass nämlich die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers abnähme und die Einrichtung beim Versagen eine Betriebsgefahr bilde, seien durch die Erfahrung widerlegt worden. Man könne beobachten, dass die Lokomotivführer, wenn sie von weitem ein auf Halt stehendes Vorsignal bemerkten, gleich den Handhabungshebel der Lokomotivpfeife erfassten, um sie sofort nach ihrem Ertönen wieder zum Schweigen zu bringen. Versager seien bislang überhaupt nicht vorgekommen. Die verhältnissmässig kurze Zeit, während der die Lokomotivbürsten bei schnellfahrenden Zügen von 120 km Stundengeschwindigkeit mit den Kontakten in Berührung seien (bei 4 m langen Kontakten $^1/_8$ Sekunde), genüge vollständig für die sichere Wirkung der Einrichtung. Wie weit hierbei die günstigen klimatischen Verhältnisse in den von den Linien der französischen Nordbahn durchzogenen Gegenden etwa eine Rolle spielen, lässt sich mangels geeigneter Versuche auf anderen Bahnnetzen nicht beurtheilen.

Während Lartigue und Forest ihre Erfindung auf den hier besprochenen einfachen Fall der Zugtelegraphie beschränkten und wohl in richtiger Erkenntniss der geringen Lebensfähigkeit verwickelter Einrichtungen von der Verwerthung der selbstthätigen elektrischen Lokomotivpfeife für die Zugdeckung absahen, wurde dies nichtsdestoweniger von dem italienischen Professor Ginlio Ceradini später durchzuführen versucht. Er versah dabei jede Lokomotive mit zwei, in einem gemeinsamen Kästchen untergebrachten elektrischen Lokomotivpfeifen ungleichen Tones, der sogen. Sicherheitspfeife und der Achtungspfeife, und nahm für die letztere eine eigene Batterie auf der Lokomotive mit. Die zweigleisige Bahnlinie war nach gewöhnlicher Art in Blockstrecken eingetheilt, an den Blockposten war für jedes Gleis je eine Batterie und ein Zeichengeber vorhanden, der bei freier Strecke ein weisses Feld, bei besetzter Strecke einen rothen Stern sichtbar machte. Am Anfang jeder Strecke lagen zwei Schleifkontakte im Gleise, von denen der eine, für die Sicherheitspfeife bestimmte, durch eine Drahtleitnng mit dem Zeichengeber des zugehörigen Blockpostens, der zweite, für die Achtnngspfeife bestimmte, unmittelbar durch eine Drahtleitung an Erde gelegt war. Am Ende der Blockstrecke befand sich nur ein Schleifkontakt, der gleichfalls mit dem Zeichengeber des Blockpostens durch eine Drahtleitnng verbunden war. Die Leitungen der auf einander folgenden Blockstrecken übergriffen sich um 150 bis 200 m, so dass ein Zug bereits in die nächstfolgende Blockstrecke eingefahren war, bevor er die durchfahrene verliess.*) Fuhr ein Zug in eine unbesetzte Blockstrecke ein, so ertönten beide Pfeifen, und zwar die Achtungspfeife lediglich um die Einfahrtsstelle zu bezeichnen, die Sicherheitspfeife dagegen als Signal, dass die Strecke frei sei. Die Auslösung der Achtnngspfeife erfolgte mit Hilfe der Lokomotivbatterie durch den Erdschluss des zngehörigen Kontaktes, die Auslösung der Sicherheitspfeife durch die am Signal aufgestellte Batterie, welche über den Zeichengeber hinweg durch die Bürste und die Metallmasse der Lokomotive geschlossen wurde, indem der eine Pol der Batterie unmittelbar an Erde gelegt war. Dabei erschien auf dem Blockposten selbstthätig das Zeichen „Strecke besetzt“, und die Verbindung zwischen dem zugehörigen Kontakt und der Batterie wurde unterbrochen, so dass eine nachfolgende Lokomotive ihre Sicherheitspfeife nicht auslösen konnte. Erst wenn die voraufgefahrene Lokomotive am Ende der Blockstrecke durch Berührnng des dort liegenden Kontaktes die Verbindung zwischen der Batterie und dem Kontakt am Anfang der Blockstrecke wieder hergestellt hatte, bei gleichzeitiger Umwandlung des zugehörigen Blockfeldes aus „Strecke besetzt“ in Strecke frei“, ertönte auf der nachfolgenden Lokomotive die Sicherheitspfeife. Obgleich die ersten, im Herbst 1879 auf der Bahnlinie von Genua nach Spezia angestellten, sowie die einige Jahre später auf der Pontebbabahn vorgenommenen Versuche befriedigend ausgefallen sein sollen und der Gedanke, die Mitwirkung des Zuges bei der Blockung und Entblockung in Anspruch zu nehmen, ein durchaus gesunder sein dürfte, scheint es doch nirgends zu einer dauernden Anwendung der Einrichtung gekommen zu sein. Ob sich darin durch die neuerdings vorgenommenen Verbesserungen, die 1899 auf dem Telegraphenkongress in Como vorgeführt worden sind und namentlich die Aufhebung der schädlichen Einwirkungen fremder Ströme bezwecken, etwas ändern werden, erscheint mindestens fraglich.**)

Ob ferner diejenigen Erfinder Glück haben werden, die in letzter Zeit mit Einrichtungen hervorgetreten sind, welche eine so vollständige Sicherung des Eisenbahnverkehres gewährleisten sollen, dass eine Reihe von Unfällen, wie Zusammenstösse, Ueberfahren von Fuhrwerken auf Ueberwegen, Entgleisungen wegen Zerstörnng von Bauwerken, gänzlich verschwinden müssten, lässt sich wohl noch nicht endgültig entscheiden. Beispielsweise bezweckt die Erfindung des Ingeniörs A. Basanta, mit der im vorigen Jahre auf der Eisenbahn von Villena nach Yecla in der spanischen Provinz Alicante Versuche angestellt worden sind, dass:

Abbildung 5.

*) L. Kohlfürst. Die bisherigen Versnche mit elektrischen Zugtelegraphen, in Voit's Sammlung elektrotechnischer Vorträge. Stuttgart 1899.

Block-Sistema automatico del Prof. G. Ceradini, descritto dall' Ing. L. Loria. Mailand 1882.

**) Block-Sistema automatico con nuovi apparecchi a corrente periodica del Dott. G. Ceradini, descritto da Arturo Scartazzi. Mailand 1899.

1. ein in Bewegung befindlicher oder ein haltender Zug sofort Kenntniss davon erhält, wenn auf dem von ihm besetzten Gleis sich ein anderer Zug bewegt. Es soll dabei auf den Lokomotiven beider Züge eine Glocke elektrisch ausgelöst werden und dann sollen die Führer sich telephonisch verständigen;

2. ein die Station verlassender Zug selbstthätig von der Unfahrbarkeit der vorliegenden Strecke Kenntniss erhält, sei diese durch den Einsturz einer Brücke, eines Tunnels, durch eine Erdsenkung oder dergleichen veranlasst;

3. bei der Annäherung an einen Planübergang ein Läutewerk selbstthätig ausgelöst wird;

4. man während der ganzen Fahrt von der Lokomotive aus mit den benachbarten Stationen sprechen kann;

5. von jedem Abtheil des Zuges aus der Lokomotivführer veranlasst werden kann, den Zug zum Stehen zu bringen;

6. auf jeder während der Fahrt berührten Station die Fahrgeschwindigkeit des Zuges überwacht werden kann.

Um diese verschiedenen Zwecke zu erreichen, bedient der Erfinder sich des elektrischen Stromes, den eine auf einer Triebachse der Lokomotive sitzende Dynamomaschine erzeugt und der in einer dritten Schiene an der Strecke entlang geleitet wird; als Rückleitung dienen die Fahrschienen. Zur Hervorbringung der Wirkungen des Stromes, die zur Erfüllung der Bedingungen 1 bis 6 erforderlich sind, ist eine Anzahl von Einrichtungen am Zuge und auf den Stationen nöthig, die namentlich noch ihre durchaus zuverlässige Wirksamkeit und ihre dauernde Widerstandsfähigkeit gegen die unvermeidliche rauhe Behandlung im Eisenbahnbetriebe zu beweisen haben werden.*) Begünstigt von dem milden Klima Südspaniens mögen die dort angestellten Versuche ja ganz befriedigend ausgefallen sein, was aber nicht ausschliesst, dass bei einer etwa beabsichtigten Uebertragung auf andere Länder die Witterungsverhältnisse dem Erfinder noch einen bösen Strich durch die Rechnung machen können. Vielleicht werden in dieser Beziehung die von dem Erfinder angestrebten Versuche auf einer französischen Eisenbahn bei Paris schon Klarheit schaffen.

---

*) Revista general de Electricidad i sus aplicaciones 1899, Nr. 2 (Madrid).

Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1899.

Dem statistischen Bericht über den Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1899, der soeben zur Ausgabe gelangt und in gewohnter Reichhaltigkeit die ausführlichsten Nachweise über Bestand, Betrieb und Verkehr der sächsischen Staatseisenbahnen enthält, entnehmen wir das folgende von allgemeinem Interesse.

Das Bahnnetz hat im Jahre 1899 einen Zuwachs von 38,26 km erhalten, und zwar durch die Eröffnung der normalspurigen Strecken Königsbrück-Schwepnitz (9,94 km) und Johanngeorgenstadt-Landesgrenze (0,43 km) sowie der schmalspurigen Strecke Wilsdruff-Nossen (27,89 km). Die Gesammtausdehnung des Bahnnetzes ist damit auf 3 005,53 km angewachsen, wovon 2 974,81 km dem sächsischen Staate eigenthümlich gehören. 285,47 km liegen davon ausserhalb des Königreichs Sachsen und zwar: 25,49 km im Königreich Preussen, 39,75 km im Grossherzogthum Sachsen-Weimar, 111,61 km im Herzogthum Sachsen-Altenburg, 0,90 km im Herzogthum Sachsen-Meiningen, 35,26 km im Fürstenthum Reuss ä. L., 46,90 km im Fürstenthum Reuss j. L. und 25,56 km im Königreich Böhmen; letztere liegen also auch ausserhalb des Deutschen Reiches. Sachsen hat hierzu noch 42,84 km fremde Bahnstrecken gepachtet und zwar 13,04 km in Bayern, 14,86 km in Preussen und 12,84 km in Böhmen. Die Gesammtlänge besteht aus 27,94 % zweigleisigen und 32,31 % eingleisigen Vollspurhauptbahnen, 26,17 % Vollspurnebenbahnen und 13,58 % Schmalspurbahnen. Ausserdem stehen unter sächsischer Staatsverwaltung noch 98,14 km Privatbahnen, so dass sich die Länge der im Betriebe der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen auf 3 103,67 km beläuft; ausserdem schliessen sich für Montan-, land- und forstwirthschaftliche Zwecke 276,16 km Privatgleise an. Endlich ist der Staat Besitzer einer 7,22 km langen elektrisch betriebenen Strassenbahn (Kötzschenbroda - Dresden), die an eine Strassenbahngesellschaft verpachtet ist. Die Gesammtlänge der im Königreich Sachsen betriebenen Eisenbahnen betrug Ende 1899 ungerechnet die erwähnten Zweigbahnen 2 888,18 km, d. i. durchschnittlich auf je 100 qkm Landesfläche 19,26 km. Von der gegenwärtigen Länge der Staatseisenbahnen waren im Betriebe: 1837: 0,47 %, 1857: 19,92 %, 1877: 68,27 %, 1897: 97,56 %. Die stärkste Zunahme erfuhr das Netz mit 15,56 % von 1874 auf 1875. In der zweiten Hälfte des seit Eröffnung der ersten Eisenbahn in Sachsen vergangenen Zeitraumes von 62 Jahren ist der Zuwachs an neuen Bahnen fast doppelt so stark gewesen, als in der ersten Hälfte; denn bis Ende 1867 wurden 1 005 km, von 1868—1899 dagegen über 2 000 km Bahnen dem Betriebe übergeben. Bis zum Schlusse des Jahres 1899 sind für den Bahnbau im ganzen 926 815 098 ℳ aufgewendet worden. Hierin ist ein Aufwand von 152 357 242 ℳ für Fahrbetriebsmittel enthalten. Das von der königlichen Staatsregierung für den Bau und die Erwerbung der Bahnen aufgewendete Anlagekapital beträgt dagegen 870 116 483 ℳ, d. i. auf 1 km Bahnlänge durchschnittlich 293 321 ℳ. Von den Bahnlinien liegen 57,32 % in gerader Linie, 42,68 % in Krümmungen, deren kleinster Halbmesser bei Normalspurbahnen 71 m, bei Schmalspurbahnen 50 m beträgt. Waagerecht liegen 25,94 %, in Fall oder Steigung 74,06 %. Als stärkste Neigung kommt bei Vollspurbahnen 1 : 34, bei Schmalspurbahnen 1 : 20 vor.

An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 1 247 Lokomotiven, 52 mehr als im Vorjahre, 841 Tender, 11 mehr, 3 333 Personenwagen, 132 mehr, 569 Zugführer- und Gepäckwagen, 40 mehr, 10 608 bedeckte Güterwagen, 72 mehr, 18 997 offene Güterwagen, 658 mehr. Die Anzahl der Personenwagenplätze hat sich von 132 270 auf 140 108 vermehrt, das Ladegewicht der Güterwagen ist von 298 536 auf 313 101 t gestiegen. Die Lokomotiven haben im ganzen 48 800 000 km, die Wagen im ganzen 1 143 000 000 Wagenachskm, 55 000 000 mehr als im Vorjahre, zurückgelegt. An Wagenmiethe usw. wurden eingenommen 3 219 841 ℳ, gegen das Vorjahr 377 205 ℳ mehr. Dagegen wurden für Wagenmiethe an fremde Verwaltungen 3 654 908 ℳ verausgabt, 256 406 ℳ mehr als 1898. Wie im Vorjahre, so hat sich auch diesmal das Verhältniss zwischen Einnahme und Ausgabe zu Gunsten der sächsischen Staatseisenbahnen verschoben. Jede Personenwagenachse legte im Durchschnitt 45 991 km gegen 46 219 km im Vorjahre zurück. Von den bewegten Personenwagenplätzen wurden durchschnittlich 21,59 % besetzt gegen 20,69 % im Vorjahre, die Ausnutzung hat sich danach nicht unwesentlich gebessert. Auch die Ausnutzung des Ladegewichtes der Güterwagen hat sich von 42,83 % im Vorjahre auf 43,25 % gehoben, beides erfreuliche Ergebnisse. Der Brennmaterialienverbrauch zur Lokomotivheizung ist von 458 599 t auf 512 113 t gestiegen; der Aufwand dafür betrug 6 856 785 ℳ gegen 6 169 434 ℳ im Vorjahre. Er betrug im Durchschnitt für jedes Wagenachskilometer 0,599 ₰ gegen 0,566 ₰ im Vorjahre. Die Erhöhung ist nicht auf höhere Kohlenpreise, sondern nur auf Mehrverbrauch an Brennmaterial zurückzuführen. Ohne Hinzurechnung der Bauzüge wurden im Jahre 1899 928 255 Züge befördert, 50 580 mehr als im Vorjahre, d. s. durchschnittlich 2 543 an einem Tage, 138 mehr. Hiervon dienten 384 207 dem Personenverkehr ausschliesslich, 216 151 dem Personen- und Güterverkehr gemeinsam und 327 897 ausschliesslich dem Güterverkehr. Die durchschnittliche Weglänge eines Zuges, die in den letzten Jahren regelmässig einen Rückgang zeigte, hat sich von 35,33 km auf 35,34 km erhöht. Ueber den Verkehr behalten wir uns eingehendere Darstellung vor.

Ein englisches Urtheil über Staatsbahnen.

In England scheint sich seit einiger Zeit in der öffentlichen Meinung ein Umschwung zu Gunsten der Staatsbahnen vorzubereiten. Dies ist sowohl zu folgern aus dem zur Zeit lebhafter als sonst in die Erscheinung tretenden Bemühen der englischen Eisenbahnfinanzpresse, Gründe gegen die Verstaatlichung vorzuführen, als aus den in objektiverer Weise verfolgten Gedanken der Staatsbahnanhängerschaft in der übrigen Fachpresse Englands. „Engineering" bringt beispielsweise in seinem Briefkastentheile fortlaufende briefliche Mittheilungen, die ihm aus dem Publikum zugehen, über den Gegenstand zum Abdruck. Im „Engineering" vom 4. Juli d. J. sucht ein Herr W. Wilson, anknüpfend an eine kürzlich in demselben Fachblatte erschienene Korrespondenz über französische Eisenbahnen und die Weltausstellung, in der über die Staatsbahnen der Stab gebrochen wird, durch die nachstehend wiedergegebenen Ausführungen den Verfasser jenes Briefes zu widerlegen. Es genüge nicht, hebt Wilson hervor, die Betriebskosten einer einzigen Staatslinie mit denen einer einzigen Privatlinie zu vergleichen; vielmehr müssen sämmtliche Staats- und Privatbahnen eines und desselben Landes neben einander gestellt werden. J. T. Jeans, von der statistischen Gesellschaft in London, hat die nachstehenden Zahlangaben über die Zugförderungskosten auf den Staats- und Privatbahnen der wichtigsten europäischen Länder gesammelt. Die Zahlen sind in Hunderttheilen der Betriebskosten angegeben.

Länder	Staatslinien %	Privatlinien %
Deutschland	9,40	13,10
Oesterreich-Ungarn	6,50	8,47
Belgien	5,05	10,13
Dänemark	6,89	5,77
Frankreich	16,16	9,58
Italien	6,49	8,76
Norwegen	7,30	7,00
Holland	5,30	10,35
Rumänien	4,40	10,80
Russland	9,27	13,70

Aus vorstehender Zusammenstellung ist ersichtlich, dass nur in Frankreich der staatliche Betrieb kostspieliger ist als der private. Der Grund dieser Thatsache liegt 1. in dem Umstande, dass noch im Jahre 1894 die Gesammtlänge der Staatsbahnen in Frankreich nur 2 629 km betrug gegen 37 444 km Privatbahnen; 2. darin, dass der Staat nur die Zweiglinien besitzt, während die Hauptlinien in Händen von Privatgesellschaften sich befinden. Frankreich ist infolge dessen als eine Ausnahme anzusehen, und in allen übrigen Ländern, wo das Verhältniss der Staats- zu den Privatbahnen nicht so ungünstig ist, werden erstere lohnender und billiger betrieben. Die Tabelle lehrt ferner, dass z. B. in Belgien bei gleich vortheilhaften Ergebnissen der Betrieb der Staatsbahnen die Hälfte der auf den Privatbahnen aufgewendeten Kosten erfordert.

Was die Einnahmen betrifft, so betrugen dieselben bei den schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1898 5 bis 6 ℳ. mehr auf das Kilometer und den Tag als auf 98 Privatbahnen, während nur zehn Gesellschaften etwas mehr als die Staatsbahnen erzielten.

In Holland, wo Staats- und Privatbahnen annähernd dieselbe Gleislänge haben, betragen die Reineinnahmen bei den ersteren doppelt so viel wie bei den letzteren; Belgien sei der kühnste Eisenbahnkonkurrent in Europa, weil dieses Land die ersten Staatsbahnen besass und infolge dessen billigere Durchgangstarife gewähren konnte, als andere Bahnen. Die Beförderungskosten betragen beispielsweise für Messerschmiedewaaren und für eine der Entfernung von Sheffield nach Hull gleiche Länge auf englischen Bahnen 20,4 ℳ., auf belgischen 8,93 ℳ., auf deutschen 6,72 ℳ. und auf holländischen 6,12 ℳ.

Der staatliche Eisenbahnbetrieb erweist sich aber noch von einem viel wichtigeren Gesichtspunkte aus als vortheilhafter, nämlich von dem der Unterhaltung der Bahn und des rollenden Materials, bei der schon die Dividendenfrage allein oft gegen den Privatbetrieb spricht.

In Grossbritannien betrugen 1898 die (1) Bahnerhaltungs- und (2) Zugförderungskosten auf das Kilometer in:

England und Wales ℳ.	Schottland ℳ.	Irland ℳ.	im vereinigten Königreich ℳ.
(1) 6 427,78	(1) 3 271	(1) 1 902	(1) 5 261
(2) 12 640	(2) 6 516,8	(2) 2 282	(2) 10 180

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass die irischen Bahnen dem Verfall entgegen gehen, der nur durch deren schleunige Verstaatlichung aufgehalten werden kann. Gleichzeitig mit der Verstaatlichung sollte die Regierung die zur Anlage und Ausrüstung von Docks, Häfen sowie zur Beschaffung einer Fischerflotte erforderlichen Geldmittel vorstrecken, damit auch auf der bisher so stiefmütterlich behandelten grünen Insel Wohlfahrt einkehren könne. In der nachfolgenden Tabelle ist die Thatsache bemerkenswerth, dass auf Staatsbahnen im allgemeinen die Unterhaltungskosten höher sind als auf Privatbahnen, dass dagegen auf letzteren die Verkehrskosten höher sind. Ersteres ist die Folge davon, dass auf Staatsbahnen der Unterhaltung der Linie eine grössere Sorgfalt gewidmet wird, wodurch zugleich mit der grösseren Reiseannehmlichkeit auch eine sicherere Beförderung des Publikums gewährleistet wird. Die zweite Thatsache zeugt dagegen von einer weniger sorgfältigen Verwaltung, da gerade diese Kosten den grössten Schwankungen unterworfen und sehr hoch oder sehr niedrig sein können, je nachdem eine Schleuderwirthschaft oder eine vernünftige Verwaltung herrsche.

Länder	Bahnerhaltungskosten in Hunderttheilen der Betriebskosten		Verkehrskosten in Hunderttheilen der Betriebskosten	
	Staatslinien %	Privatlinien %	Staatslinien %	Privatlinien %
Deutschland	35,90	28,20	31,10	35,30
Oesterreich-Ungarn	38,12	30,21	29,03	32,54
Belgien	24,04	24,86	25,96	32,79
Frankreich	24,15	20,83	27,57	34,77
Italien	22,01	26,68	35,98	31,14
Holland	29,70	25,59	36,90	35,53
Rumänien	38,10	29,20	22,70	28,40
Russland	40,40	31,03	11,83	21,34

Wilson weist zum Schluss noch auf die bedeutend höheren Einnahmen hin, welche Deutschland im Gegensatz zu England aus den Eisenbahnen zieht und trägt kein Bedenken, auch diesem die Verstaatlichung seiner Bahnen zu empfehlen.

Zum „Kantinenfonds".

In Nr. 51 S. 705 folg. d. Ztg. findet sich ein „Kantinenfonds" überschriebener Aufsatz, zu welchem ich mir einige Bemerkungen zu machen gestatten möchte.

Der Verfasser stellt als den Hauptzweck der Einrichtung von Kantinen für Eisenbahnarbeiter hin die Möglichkeit, dem Vorgesetzten die Mittel zu verschaffen, mit deren Hilfe er imstande ist, die wirthschaftliche Lage seiner Untergebenen oder ihrer Hinterbliebenen zu erleichtern oder die Arbeitsfreudigkeit seiner Leute durch besondere Einrichtungen oder Veranstaltungen zu erhöhen und bemerkt, dass im Bereiche der Heeres- und Marineverwaltung solche Erwägungen bei Errichtung von Kantinen maassgebend gewesen sein müssen.

Ich bin gewiss ein Freund der Arbeiter und begrüsse mit Freuden jede Wohlfahrtseinrichtung, die für jene getroffen wird, aber ich möchte mich doch mit Entschiedenheit dagegen aussprechen, dass man durch Verbilligung des Bieres den Verbrauch desselben zu steigern sich bemüht, nur um eine möglichst grosse Vergütung seitens der Brauereien zu erhalten. Ich verstehe es nicht, wie man seine Befriedigung darüber aussprechen kann, dass in Darmstadt trotz des starken Verbrauchs an Mineralwasser der Bierverbrauch nicht zurückgegangen ist; auf der einen Seite Einführung von Mineralwasserfabrikation „zur Bekämpfung der Trunksucht"*) und auf der anderen Seite Freude über den grossen Bierverbrauch, das stimmt doch nicht zusammen.

Zwar habe ich, dem Drängen der Arbeiter nachgebend, für die Nebenwerkstatt Jena selbst gestattet, dass seitens der Arbeitervertreter eine kleine Bierniederlage eingerichtet werden durfte, aber da handelt es sich um das bekannte Lichtenhainer, d. h. um ein Getränk, welches sich von Wasser wenig unterscheidet, und auch dieses möchte ich am liebsten wieder entfernt sehen. Denn ich gehe von dem Grundsatze aus, dass man, statt die Befriedigung gewisser Bedürfnisse zu erleichtern, richtiger handelt, wenn man sie erschwert und die Gelegenheit zu unnöthigen Geldausgaben beseitigt. Den Genuss von Bier während der Arbeitszeit halte ich für durchaus unnöthig und, wenn es sich um sehr alkoholhaltiges Lagerbier handelt, auch für ganz unzuträglich im Sinne der Verwaltung, weil solches Bier erschlafft. In gleicher Weise halte ich auch den Genuss von Limonade für überflüssig. Allenfalls könnte man noch wegen der grossen Billigkeit das selbst hergestellte Mineralwasser begünstigen, sofern gutes Trinkwasser vorhanden ist, aus dem jenes bereitet werden könnte.

Am besten ist aber erfahrungsmässig Kaffee, wie ihn auch die Heeresverwaltung den Soldaten bei Marschübungen gibt, wo ein erhöhtes Durstgefühl sich bemerkbar macht, wie bei gewissen Arbeiterkategorien (Feuerarbeiter) im allgemeinen und bei den anderen während der heissen Jahreszeit. Kaffeemaschinen einzuführen würde ich für verdienstlich halten und ich würde es gern sehen, wenn seitens der Eisenbahnverwaltungen nicht nur Kaffeemaschinen beschafft**), sondern auch wenigstens zu gewissen Jahreszeiten die Kaffeebohnen unentgeltlich geliefert würden, was einen Kostenaufwand von 1 bis 2 ₰ für einen Mann und Tag erfordern würde. Liefert man Kaffee, wie es viele grössere Fabriken schon jetzt thun, dann kann man alle anderen Getränke verbieten, was jedenfalls nicht zum Schaden der Arbeiter sein wird.

Jena, den 5. August 1900.

Brettmann, Eisenbahndirektor.

*) Unter dieser Aufschrift empfiehlt die „Zeitschrift der Centralstelle für Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen" die Herstellung von Mineralwässern für die Arbeiter.

**) Zu meiner Freude habe ich erfahren, dass bereits mehrere preussische Eisenbahnwerkstätten Kaffeemaschinen für Rechnung der Verwaltung von der Metallwaarenfabrik F. G. Rühmkorff & Co. in Hannover beschafft haben.

Schlusswort der Schriftleitung.

Der Herr Einsender geht doch wohl zu weit, wenn er meint, dass in dem angegriffenen Aufsatz (Nr. 51 d. Ztg.) als Hauptzweck der Einrichtung des Kantinenfonds die Erzielung von Ueberschüssen bezeichnet sei, die von dem Vorgesetzten zu Wohlfahrtszwecken für seine Untergebenen verwendet würden. Es ist dort nur gesagt, dass geschichtlich diese Erwägung zur Einrichtung von Kantinen und Kantinenfonds bei der Heeres- und Marineverwaltung geführt habe. Der vornehmste Zweck solcher Einrichtungen wird immer der sein, den Bediensteten billige und gute Speisen und Getränke in nächster Nähe der Arbeitsstelle zu verschaffen und dadurch das Aufsuchen der Kneipen und namentlich den Schnapsgenuss zu verhindern oder doch einzuschränken.

Auch darin können wir dem Herrn Einsender nicht beistimmen, dass man nach der Absicht des Aufsatzes in Nr. 51 bemüht sei, den Verbrauch des Bieres zu steigern, nur um eine möglichst grosse Vergütung seitens der Brauereien zu erhalten. Es handelt sich auch dort um ein leichtes Schankbier, dessen Alkoholgehalt schwerlich nennenswerth grösser ist, als das von dem Herrn Einsender selbst gerühmte Lichtenhainer. Leichtes Bier ist u. E. ein Erfrischungsgetränk, dessen mässiger Genuss durchaus unschädlich ist, ja wohlthätig wirkt und das vor allem geeignet ist, den Arbeiter von dem verhängnissvollen Schnaps fern zu halten. Namentlich bei kaltem nassen Wetter, bei dem Mineralwasser und Limonade keine Anziehungskraft haben, ist leichtes Bier u. E. dem Arbeiter durchaus zuträglich; sein mässiger Genuss wird niemals gesundheitliche und sittliche Gefahren bieten wie der Schnaps. Dass Kaffee vielleicht noch bessere Dienste thut, erkennen wir gern an.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen.** Am 4. und 5. d. Mts. hat in Sassnitz unter dem Vorsitz des Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Kranold, die 72. Sitzung stattgefunden. Die Berathungen über die einzelnen Verhandlungsgegenstände haben zu folgenden Ergebnisse geführt: Angenommen wurden die Anträge auf: Ergänzung der Allgemeinen Tarifvorschriften über die Frachtberechnung für sperriges Schnellzuggut, Aenderung der Positionen „Hopfen" und „Watte" des Verzeichnisses der sperrigen Güter, Aufnahme von Elektrodenkohle in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, Tarifirung von Economisers (Brennstoffsparer), Heiz- und Kühlanlagen nach Spezialtarif I oder II je nach Art und Umfang der Zusammensetzung, Aufnahme von rohen Hufeisen, roh vorgewalzten landwirthschaftlichen Gabeln, roh vorgeschmiedeten Schaufeln, unfertigen Schrauben und Muttern in das Verzeichniss der Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifes I, Aufnahme von Adansoniafibre und Monazitsand in den Spezialtarif II, Streichung der Position „Watte" des Spezialtarifes III, Aenderung der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahnthiertarifs, Theil I. — Abgelehnt wurde der Antrag auf Aenderung der Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Thieren in Kisten oder Käfigen. — Vertagt wurden die Anträge auf: Aenderung der Frachtberechnung für Privatkesselwagen, Versetzung von Stein- und Kernobst, unverpackt, in den Spezialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter, Tarifirung von amerikanischen eichenen Fassdauben nach Spezialtarif II, Aufnahme von flüssiger Kohlensäure in den Spezialtarif II, Versetzung der in der Position „Talk" des Spezialtarifes II genannten Artikel in den Spezialtarif III, Aufnahme von Rückständen der Stärkefabrikation in den Spezialtarif III und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, Aenderung der Gebühren für die Desinfektion mehrbödiger Wagen mit Schutzvorrichtungen zur Beförderung von lebendem Geflügel.

— **Allgemeine Einführung des Rohstofftarifs für Kohlen.** Zu dem von uns in Nr. 70 S. 1063 d. Ztg. mitgetheilten Beschluss des preussischen Staatsministeriums, die Zufuhr ausländischer Kohle dadurch zu erleichtern, dass der Rohstofftarif für die Zeit des Weiterbestehens der zeitigen Verhältnisse, mindestens aber für zwei Jahre allgemein eingeführt wird, bemerken die „Berl. Pol. Nachr." folgendes:

„Dass bei den Verhandlungen des Staatsministeriums der Erlass eines allgemeinen Kohlenausfuhrverbotes nicht ernstlich in Betracht gekommen ist, kann keinem Zweifel unterliegen. Der Erlass eines solchen Verbotes ist theils infolge positiver Bestimmungen der Handelsverträge, theils infolge der Meistbegünstigungsklausel vielen auswärtigen Staaten gegenüber rechtlich ausgeschlossen, er würde aber auch den erheblichsten wirthschaftlichen Bedenken unterliegen. Dass ein solches Ausfuhrverbot einschneidende wirthschaftliche Wirkungen, und zwar in sehr verschiedenem Maasse auf die verschiedenen Theile des Landes üben würde, ist sicher. Es lässt sich auch mit Bestimmtheit übersehen, dass sehr beträchtliche dauernde Schäden für wichtige Zweige der Kohlenproduktion und demzufolge auch sehr schwere Nachtheile für die dabei beschäftigten Arbeiterschaften erwachsen würden. Die Forderung, die Kohlenausfuhr zu verbieten, ist daher zwar sehr leicht ausgesprochen, aber derjenige, welcher für eine solche Maassregel und ihre wirthschaftlichen Folgen die Verantwortung tragen müsste, wird sich den schweren Bedenken, welche ihrer Erfüllung entgegenstehen, nicht verschliessen dürfen.

Anders liegt die Sache in Bezug auf die allgemeine Einführung des Rohstofftarifs für Kohlen. Durch diese Maassregel werden die Vortheile billigeren Bezuges von Brennstoffen, welche jetzt nur einem Theil der heimischen Verbraucher zu Theil

werden, allen Kohlenkonsumenten gleichmässig zugänglich. Insbesondere ist damit die Möglichkeit gegeben, in höherem Maasse als bisher ausländische Kohle für den deutschen Verbrauch heranzuziehen und so die Nachfrage nach deutscher Kohle einigermaassen zu vermindern. Damit würde für alle diejenigen, welchen bisher für ihren Kohlenbezug der Rohstofftarif nicht zu gute kam, direkt eine wirksame Verbilligung der Beschaffung von Kohlen bewirkt. Die allgemeine Einführung des Rohstofftarifs für Kohlen und ähnliche Brennstoffe liegt auch durchaus in der Richtung der wirthschaftlichen Ziele, welche mit der Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen verfolgt wurden. Diese Ziele liefen bekanntlich darauf hinaus, das weitaus wichtigste Verkehrsmittel, die Eisenbahnen, voll in den Dienst des nationalen Erwerbslebens zu stellen. Wie es unter diesem Gesichtspunkte seiner Zeit richtig war, so lange die heimische Kohlenproduktion auf Erweiterung ihres Absatzes Bedacht nehmen musste, durch die Gestaltung der Eisenbahntarife den Mitbewerb der ausländischen Kohle auf dem Inlandsmarkte zu erschweren, so liegt es jetzt, wo die deutsche Kohlenproduktion für den heimischen Bedarf nicht mehr ausreicht, umgekehrt im Interesse der nationalen Wirthschaft, durch die Gestaltung der Eisenbahntarife den Mitbewerb der ausländischen Kohle auf dem deutschen Markte zu erleichtern und so einer übermässigen Vertheuerung dieses wichtigen Produktions- und Konsummittels entgegenzuwirken.

Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, dass die Beschlussfassung des Staatsministeriums auf Grund der sorgfältigsten Erhebungen, und zwar nicht blos betreffs der Kohlenproduktion, sondern auch betreffs des Kohlengross- und Zwischenhandels erfolgt ist. Das Ergebniss dieser Erhebungen dürfte dahin zusammenzufassen sein, dass weder von den Produzenten noch von dem Grosshandel, insbesondere auch nicht von dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat, eine unzulässige Ausnutzung der gegenwärtigen Lage des Kohlenmarktes erfolgt ist, vielmehr von diesen Seiten nach Kräften einer übermässigen Vertheuerung der Kohle durch den Zwischenhandel entgegengewirkt worden ist. Die übermässigen Preise, unter denen heute namentlich der Kohlenkleinkonsument leidet, verschuldet in erster Linie der vielgestaltige Zwischenhandel, und es wird die Aufgabe der Konsumenten sein, im Wege der Selbsthilfe dieser Einwirkung des Zwischenhandels auf die Preise möglichst zu steuern und so erst die Maassnahmen der Staatsregierung zur Linderung der Kohlennoth zur vollen Wirkung zu bringen. Es wird sich empfehlen, den Kohlenbezug mehr und mehr so zu organisiren, dass kreditfähige Genossenschaften, Gemeinden und andere grössere Körperschaften für ihre Glieder den Kohlenbezug im grossen und direkt von den Produktionsstätten in die Hand nehmen und durch Vertheilung des Bedarfs an die Einzelnen den Zwischenhandel ausschalten und die demselben zu bringenden Opfer ersparen. Hier eröffnet sich der gemeinnützigen Thätigkeit auf der Grundlage der Selbsthilfe ein weites Feld erspriesslichen Wirkens und man wird hoffen dürfen, dass, wenn so Staats- und Selbsthilfe zusammenwirken, der jetzt zu beklagenden Kohlennoth in der Folge wirksam wird gesteuert werden können."

Hoffen wir, dass diese Aufforderung der Staatsregierung überall auf fruchtbaren Boden falle. Dem Ruf nach Staatshilfe ist durch die Ermässigung der Einfuhrtarife entsprochen; Sache der Selbsthilfe ist es, sich auf dem angedeuteten Wege von dem Zwischenhandel zu befreien, soweit er wirklich durch Ausnutzung der Nothlage dem Abnehmer die Kohlen übermässig vertheuert. Wir halten diese Selbsthilfe, wie sie von den Konsumvereinen und anderen Genossenschaften in weitestem Umfange schon geübt wird, für höchst erwünscht, wenn wir auch bezweifeln, dass dies Mittel zu erheblich billigeren Preisen führen wird, so lange die eigentliche Ursache der Kohlentheuerung, das Missverhältniss zwischen Angebot und Nachfrage, nicht beseitigt ist. Aber wir sind überzeugt, dass sowohl durch die Maassnahmen der Staatsregierung und die durch sie geförderte Einfuhr fremder, namentlich amerikanischer Kohlen als mehr noch durch die Steigerung der Förderung und das allmähliche Nachlassen der drängenden Nachfrage eine Besserung dieses Missverhältnisses eintreten wird.

— **Eisenbahnunfall bei Birkenfeld-Neubrücke.** Der Schnellzug 141 (Paris-Frankfurt a/M.) fuhr am 9. d. Mts. Morgens 8½ Uhr bei der Einfahrt in den Bahnhof Birkenfeld-Neubrücke auf eine in demselben Gleise haltende Rangirmaschine. Führer und Heizer der Rangirmaschine wurden erheblich verletzt. Die Beschädigung an Material ist unbedeutend. Der Schnellzug erlitt 15 Minuten, der Zug 501 der Zweigbahn nach Birkenfeld eine Stunde Verspätung. Sonstige Betriebsstörungen sind nicht eingetreten. Die Gleise wurden nicht beschädigt. Es herrschte zur Zeit des Unfalls ziemlich starker Nebel. Als Ursache des Unfalls ist wahrscheinlich in erster Linie die Freigabe des Einfahrtssignals durch einen Unbefugten anzusehen.

— **Betriebseröffnungen.** Nachdem von der Kleinbahnstrecke Gerbstedt-Friedeburg Hafen, welche von Gerbstedt bis Friedeburger Hütte bereits am 2. Oktober 1899 für den Güterverkehr nach Bedarf eröffnet wurde, auch die Reststrecke Friedeburger Hütte-Friedeburg Hafen fertig gestellt worden ist, ist nunmehr die Gesammtstrecke am 1. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden. An dieser 9,95 km langen, eine Zweigbahn der Halle-Hettstedter Eisenbahn bildenden Linie liegen folgende Stationen: Zabenstedt, Friedeburger Hütte, Zabitz (Privatladestelle), Friedeburg und die Umschlagsstelle Friedeburg Hafen. Die Leitung des Betriebes der Bahnstrecke erfolgt ebenso wie die der Halle-Hettstedter Bahn durch die Betriebsabtheilung Halle a/S. der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Berlin.

Für den 15. d. Mts. ist die Eröffnung der 27 km langen Kleinbahn Rixdorf-Mittenwalde, welche ihren Anfang bei dem Bahnhof Hermannstrasse der Berliner Ringbahn hat und Haltestellen in Britz, Bukow, Rudow, Schönefeld, Gross-Kienitz, Brusendorf und Mittenwalde besitzt, in Aussicht genommen. Hauptbetriebsbahnhof der Linie wird der Bahnhof Britz. Ferner soll am letztgenannten Tage der „Voss. Ztg." zufolge auch die Theilstrecke Laer-Gütersloh der Teutoburger Waldeisenbahn dem Betriebe übergeben werden.

— **Tagesschnellzüge Köln-Berlin Nr. 13 und 14.** Die Eingabe, welche die Handelskammer Bielefeld wegen Beibehaltung dieser Tagesschnellzüge an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet hatte, ist nach einer Mittheilung der Eisenbahndirektion Hannover abschlägig beschieden worden, und zwar, weil ein Verkehrsbedürfniss für die Beibehaltung der Züge nicht anzuerkennen sei.

Um den Fortbestand dieser mit dem 1. d. Mts. in Fortfall gekommenen Zugverbindung während des ganzen Jahres hatte sich u. a. auch, wie in Nr. 61 S. 936 d. Ztg. gemeldet, die westdeutsche Verkehrskommission des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands bemüht.

— **Hinterlegung von Gepäckstücken durch Mittelspersonen.** Auf den Eisenbahnstationen in Hamburg und Altona wird am 15. Oktober d. J. eine Einrichtung, wie sie u. a. in Berlin und an anderen Orten, z. B. in Oldenburg, bereits seit einer Reihe von Jahren besteht, ins Leben treten, die es den Reisenden ermöglicht, Gepäckstücke, die durch Geschäfte oder sonstige Mittelspersonen im Auftrage der Reisenden bei den amtlichen Aufbewahrungsstellen hinterlegt sind, lediglich gegen Abgabe des von dem Geschäft oder einer anderen Mittelsperson ausgestellten Ausweises und Entrichtung der Aufbewahrungsgebühr wiederzuerlangen. Bei den Aufbewahrungsstellen werden Ausweisformulare mit daran befindlichen Nummerzetteln vorräthig gehalten und kostenlos an das Publikum abgegeben. Die Mittelsperson, die für einen Reisenden Gegenstände zur Aufbewahrung bei den Gepäck-Aufbewahrungsstellen abgeben will, hat den Ausweis auszufüllen und dem Reisenden, der die Gegenstände bei der Aufbewahrungsstelle wieder in Empfang nehmen will, zu übergeben, die Gegenstände selbst aber mit den an dem Ausweise befindlichen Nummerzetteln zu versehen. Dem Ueberbringer der Gegenstände händigt die Aufbewahrungsstelle einen Hinterlegungsschein aus, der jedoch lediglich als Quittung über die erfolgte Hinterlegung dient und zur Rückforderung der hinterlegten Gegenstände nicht berechtigt. Die Aufbewahrungsgebühr beträgt für jeden Gegenstand für die ersten beiden Tage zusammen 10 ₰, für jeden folgenden Tag weitere 10 ₰. Der Tag der Uebergabe und Zurücknahme wird für je einen vollen Tag gerechnet.

— **Bahnprojekt Braunschweig-Flechtorf-Landesgrenze.** Der braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft ist seitens der braunschweigischen Regierung die Konzession zum Bau obengenannter Bahnstrecke ertheilt worden. Die Theilstrecke Braunschweig-Gliesmarode soll innerhalb 6 Monaten, die Gesammtstrecke binnen 3 Jahren fertiggestellt sein. Es besteht die Absicht, die Bahn auf preussischem Gebiet weiter zu führen zum Anschluss an die preussische Staatsbahnlinie Berlin-Lehrte.

— **Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft.** Auf der Tagesordnung der auf den 22. d. Mts. nach Wesenberg einberufenen Generalversammlung der Gesellschaft befindet sich u. a. ein Antrag auf Ausdehnung des Unternehmens auf den Bau der Bahn Quadenschönfeld-Feldberg bezw. auf Ermächtigung der Direktion unter Zustimmung des Aufsichtsraths zum Abschluss des Bauvertrages mit dem Bauunternehmer Philipp Balke-Berlin sowie auf Aufnahme einer Anleihe von 300 000 ℳ zum Bau dieser Bahn und Ausgabe neuer Prioritäts-Stammaktien in Höhe von 380 000 ℳ, welche den alten Prioritäts-Stammaktien gleichstehen sollen.

— **Gesellschaft der oberschlesischen Kleinbahnen und Elektrizitätswerke.** Die Gesellschaft hat mit der Eisenbahn-

direktion zu Kattowitz auf 15 Jahre ein Abkommen getroffen, nach welchem sie die erforderliche elektrische Kraft für alle Bahnhöfe des Industriebezirkes liefern soll. Für die nächste Zeit sind die Bahnhöfe Myslowitz, Chorzow, Schopinitz, Bobrek, Laband, Zabrze, Borsigwerk, Kunigundenweiche, Georggrube und Kattowitz in Aussicht genommen.

— **Eisenbahnunfall bei Tauberfeld.** Am 7. d. Mts. früh um 12 Uhr 15 Minuten stiessen die Züge 1755 und 1702 in der Station Tauberfeld zusammen. Hierbei wurde der Wagenwärter des Zuges 1702 schwer, vier weitere Bedienstete leicht verletzt. Der Münchener „Allg. Ztg." zufolge soll der Materialschaden bedeutend und die Untersuchung eingeleitet sein.

— **Verstadtlichung der Breslauer Strassenbahnanlagen.** Zu dieser in Nr. 70 S. 1064 d. Ztg. von uns kurz erwähnten Angelegenheit ist weiter zu berichten, dass die Breslauer Stadtverordnetenversammlung über die Magistratsvorlage, betreffend die Uebernahme der gesammten Strassenbahnanlagen bei Ablauf oder Erlöschen der Verträge mit der Breslauer Strasseneisenbahngesellschaft und der Elektrischen Strassenbahngesellschaft durch die Stadt am 6. d. Mts. verhandelt hat. Die Vorlage wurde nach dem Referat des Stadtverordneten Heilberg und einigen Erläuterungen von Stadtrath Mühl ohne weitere Debatte einstimmig angenommen. Die Stadt will, dieser Vorlage zufolge, in Zukunft die Strassenbahnlinien grundsätzlich in eigene Regie übernehmen, und der Magistrat hat zu diesem Behufe die Konzession für die gegenwärtig von der Breslauer Strasseneisenbahn-Gesellschaft und der Elektrischen Strassenbahngesellschaft betriebenen Strecken bei dem Regierungspräsidenten schon jetzt für sich selbst nachgesucht, um im Jahre 1923, wo jene Verträge ablaufen, jene Strecken selbst befahren zu können.

— **Ueber die Lage des rheinisch-westfälischen Kohlenmarktes,** die jetzt besonderes Interesse in Anspruch nimmt, erfährt die „Köln. Ztg." folgendes: „Die tägliche Wagengestellung im August hat eine durchschnittliche Abfuhr von über 16 000 Doppelwagen zu 10 t ergeben, eine Zahl, die die bisher günstigste im April d. J. noch erheblich übersteigt. Trotzdem hat der Bedarf noch immer nicht ganz befriedigt werden können; die ausserordentliche Festigkeit ist unverändert bestehen geblieben. Andauernd treten auch weiterhin noch Abnehmer an das Kohlensyndikat heran, ohne dass meist ihren Wünschen auf Gewährung grösserer Zusatzlieferungen entsprochen werden kann. Sowohl Lager am Ober- und Unterrhein als auch diejenigen der Händler und kleinen Fabriken zeigen allenthalben noch weiter grosse Aufnahmefähigkeit. Namentlich sind die Händler, durch die Erfahrungen in den verflossenen Jahren belehrt, eifrigst bemüht, grosse Mengen Hausbrandkohlen aller Art hereinzunehmen. Die Anfuhr von Kohlen seitens der rheinisch-westfälischen Zechen erfolgt durchaus regelmässig und in sehr beträchtlichen Mengen, so dass sämmtliche Hafenkipper sich flott im Betriebe befinden. Verkehrsstörungen an den Kohlenmagazinen und Kippern konnten bisher nur mit grosser Mühe vermieden werden. Die Hoffnung, dass es dem Kohlensyndikat gelingen werde, den Winterbedarf im grossen und ganzen, wenn auch vielleicht theilweise nur in anderen als den gewöhnlich zu Hausbrandzwecken benutzten Sorten, zu decken, hat angesichts der kürzlichen guten Förderergebnisse und der in letzter Zeit erfolgten Wagengestellungen und Abfuhren keine Einbusse erlitten. In den betheiligten Kreisen ist daher in dieser Beziehung nunmehr Beruhigung eingetreten. Die Lieferungen in das Ausland beschränken sich nach wie vor auf die durch langsichtige Verträge gebundenen Mengen. Alles in allem genommen, kann die Marktlage für Kohlen andauernd als gut und gesund bezeichnet werden."

— **Zulassung zur zweiten Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Anschluss an den Runderlass vom 1. Juli d. J. bestimmt, dass den die Zulassung zu dieser Prüfung beantragenden Regierungsbauführern für die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember d. J. die Wahl gelassen wird, ob sie die zweite Hauptprüfung nach den bisherigen oder nach den am 1. Januar 1901 in Kraft tretenden Prüfungsvorschriften ablegen wollen. Im letzteren Falle haben die Regierungsbauführer dies in dem Antrage auf Zulassung zur Prüfung besonders zum Ausdruck zu bringen.

— **Personalnachrichten.** In der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister Hintze zum Eisenbahnbauinspektor ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eisenbahnbauthätigkeit in Oesterreich.** Die auf die Inangriffnahme der Bauarbeiten der neuen in dem Eisenbahnbauprogramme der Regierung vorgesehenen Eisenbahnlinien bezüglichen vorbereitenden Massnahmen schreiten rüstig vorwärts. Nunmehr sind die Bau- bezw. Trassirungsabtheilungen errichtet worden, so dass an die Ausarbeitung der Einzelprojekte geschritten werden kann.

Es sind fünf Abtheilungen bestellt worden, und zwar 1. für die Karawankenbahn mit dem Sitz in Klagenfurt, 2. für die Wocheinerbahn mit dem Sitz in Assling, 3. für die Linie Görz-Triest mit dem Sitz in Triest, 4. für die Tauernbahn mit dem Sitze in Schwarzach-St. Veit und 5. für die Pyhrnbahn mit dem Sitz in Windisch-Garsten.

Die Einzelprojekte für die Bahnlinie Rakonitz-Laun werden vorerst von den Interessenten auf eigene Kosten ausgearbeitet.

— **Neue Investitionsanlehen der Privatbahnen.** Anlässlich des erfolgten Abschlusses der Verhandlungen zwischen der österreichischen Regierung und der Staatseisenbahngesellschaft wegen Aufnahme einer Investitionsanleihe (vergl. Nr. 60 S. 925 d. Ztg.) bespricht die „Neue Freie Presse" den Stand ähnlicher Verhandlungen, welche mit den anderen grösseren österreichischen Privatbahnen schweben. Was die Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrifft, so hat dieselbe beim Eisenbahnministerium die Einleitung von Verhandlungen über die Bewilligung einer Investitionsanleihe im Betrage von 50 bis 60 000 000 Kr. angeregt. Die Verhandlungen sind vom Standpunkte der finanziellen Lage der Nordbahn noch nicht dringend, da sie im Monate Juni rund 4 000 000 fl. Prioritäten begeben hat und mit diesem Betrage sowie mit dem noch in ihrem Besitze befindlichen Reste der Anleihe des Jahres 1898 von 2 600 000 fl. jedenfalls für das Jahr 1900, voraussichtlich auch für 1901 ihr Auslangen finden dürfte. Die Verhandlungen zwischen Regierung und Nordbahn werden, wie verlautet, keine Schwierigkeiten bereiten, da alle wichtigeren Verkehrsfragen, deren Regelung die Regierung wünschte, schon aus Anlass früherer Verhandlungen im Einvernehmen mit der Gesellschaft geordnet wurden.

Auch bei der österreichischen Nordwestbahn macht sich ein Investitionsbedarf seit längerer Zeit fühlbar. Das garantirte Netz hat den Erlös seiner Emissionen bereits vollständig aufgebraucht und dürfte sich die Regierung zu entsprechenden Verhandlungen mit der Nordwestbahn bereit finden, zumal diese beabsichtigt, die bereits früher angeregte Frage der Legung des zweiten Gleises auf beiden Netzen zur Lösung zu bringen. Die Verpflichtung zur Legung des zweiten Gleises ist auf dem garantirten Netze schon seit mehreren Jahren gegeben und dürfte auf der Elbethalbahn in naher Zeit dringlich werden. Die Verhandlungen über die Investitionen für das garantirte Netz werden sich aus dem Grunde schwieriger gestalten, weil hier die Frage geregelt werden muss, ob und in welchem Umfange die Investitionen zu Lasten der Garantie bestritten werden sollen. Mit Rücksicht auf die parlamentarischen Verhältnisse kann eine förmliche Erhöhung der Staatsgarantie als ausgeschlossen bezeichnet werden. Voraussichtlich wird ein ähnlicher Vorgang, welcher bereits bei einer früheren Gelegenheit vorläufig gewählt wurde, auch diesmal eingehalten werden, indem das Erforderniss für die Verzinsung der für die Investitionen aufzunehmenden Schuld in die Betriebsrechnung aufgenommen werden wird. Bei der Elbethalbahn wird sich ein Investitionsbedarf infolge ihrer Verpflichtung zur Legung des zweiten Gleises ergeben.

Ein ziemlich erheblicher Investitionsbedarf wird sich auch bei der süd-norddeutschen Verbindungsbahn herausstellen, welche die Staatsgarantie geniesst. Den Anlass hierfür wird der Umbau des Reichenberger Bahnhofes bilden, welcher mit einem Kostenaufwand von 2 500 000 Gulden verbunden sein wird. Die Nothwendigkeit des Umbaues ist sowohl von der Regierung, als von den übrigen Betheiligten anerkannt worden; doch begegnet die Lösung dieser Frage insofern Schwierigkeiten, als vorher eine Einigung zwischen den verschiedenen Interessenten erzielt werden muss. Das Projekt ist schon seit geraumer Zeit fertiggestellt, und die süd-norddeutsche Verbindungsbahn wurde von der Regierung bereits beauftragt, mit den Verhandlungen über die Grundeinlösung vorzugehen. Bei der Kostenbeschaffung kommen die sächsische Regierung, die Aussig-Teplitzer Bahn und die süd-norddeutsche Verbindungsbahn in Betracht. Die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn wird bei ihren beschränkten Mitteln kaum in der Lage sein, einen ausgiebigen Beitrag zu leisten. Die Aussig-Teplitzer Bahn hat sich bereit erklärt, an den Kosten theilzunehmen; mit der sächsischen Regierung, welche Besitzerin der Aktien der Zittau-Reichenberger Bahn ist, werden demnächst Verhandlungen über die Beitragsleistung beginnen. Den nach Abzug

der Beiträge der Aussig-Teplitzer Bahn und der sächsischen Regierung verbleibenden Rest wird die süd-norddeutsche Verbindungsbahn aufzubringen haben. Entweder gleichzeitig oder nach den Verhandlungen mit der sächsischen Regierung werden auch Unterhandlungen zwischen der Regierung und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn über die Frage der Staatsgarantie bei Bedeckung des Kostenaufwandes zum Umbau des Reichenberger Bahnhofes eingeleitet werden. Es gilt als gewiss, dass der die genannte Bahn treffende Antheil in irgend einer Form zu Lasten der Staatsgarantie gedeckt werden wird.

Auch die böhmische Nordbahn beabsichtigt die Aufnahme einer Investitionsanleihe. Demnächst werden Konzessionsverhandlungen für die Linien Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel beginnen. Aus diesem Anlasse werden mit der Verwaltung der böhmischen Nordbahn auch Besprechungen über die Art der Bedeckung ihres Investitionsbedarfes stattfinden.

Die Graz-Köflacher Bahn hat um die Bewilligung zur Ausgabe von Prioritätsobligationen im Betrage von 2 000 000 Gulden angesucht. Die Regierung machte diese Bewilligung von einer Ermässigung der Tarife abhängig. Die Graz-Köflacher Bahn ist hierzu, allerdings nicht in dem von der Regierung begehrten Maasse, bereit und will blos eine 5 prozentige Tarifherabsetzung zugestehen. Die Verhandlungen ruhen zwar augenblicklich, werden aber im geeigneten Zeitpunkte wieder aufgenommen werden. Es gilt als wahrscheinlich, dass eine Verständigung erfolgt und die Bahn die Bewilligung zur Ausgabe von Obligationen erhält.

— **Eröffnung der Reststrecke der Teplitz-Reichenberger Bahn.** Anlässlich der Eröffnung der letzten Theilstrecke der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg hat die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn im Hinblick auf den noch nicht bewirkten Bahnhofumbau in Reichenberg sowie auf den Beschluss der Reichenberger Stadtvertretung, sich an der Eröffnung nicht zu betheiligen, beschlossen, von der Veranstaltung einer besonderen Feierlichkeit Abstand zu nehmen. Es wird daher am 16. d. Mts. als dem Vortage der Eröffnung für den allgemeinen Verkehr lediglich eine Befahrung der Linie durch den Verwaltungsrath stattfinden.

— **Einschränkung des Verkehrs wegen der galizischen Manöver.** Anlässlich der im Monate September 1900 in Galizien stattfindenden grossen Militärmanöver und der hiermit verbundenen aussergewöhnlich umfangreichen Truppentransporte (vgl. auch Nr. 69, S. 1050 d. Ztg.) wurden rücksichtlich des Civilgüterverkehrs auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen folgende Verfügungen getroffen: 1. In der Zeit vom 8. bis einschliesslich 22. September werden Civilfrachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern), insofern deren Verladung und Beförderung nicht sofort erfolgen kann, in sämmtlichen Stationen der vorbenannten Linien gemäss § 55, Absatz 2 des Betriebsreglements bezw. Art. 5, Absatz 2 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr blos in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung übernommen. 2. In der Zeit vom 14. bis einschliesslich 19. d. Mts. werden in einer Anzahl von Stationen Civilgüter zur Beförderung nicht übernommen und in einigen dieser Stationen auch angelangte Civilgüter vom 16. bis 18. September nicht ausgefolgt. 3. Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wird mit Gültigkeit vom 8. bis einschliesslich 22. d. Mts. eine Zuschlagsfrist von 5 Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist für Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern) und eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen für Eilgüter, lebende Thiere und leicht verderbliche Frachtgüter festgesetzt. Diese Zuschlagsfristen finden auf jene auf den eingangs benannten Linien zur Aufgabe gebrachten oder nach und über dieselben bestimmten Civiltransporte Anwendung, deren Beförderung auf diesen Linien oder auf fremden Bahnen aus Anlass der vorstehenden Einschränkung bezw. Einstellung des Güterzugverkehrs behindert wird.

— **Die Lösung der Aufgabe des elektrischen Bahnbetriebes in Oesterreich.** Während die Versuche mit dem probeweisen elektrischen Betriebe auf einer Strecke der Wiener Stadtbahn bevorstehen, hat man bisher von ähnlichen Versuchen seitens der österreichischen Privatbahnen nichts vernommen. Es wird deshalb die Mittheilung des „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatts" gewiss die Fachkreise interessiren, dass man bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit kurzem mit der Lösung dieser Frage sich beschäftigt. Es handelt sich um die kleine, ungefähr 5 km lange Lokalbahn von der Stadt Auspitz zum Nordbahnhofe Auspitz, deren Betrieb zu Beginn dieses Jahres an die Nordbahn übertragen wurde. Da die Errichtung einer Kraftstation in Auspitz ausgeschlossen erscheint, soll der Betrieb mit Motorwagen erforderlichen Falls in der Weise in Aussicht genommen werden, dass die in Wien in der elektrischen Beleuchtungsanlage am Nordbahnhofe geladenen Akkumulatoren jeweilig nach Auspitz gebracht werden. Die bezüglichen Vorarbeiten sind übrigens noch nicht abgeschlossen, und es ist daher noch nicht vorauszusehen, ob dieselben die technische und finanzielle Durchführbarkeit des elektrischen Betriebes auf der genannten Lokalbahn ergeben werden.

— **Schmerzensgeld für ein Kind.** Die 18 Monate alte Tochter eines Arztes fiel vor einiger Zeit während der Fahrt in einem Schnellzug mit der Kinderfrau aus dem Wagen auf das Gleis herab und erlitt schwere Verletzungen, darunter einen Schädelknochenbruch, verbunden mit einer Lähmung und Schwächung des Sinnesvermögens. Die Thür des Wagens war unversperrt, das Schloss rostig und schadhaft. Auf die vom Vater des verletzten Kindes eingebrachte Klage verurtheilte das Handelsgericht die Bahngesellschaft zum Ersatz von 904 fl. Heilungskosten, monatlicher Zahlung von 150 fl. für Pflege bis zur wiedererlangten Gesundheit des Kindes und zu einem Schmerzensgeld von 15 000 fl. Auf die von beiden Seiten dagegen ergriffene Berufung erkannte das Oberlandesgericht auf Verwerfung beider Berufungen und Bestätigung des erstrichterlichen Urtheils. In der Begründung wurde hervorgehoben, die Zusprüche seien angemessen und das Alter des Kindes habe nach dem Gesetz auf die Höhe des Schmerzensgeldes keinen Einfluss.

— **Personalnachrichten.** Dem Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Emil Hardt ist der Ritterstand verliehen worden.

Vereinsausland.

— **Schwedische Dampffähre zwischen Malmö und Kopenhagen.** Wie „Jernbanebladet" mittheilt, ist jetzt neben dem dänischen auch ein schwedisches Dampffährboot, das den Namen „Malmö" führt, in diesen Dienst eingestellt worden. Es ist ein Doppelschraubenschiff von 82 m Decklänge, 16 m Breite und 1 640 t Wasserverdrängung. Die Geschwindigkeit ist 13,6 Knoten. 18 Güterwagen finden auf ihm Platz. Das Schiff hat elektrische Beleuchtung und elegante Einrichtung für den Personenverkehr, Oberdeck, Speisesaal usw. Es ist in der schwedischen Werkstatt Kockum gebaut und hat 925 000 Kr. (= 1 040 000 ℳ) gekostet. Die Einweihung des neuen Schiffes erfolgte am 15. August d. J. in Malmö mit einem von den schwedischen Staatsbahnen gegebenen Festessen, an dem auch die dänischen Behörden theilnahmen. Das Fahrzeug ist das erste Dampfschiff, das die schwedischen Staatsbahnen besitzen, die dadurch, wie das schwedische Blatt scherzend meint, nun auch zur Seemacht werden.

— **Italienisch-schweizerischer Eisenbahnanschluss am Simplon.** Die Genehmigungsurkunden betreffend das Uebereinkommen zwischen der Schweiz und Italien über den Anschluss des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon und über den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola sind am 7. d. Mts. zwischen dem italienischen Gesandten Riva und dem Bundesrath Zemp in Bern ausgetauscht worden.

— **Maassnahmen gegen Reisende ohne gültige Fahrkarten** ist ein Thema, das namentlich in Russland gar nicht abreisst. Auf dem eben erst stattgehabten Kongress der russischen Eisenbahndirektoren wurde die Frage abermals eifrig berathen, wie dem Fahren ohne Fahrkarte auf den Eisenbahnen ein Ziel gesetzt werden könne. Derartige gesetzwidrige Benutzung der Eisenbahnen hat einen grossen Umfang angenommen. Namentlich in den Güterzügen fahren viele sogen. „blinde Passagiere". Der Kongress kam zu dem Schlusse, dass dem Missstand nur mit strengen Maassnahmen gesteuert werden kann und schlug dem Ministerium der Verkehrsanstalten vor, für das Fahren ohne Fahrkarte eine Kriminalstrafe oder die Erhebung des dreifachen Preises der Fahrkarte von dem schuldigen Reisenden festzusetzen. Die Entscheidung des Ministeriums steht noch aus.

Vorschläge, wie die vorstehenden, sind schon so oft in Russland gemacht, auch beschlossen, sogar eingeführt worden, aber ohne irgend welchen Erfolg, denn die Hinterziehung findet in Russland nicht ohne Beihilfe des Zugpersonals statt. Solange diesem Unfug des Zugpersonals nicht gesteuert werden kann, wird der Kriminalrichter wohl kaum häufig in die Lage kommen, die Strenge der Gesetze zur Anwendung bringen zu können.

— **Die neugebildete Schutztruppe für die chinesische Ostbahn**, bestehend aus vier Kompagnien, zusammen über 1000 Mann stark (vergl. Nr. 70, S. 1067 d. Ztg.), ist einer Meldung aus Kiew zufolge am 7. d. Mts. nach Ostasien abgegangen.

— **Der Wagenbedarf der kapländischen Staatsbahnen.** Während des Krieges in Südafrika hat man, wie wir dem „Handels-Museum" entnehmen, die Erfahrung gemacht, dass der Fahrpark der kapländischen Regierungsbahnen an rollendem Material für den durch die militärischen Anforderungen ausserordentlich gesteigerten Betrieb vollkommen unzureichend sei. Der Mangel an Güterwagen ist eine der Hauptursachen für die Stockung des Waarenverkehrs im Hafen von Kapstadt wie auch in den übrigen südafrikanischen Häfen, wo Schiffe während der ersten fünf Monate dieses Jahres durchschnittlich drei Monate auf der Rhede warten mussten, ehe sie zur Löschung ihrer Frachten in die Docks zugelassen werden konnten. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, hat sich die Regierung der Kapkolonie entschlossen, grosse Bestellungen von rollendem Material (es heisst von mindestens 1000 Güterwagen) auszuschreiben, wofür das gegenwärtig tagende Parlament um seine nachträgliche Gutheissung angegangen wird.

Da die Fabriken in England mit Aufträgen überhäuft sind und der Regierung daran gelegen ist, ihren Fahrpark mit aller thunlichen Beschleunigung zu ergänzen, um nach Beendigung des Krieges dem dann zu gewärtigenden ausserordentlichem Aufschwunge des Waarenverkehrs gewachsen zu sein, scheint es nicht ausgeschlossen, dass auch festländische Maschinen- und Wagenfabriken, welche sofort zu liefern imstande sind, einen Theil der Aufträge erhalten werden.

Allgemeines.

— **Oldenburger Torfkohle.** Durch die immer lebhafter auftretende Kohlennoth gewinnen die Hochmoore Nordwestdeutschlands wegen ihrer grossen Ergiebigkeit an Torf und insbesondere das im Aufblühen begriffene Verfahren, Torf mittelst eines Verbrennungsprozesses zu verkoken, erhöhte Bedeutung. Umfangreiche Versuche auf diesem Gebiete sind auf Grund der bekannten Ziegler'schen Patente von der „Internationalen Torfverwerthungsgesellschaft" in Oldenburg mit sehr ermuthigendem Erfolge gemacht worden, über welche wir dem „Oldenb. General-Anz." folgendes entnehmen:

Das Verkohlungsverfahren ist kurz folgendes: Die mit lufttrockenem Maschinentorf beschickten Oefen — im Prinzip nichts anderes, als für Torf umgearbeitete Braunkohlenschwelöfen — werden zunächst mit Masut oder Torf angeheizt und der regelmässige Betrieb beginnt nach etwa 48 Stunden. Es wird dann stündlich die noch heisse Torfkohle am unteren kegelförmigen Ende des Ofens abgezogen und im luftdicht zu verschliessenden Wagen abgekühlt; nach dem Abziehen wird eine entsprechende Menge frischen lufttrockenen Torfes oben nachgefüllt. Im Ofen entstehen Wasserdämpfe und Theergase, welche ein Exhaustor absaugt und durch eine Verdichtungsvorrichtung hindurchführt, wobei sich Theer und Theerwasser abscheiden. Die Gase gehen weiter durch einen Sicherheitsapparat nach den Feuerungen; sie reichen vollständig zur Beheizung der Oefen und Dampfkessel aus, so dass kein Feuerungsmaterial weiter erforderlich ist. Die Ausbeute an Torfkohle, Theer, Essigsäure, Ammoniak und Methylalkohol ist direkt von dem Feuchtigkeitsgehalt des Torfes abhängig; so liefert Torf mit 25 % Feuchtigkeitsgehalt 30 % Torfkohle, solcher mit 15 % 40 % Torfkohle. Was die Beschaffenheit der Torfkohle anbetrifft, so ist dieselbe nach dem Zeugnisse kaiserlicher und Privatwerften zum Schweissen und Löthen der Holzkohle vorzuziehen; auch viele Maschinenfabriken, Metallfabriken, Kupferschmiede usw. sprechen sich ebenfalls über die Oldenburger Torfkohle sehr günstig aus. Aber auch in anderer Beziehung wird das Ziegler'sche Verfahren bahnbrechend einwirken. Da ein Torfverkohlungsofen im Jahr 3 300 t Torf verbraucht, so wird bei einer Mächtigkeit des Moores von rund 3 m jährlich 1 ha Moorland abgetorft und bei Hochmoor zur Veenkultur umgewandelt. Grössere Torfverkohlungsanstalten würden also auch Pioniere für die Moorkultur sein. Die Oldenburger Anstalt hat bereits eine Nachahmung in einer Torfkoksfabrik bei Meppen gefunden. Auch in Berlin ist nach neueren Zeitungsnachrichten eine Gesellschaft zur besseren Ausbeutung des Torfes in der Bildung begriffen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

a) Die 10.3 km lange Strecke Lundenburg-Landesgrenze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche am 8. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

b) Die 6,274 km lange Strecke Grünstadt-bayerisch-hessische Landesgrenze der pfälzischen Eisenbahnen, welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung und Schliessung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 10. d. Mts. ist die an den Linien Dusnik-Beraun und Beraun-Rakonitz errichtete Personenhaltestelle Beraun-Závodi für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Gleichzeitig wurde die an der Linie Beraun-Rakonitz gelegene Personenhaltestelle Beraun (W. H. Nr. 3) geschlossen.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz. Am 15. d. Mts. wird die an der Strecke Cosel-Poln. Neukirch zwischen den Stationen Sakrau-Suckowitz und Poln. Neukirch gelegene Haltestelle Jaborowitz für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. (Vergl. im übrigen die betreffende Bekanntmachung in Nr. 70 Seite 1069 d. Ztg.)

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt am Main. Am 1. Oktober d. J. wird an der Strecke Giessen-Fulda zwischen den Stationen Grossenlüder und Fulda der Haltepunkt Oberbimbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Am 15. d. Mts. wird die an der Strecke Leutzsch-Corbetha gelegene Haltestelle Miltitz bei Leipzig, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Stückgutverkehr diente, auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Thieren ausser für Kleinvieh in einzelnen Stücken.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 20. d. Mts. wird die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden, Kleinvieh sowie Wagenladungen befugte Station IV. Klasse Behringersdorf auch für Stückgutverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Glauchau-Wurzen gelegene Bahnhof Rochlitz erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung Rochlitz i/Sachsen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Brölthaler Eisenbahn. (2168)

Am 1. Oktober d. J. wird auf der Strecke Niederpleis-Siegburg der Haltepunkt Siegburg-Siegbrücke für den Personenverkehr eröffnet.

2. Lieferfristen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Festsetzung temporärer Lieferfristzuschläge für die in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen.

Anlässlich der im Monate September l. J. in Galizien stattfindenden Militärmanöver und der hiermit verbundenen aussergewöhnlich umfangreichen Truppentransporte ergibt sich die zwingende Nothwendigkeit, den Güterzugverkehr auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen theils wesentlich einzuschränken, theils gänzlich zu sistiren. Demzufolge wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. August 1900, Z. 40780, auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr eine temporäre Zuschlagsfrist von 5 Tagen zu der reglementarischen Lieferfrist für Frachtgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern) und eine temporäre Zuschlagsfrist von 2 Tagen für Eilgüter, lebende Thiere und leicht verderbliche Frachtgüter, beides mit Gültigkeit vom 8. bis einschliesslich 22. September 1900 festgesetzt.

Diese Zuschlagsfristen finden auf jene auf den vorgenannten Linien zur Aufgabe gebrachten oder nach und über dieselbe bestimmten Transporte Anwendung, deren Beförderung auf diesen Linien oder auf Linien anderer Eisenbahnverwaltungen aus Anlass der beregten Einschränkung bezw. Sistirung des Güterzugsverkehrs behindert wird.

Die für Galizien und die Bukowina ausserdem in Kraft stehenden Lieferfristzuschläge bleiben auch während der Gültigkeit der vorbezeichneten temporären Zuschlagsfristen in Wirksamkeit.

Wien, am 30. August 1900. (2169)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Feuerstein für den Güterverkehr.

Am 15. September d. J. wird die zwischen den Stationen Garzyn und Kossowo an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Jarotschin gelegene Haltestelle Feuerstein, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen, Grossvieh in einzelnen Stücken und lebenden Thieren in Wagenladungen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Feuerstein in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen, sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahnviehtarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 7. September 1900. (2170)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.

Vom 15. d. Mts. ab werden die an der pfälzischen Neubaustrecke Grünstadt-Offstein belegenen Haltestellen Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim=Colgenstein in den Saarkohlentarif Nr. 2 aufgenommen und zwar mit den Frachtsätzen von Grünstadt unter Zuschlag von 0,01 ℳ für 100 kg für die Haltestellen Heidesheim i. d. Pfalz und Obrigheim=Colgenstein und von 0,02 ℳ für die Haltestelle Neuoffstein i. d. Pfalz.

St. Johann=Saarbrücken, 7. Sept. 1900. (2171)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Für den Wagenladungsverkehr der Station Freiburg=Wiehre der badischen Staatseisenbahnen werden vom 15. September 1900 an allgemein die gleichen Frachtsätze angewendet, wie solche für den Verkehr mit der Station Freiburg i. Br. bestehen.

Die Vorbemerkung unter B b auf Seite 14 des Tarifheftes Nr. 3 wird hierdurch geändert.

Dresden, den 10. September 1900. (2172)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1—5.

Am 1. November d. J. treten sämmtliche für Budapest d. v. (Südbahnhof) in den Tarifen des sächsisch-ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft.

Dresden, den 10. September 1900. (2173)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Verband.

Am 15. September d. J. tritt zum 1. Heft des Verbandsgütertarifs (Verkehr Reichsbahn-Pfalzbahn) der Nachtrag XI in Kraft, der u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die demnächst zur Eröffnung kommenden Stationen Diedenhofen=Beauregard, Strassburg (Rheinhafen) und Büren, Filsdorf, Gerstlingen=Niedaltdorf und Kerprich=Hemmersdorf der Strecke Busendorf-Dillingen, sowie für Heidesheim i. d. Pfalz, Neu=Offstein i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein der pfälzischen Eisenbahnen enthält.

Strassburg, den 1. September 1900. (2174)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 1. November d. J. tritt ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft 1 in Kraft. Dieses Tarifheft umfasst den Verkehr zwischen den Stationen Elsterwerda (B. D. B. und O. L. B.), Gera (Reuss), Gera (Reuss) Schlachthof, Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz, Leipzig (bayer. Bhf., Dresdner Bhf., Berliner Bhf., Eilenb. Bhf., Magdeb. und thüring. Bhf.), Leipzig=Connewitz, Leipzig=Eutritzsch, Leipzig=Stötteritz, Plagwitz=Lindenau, Schönefeld bei Leipzig, Weida, Weida=Altstadt, Zeitz und Zwötzen der sächsischen und preussischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen andererseits. Mit dem Tage der Einführung des neuen Tarifheftes 1 werden für dessen Verkehrsbereich aufgehoben:

1. der sächsisch - württembergische Gütertarif, Theil II vom 1. Mai 1892 nebst Nachträgen;

2. die im ost-mittel-südwestdeutschen Gütertarife, Theil II, Heft 6 vom 1. Mai 1897 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Elsterwerda (O. L. B.), Gera (Reuss), Gera (Reuss) Schlachthof, Grosszschocher, Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeburger und thüringer Bhf.), Leipzig=Eutritzsch, Plagwitz=Lindenau, Weida, Zeitz und Zwötzen der preussischen Staatseisenbahnen;

3. die zu beiden Tarifen für diese Stationen im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze.

Das neue Tarifheft 1 bringt neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen, auf die hiermit besonders aufmerksam gemacht wird.

Bis zum Erscheinen des Tarifheftes 1 wird von unserem Verkehrsbüreau hier, Wienerstrasse 4, auf Anfrage Auskunft über einzelne Frachtsätze ertheilt.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, am 10. September 1900. (2174a)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Vom 15. September d. J. ab werden für den Wagenladungsverkehr der Station Freiburg=Wiehre der badischen Staatseisenbahnen allgemein die gleichen Frachtsätze in Anwendung gebracht, wie solche für den Verkehr mit der Station Freiburg i. Br. bestehen.

Erfurt, den 7. September 1900. (2175)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. d. Mts. gelangen im Verkehr von Amberg und Weiherhammer nach Arnsberg, Brilon und Brilon Stadt für Kaolin und Kaolinerde für Sendungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 5. September 1900. (2176)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Das in unserer Bekanntmachung vom 13. August d. J. angekündigte Tarifheft 2 ist nunmehr erschienen und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, den 10. September 1900. (2177)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 8 des Verbandsgütertarifes.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1900 gelangen für die Beförderung von Hopfenstangen bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den einzelnen Wagen und Frachtbrief, jedoch nur zur Ausfuhr aus Oesterreich, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Bischweiler — Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:	
Blisowa	1,60
Böhmisch Kubitzen-Vollmau	1,52
Dobrichowitz	1,95
Jinec-Cenkau	1,91
Kauth	1,60
Neuern	1,69
Neugedein	1,60
Pribram	1,95
Putzeried	1,64
Rewnitz	1,92
Wolschan	1,84

München, den 6. September 1900. (2178)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 2. Juni und vom 23. August l. J., betreffend Kündigung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der schweizerischen Seethalbahn theilen wir mit, dass die in den Heften I A und I B der südwestdeutsch-schweizerischen Gütertarife enthaltenen Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3a (frische Aepfel und Birnen) für die Stationen der vorgenannten Bahn mit Wirkung vom 15. September l. J. um Beträge von 1 bis 5 Centimes für 100 kg erhöht werden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau. (2179)

Karlsruhe, den 3. September 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten oder seither vorhandene Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. November d. J. in Kraft.

Der Preis des Nachtrages ist 0,60 *M.*

München, den 6. September 1900. (2180)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 10. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen zwischen der an der Neubaustrecke Elze-Bodenburg-Gandersheim belegenen Station Gronau in Hannover einerseits und den Stationen der braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. September 1900. (2181)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Groschowitz, Guradzeweiche, Leschnitz Ottmuthweiche, Peiskretscham und Tarnau (Bezirk Kattowitz) in den direkten Verkehr mit den Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 5. September 1900. (2182)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Dienststellen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit treten ermässigte Tarifkilometer zwischen verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Münster und den Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckar-Bahn im Heft 4 D und der Station Mannheim der badischen Staatsbahn in Heft 4 A in Kraft.

Die unterzeichnete Verwaltung ertheilt Auskunft.

Köln, den 4. September 1900. (2183)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Peterzell-Königsfeld wird zum 15. d. Mts. mit direkten Sätzen für die Klassen 5 und 9 in den Tarif aufgenommen.

Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 8. September 1900. (2184)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten oder seither vorhandene Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. November d. J. in Kraft.

Der Preis des Nachtrages ist 0,70 *M.*

München, den 6. September 1900. (2185)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 wird zum englisch-südwestdeutschen Gütertarif, Theil II, Heft 6 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag II eingeführt, welcher Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Mannheim Industriehafen enthält. Exemplare des Nachtrags können durch die Dienststellen und das Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 2. September 1900. (2186)
Grossh. Generaldirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Am 15. September d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. März 1898 der Nachtrag V in Kraft, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein der pfälzischen Eisenbahnen enthält. (2187)

St. Johann-Saarbrücken, 8. Sept. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 20. September 1900 treten im oben genannten Tarifhefte für Eisenschlacken etc. zum Hochofenbetriebe (Ausnahmetarif Nr. 57) unter den in diesem Ausnahmetarife angegebenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von \ Nach	Beuthen O S. E.	Bobrek	Borsigwerk	Chorzow	Friedrichshütte	Gleiwitz	Königshütte i. ob.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Rosdzin	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig													
Battelau K. K. St. B.	108	108	107	109	107	105	109	110	107	108	110	108	107	107

Breslau, den 10. September 1900. (2188)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Theil II, Heft Nr. 5 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten oder seither vorhandene Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. November d. J. in Kraft.

Der Nachtrag wird kostenlos abgegeben.

München, den 6. September 1900. (2189)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Einbeziehung der Station Köstritz in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Theil II, Heft 2, vom 1. August 1898.)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 wird in den vom 1. August 1898 bestehenden Tarif Theil II, Heft 2, für den oben bezeichneten Verkehr, in die Schnitttafel Ib, Seite 27, die Station Köstritz mit Frachtsätzen für Getreide etc. und Kleie aufgenommen:

Schnitttafel Ib.

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B	
			a Getreide etc.	b Kleie etc.
			in Pfennig für 100 kg	
608	Köstritz	Erfurt	249	159

Wien, am 3. September 1900. (2190)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
(Ausgabe der Nachträge V und III zu den vom 1. August 1898 gültigen Tarifheften 1 bezw. 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 und insoweit Erhöhungen Platz greifen, vom 1. November 1900 treten die Nachträge V zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, und III zum Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2 in Kraft.

Der Nachtrag V enthält ausser Berichtigungen die laut besonderer Bekanntmachung bereits früher in Wirksamkeit getretene Ausserkraftsetzung der im Tarife für den Verkehr mit der Station Svojsic vorgesehenen Frachtsätze; theilweise geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1 B und 33 A; theilweise geänderte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2, die Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 4, 6 A c, 10, 30 und 40 durch Einbeziehung neuer Stationen; anderweitige, theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7; eine Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 17, anderweitige Ausnahmetarife Nr. 18 (Eisen und Stahl, Eisen-und Stahlwaaren etc.), 22 (Papier etc.) und 25 (Thon etc.), endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers und eine Stationsnamen-Aenderung.

Der Nachtrag III enthält eine Aenderung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“, die Aufnahme der Hafenstation Harburg U. E. in den Tarif, einen anderweitigen Ausnahmetarif Nr. 1 b, eine Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 2, neue und geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 12 und Ergänzungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 4 sowie des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 6. September 1900. (2191)
Priv. österr.-ung. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Lieferung von Reisigholz.

Die Lieferung von 350 000 Bündel Reisigholz vom 1. April 1901 ab soll getheilt verdungen werden. Termin hierzu ist auf den 27. September 1900, Vormittags 11 Uhr, Geschäftszimmer Nr. 72 anberaumt. Angebote mit der Aufschrift: „Lieferung von Reisigholz“ versehen, sind bis zum angegebenen Termin portofrei an unser Centralbüreau Zimmer Nr. 51 einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können ebendaselbst eingesehen oder gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen worden. Zuschlagsfrist 8 Tage.

Mainz, den 5. September 1900. (2192)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues für die Provinzialstrassen-Ueberführung bei Bahnhof Hattingen (71 t Flusseisen) soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus; Angebotformulare mit Zeichnung können, soweit der Vorrath reicht, von dort gegen postfreie Einsendung von 2,00 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenkonstruktion“ sind bis zum Dienstag, den 18 September d. J., Vorm. 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bochum, den 6. September 1900. (2193)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung von 55 000 Stück kiefernen Schwellen soll in öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen, das Lieferungsverzeichniss usw. können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse 8 hier, bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bahnschwellen“ bis 20. September d. J., Vormittags 11 Uhr, uns einzusenden.

Bei der Zuschlagsertheilung, die spätestens bis 16. Oktober d. J. erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben oder auch alle Angebote abzulehnen.

Oldenburg, den 3. September 1900. (2194)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von hölzernen Bahnschwellen.

Die Lieferung der für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg bis 1. September 1901 erforderlichen hölzernen Bahnschwellen, und zwar

14 000 Stück eichene I. und II. Klasse,
14 000 „ buchene I. „ II. „
68 000 „ kieferne I. „ II. „

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

5. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Oktober d. J. einschliesslich.

Magdeburg, den 29. August 1900. (2195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 8 300 Stück Hammerstielen aus Weissbuchenholz und 14 700 Stück dergleichen aus Hickoryholz in je einem Loose, 10 944 Stück Stielen für Oberbaugeräthe in 4 Loosen und 8 500 Stück Feilenheften aus Papiermasse und aus Holz mit Hartpapiereinlage in 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. September 1900, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Oktober 1900.

Berlin, den 7. September 1900. (2196)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Güterwagen und Wagenuntergestellen.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Güterwagen etc.“ versehene Angebote sind bis zum 25. September d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. (2197)

Ende der Zuschlagsfrist 10. Oktober d. J.

St. Johann-Saarbrücken, 6. Sept. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 72. | 15. September 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die internationalen Eisenbahnkongresse.

Belgien beging im Jahre 1885 in besonders festlicher Weise die „Cinquantenaire des chemins de fer belges“ und lud hierzu Regierungen und Eisenbahnverwaltungen der europäischen Staaten und der neuen Welt, um auf diese Weise zu bekunden, dass die von dem „grossen Bürger“ Rogier unter schweren Kämpfen in der belgischen Kammer durchgesetzte Ausführung der ersten belgischen Eisenbahn (Brüssel-Mecheln, eröffnet 5. Mai 1835) ein Triumph über die Vorurtheile der damaligen Zeit war und dem neuen Verkehrsmittel auch auf dem übrigen Kontinente die Wege ebnete. Auf dem Programm der Cinquantenaire stand neben einem historischen Festzuge der Verkehrsmittel und anderen Festlichkeiten, welche nur dem Augenblick geweiht waren, ein internationaler Eisenbahnkongress, dessen Berathungen über verschiedene Fragen des Eisenbahnbaues und -Betriebes der Jubelfeier bleibende Bedeutung sichern sollten.

Die Vorbereitungen zur Abhaltung des Kongresses wurden vom belgischen Minister für Eisenbahnen, Posten und Telegraphen mit Verfügung vom 14. Dezember 1884 einer neungliederigen Kommission übertragen, welche aus belgischen Eisenbahndirektoren und höheren Beamten des belgischen Eisenbahnministeriums bestand. An der Spitze der Kommission stand der seither verstorbene Fassiaux, Generalsekretär im belgischen Eisenbahnministerium. Die Kommission entwarf das vorläufige Berathungsprogramm, welches den ausländischen Regierungen und Bahnverwaltungen zur Gutheissung übermittelt wurde. Dasselbe umfasste 12 Hauptfragen, welche in vier Gruppen geschieden waren, und zwar: 1. Bau und Bahnerhaltung (zweckmässigste Gleistypen und Bausysteme); 2. Zugförderung und Betriebsmittel (Bau der Fahrbetriebsmittel vom Stande der Erleichterung des Ueberganges und der Oekonomie, Bremsen, Interkommunikationssignale, Sicherheitsvorkehrungen zur Vermeidung der Unfälle bei dem Verschubdienst auf den Bahnhöfen, Anwendung der Elektrizität); 3. Betrieb (Blocksystem, Interlockingsystem, Erhöhung der Sicherheit beim Verkehr über Drehbrücken und sonstige Sicherheitsvorkehrungen, Grundsätze beim Bau von Bahnhöfen, Organisation des Dienstes in Gemeinschaftsstationen); 4. Fragen allgemeiner Natur (Dienst auf Nebenbahnen, Sonntagsruhe der Bahnbediensteten, einheitliche Klassifikation von Einnahmen und Ausgaben für statistische Zwecke).

Jede einzelne Frage wurde seitens der Kommission einem Berichterstatter zugewiesen und wurden als solche, abgesehen von einem Franzosen, ausschliesslich belgische Fachmänner bestellt.

Der **Kongress**, welcher in der Zeit vom 8.—15. August 1885 in **Brüssel** tagte, war sowohl von den Regierungen als den Eisenbahngesellschaften sehr zahlreich beschickt. Es waren zahlreiche europäische und viele überseeische Staaten vertreten, und zwar Argentinien, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Dänemark, Egypten, Frankreich, Griechenland, Englisch-Indien, Italien, Kongo, Luxemburg, Mexiko, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden und Norwegen, Schweiz, Türkei, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika.

Die Zahl der Eisenbahnverwaltungen, welche am Kongresse theilnahmen, belief sich auf 136, die vertretenen Bahnen gehörten 26 europäischen und aussereuropäischen Staaten an. Aus Deutschland waren Vertreter der preussischen, bayerischen und württembergischen Staatsbahnen sowie mehrerer Privatbahnen anwesend. Als Vertreter der königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld erschien ihr Präsident Thielen, der nunmehrige preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, welcher sich an den Verhandlungen eifrigst betheiligte. Aus Oesterreich-Ungarn waren 11 Verwaltungen (darunter die Staatsbahnen und alle grossen Privatbahnen), aus Belgien 21 Verwaltungen (selbst die kleinsten Strassenbahnen hatten Vertreter entsendet), aus Russland 19, aus England 12, aus Frankreich 8, den Niederlanden und

Spanien je 6, Schweden und Norwegen 5 Verwaltungen usw. vertreten. Ausserdem waren Vertreter der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel sowie der Petersburger Ingeniörgesellschaft anwesend. Insgesammt wohnten der Eröffnungssitzung etwa 250 Abgeordnete bei, wovon nahezu die Hälfte auf Belgien und Frankreich entfielen. Die Rede, mit welcher der belgische Eisenbahnminister die Berathungen des Kongresses eröffnete, liess erkennen, dass die Einberufung des Kongresses auf die Schaffung einer ständigen internationalen Vereinigung abziele. Ein bezüglicher Antrag stand wohl nicht auf der Tagesordnung; indessen wurde anlässlich der Berathung über die Frage der Einrichtung einer eingehenden technischen Eisenbahnstatistik in der Vollsitzung der Antrag des brasilianischen Delegirten Pineiro zum Beschlusse erhoben, die Organisationskommission des Kongresses und das Büro desselben zu ermächtigen, die Frage der Gründung eines internationalen wissenschaftlichen Vereins zur Förderung der technischen Fortschritte im Eisenbahnwesen durch Kongresse, Publikationen und andere Mittel, namentlich aber durch Erleichterung des Verkehres zwischen den Verwaltungen der verschiedenen Länder zu studiren und die Vorschläge hierüber einem einzuberufenden neuen Kongresse zu unterbreiten. Vorläufig sollte nach diesem Beschlusse die Organisationskommission des Kongresses und dessen Büro die Funktionen eines Büros für technische Eisenbahnstatistik übernehmen.

Die sonstigen Beschlüsse des Brüsseler Kongresses wurden im allgemeinen durch die ungenügende Vorbereitung des Berathungsmaterials ungünstig beeinflusst. In dieser Beziehung sei beispielsweise erwähnt, dass der von einem belgischen Ingeniör erstattete Bericht über den eisernen Oberbau auf Grund ungenügender Erkundigungen zu einem sehr abfälligen Urtheil über den eisernen Oberbau gelangte. Die belgischen Vertreter vertheidigten den Standpunkt des Berichterstatters unter Hinweis auf die ungünstigen Erfahrungen, welche man in Belgien mit eisernen Querschwellen gemacht habe, wogegen namentlich von dem Geheimen Regierungsrath Funke (Köln) und dem Sektionspräsidenten v. Leber (Wien) geltend gemacht wurde, dass man seitdem in Deutschland, den Niederlanden und Britisch-Indien den eisernen Oberbau mit sehr gutem Erfolge eingeführt habe, und war es den Ausführungen der beiden letztgenannten Vertreter zu verdanken, dass der Kongress die Konkurrenzfähigkeit des eisernen Oberbaues anerkannt hat. Zu erwähnen sind ferner die interessanten Verhandlungen über die Formeln für die Bestimmung des Verkehrswerthes einer zu erbauenden Eisenbahn, über die Grundsätze für die Anlage von Bahnhöfen, namentlich der Gemeinschaftsbahnhöfe, über die Sonntagsruhe der Bahnbediensteten usw. Besonders eingehend wurde ferner die Frage der Sekundärbahnen behandelt, bezüglich deren der damalige Präsident der Société Nationale des chemins de fer vicinaux belges den Bericht erstattete. Der Kongress sprach sich in richtiger Würdigung der Bedeutung der Vizinalbahnen als Verkehrszubringer der Hauptbahnen für die weitgehendste Unterstützung und Förderung der Vizinalbahnen seitens der Hauptbahnen aus. Das Vizinalbahnwesen beschäftigte seither ständig die internationalen Eisenbahnkongresse; ihre einschlägigen Beschlüsse sind gewiss nicht ohne Bedeutung für die Entwickelung der Lokalbahnen geblieben.

Was die vom Brüsseler Kongresse beschlossene Vorbereitung der Gründung eines internationalen Eisenbahnvereins betrifft, so bildete sich die Organisationskommission, welcher ausser dem Kongresspräsidenten Fassiaux 12 Mitglieder aus Belgien sowie 15 Mitglieder aus Deutschland, England, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Oesterreich und Ungarn, Russland, Schweden und der Schweiz angehörten, am 20. Februar 1886 und bestellte ein engeres, ausschliesslich aus den belgischen Mitgliedern bestehendes Komitee für die laufende Geschäftsführung.

Die Kommission zeigte sämmtlichen Regierungen und Eisenbahngesellschaften ihre Bildung an und erbat sich die moralische und materielle Unterstützung, letztere durch Zusicherung eines mit 10 Cts. für das Kilometer festgesetzten Jahresbeitrages. Diese Einladung war von günstigem Erfolge begleitet, indem zunächst die Regierungen der argentinischen Republik, dann jene von Belgien, Brasilien, Dänemark, England, Frankreich, Griechenland, Italien, Mexiko, den Niederlanden, Oesterreich und Ungarn, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden und Norwegen, Serbien, Spanien und Türkei, ferner 144 kontinentale und überseeische Eisenbahngesellschaften mit einem Bahnnetz von etwa 126000 km, also von fast einem Viertheil des damaligen Netzes sämmtlicher Eisenbahnen der Erde, der Kommission ihren Beitritt anmeldeten. Deutschlands Regierungen und Eisenbahnen — von einigen kleineren Bahnen abgesehen — fehlten in der Liste der Angemeldeten, und es zogen sich auch jene deutschen Bahnverwaltungen zurück, welche am ersten Kongresse theilgenommen hatten. Des Fernbleibens der deutschen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen wurde auf dem zweiten Kongresse, welchen die Kommission für die Zeit vom 17. bis 25. September 1887 nach Mailand einberief, in der Eröffnungsrede mit den Ausdrücken des lebhaftesten Bedauerns gedacht. Fassiaux, der Präsident der internationalen Kommission, drückte den nicht vertretenen Eisenbahnen namens des Kongresses die Sympathie und die Versicherung aus, dass man sie mit offenen Armen empfangen werde, wenn sie an den Kongressarbeiten werden Antheil nehmen wollen.

Die Tagesordnung des Mailänder Kongresses, dessen Vorsitz der italienische Senator Commandatore Brioschi führte, war eine sehr reiche; sie umfasste 32 Haupt- und zahlreiche Unterfragen aus allen Gebieten des Eisenbahnwesens. Es ist anzuerkennen, dass die Vorbereitung des Berathungsmaterials eine viel gründlichere als beim ersten Kongresse war, und wurden in dem von der Kommission seit 1. Januar 1887 herausgegebenen „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer“ über die einzelnen Fragen umfassende Berichte mit reichem vergleichenden Material rechtzeitig veröffentlicht.

Den ersten und wichtigsten Gegenstand der Tagesordnung des Mailänder Kongresses bildete die Berathung des von der internationalen Kommission ausgearbeiteten Entwurfes der Organisation des zu gründenden internationalen Vereins. Nach den auf Vorschlag der Kommission vom Mailänder Kongress angenommenen Satzungen des „Congrès international des chemins de fer“ bildet derselbe eine ständige Vereinigung zur Förderung der Fortschritte im Eisenbahnwesen. Die Satzungen stehen gegenüber dem Brüsseler Beschlusse insofern auf einem allgemeineren Standpunkt, als letzterer lediglich einen wissenschaftlichen Verein zur Förderung der technischen Forschritte im Auge hatte.

Die Vereinigung besteht aus Verwaltungen von Staats- und Privatbahnen. Die Regierungen, welche der Vereinigung beitreten, entsenden gleichfalls Delegirte zu den Kongressen. Die Vereinigung wird vertreten durch eine vom Kongress gewählte ständige internationale Kommission mit dem Sitze in Brüssel. Dieselbe prüft Ansuchen von Eisenbahnverwaltungen um den Beitritt zum Kongress und ist berechtigt, für Neuaufnahmen eine bestimmte kilometrische Mindestlänge oder sonstige Bedingungen vorzuschreiben. (Nach einem Beschlusse der Kommission vom 29. Juli 1893 kann keine Bahn aufgenommen werden, welche nicht mindestens 50 km Bahnen mit Dampfkraft oder 25 km mit einer anderen mechanischen Kraft betreibt. Theilstrecken mit Zahnradbetrieb werden mit der doppelten Länge berechnet. Bahnen im Bau werden zur Theilnahme am Kongresse nach Eröffnung von Linien mit Dampfkraft in der Länge von mindestens 25 km oder von mindestens der Hälfte hiervon mit anderer Betriebskraft zugelassen.) Die Kommission ist ferner beauftragt, die Kongresse vorzubereiten, die Berathungsgegenstände festzustellen, zum Studium derselben Berichterstatter zu bestellen, die Berichte über die Kongressverhandlungen zu veröffentlichen, das Budget festzusetzen, die Beiträge der Theilnehmer auszuschreiben, die finanzielle Geschäftsführung zu überwachen und überhaupt alle Arbeiten, Studien und Veröffentlichungen zu veranlassen, welche sie als zweckmässig erachtet. Die Kommission besteht aus den

gewesenen Präsidenten der Kongresse und 83 gewählten Mitgliedern. Die Mitglieder sollen thunlichst aus den verschiedenen Nationalitäten gewählt werden und dürfen nicht mehr als 9 Mitglieder derselben Nationalität angehören (dermalen gehören der Kommission, abgesehen von den für den Pariser Kongress aus Frankreich beigezogenen weiteren Mitgliedern, u. a. an: aus Frankreich 8, Belgien 7, England 6, Italien 4, Oesterreich, Russland, Vereinigte Staaten je 3).

Die Kommission, von deren Mitgliedern je die Hälfte bei jedem Kongress neu gewählt wird, ernennt in der ersten, einem Kongress nachfolgenden Sitzung ein aus dem Präsidenten der Kommission, dem Sekretär und Kassirer sowie 5 gewählten Mitgliedern bestehendes Direktionskomitee für die laufende Geschäftsführung, die Finanzverwaltung, die Redaktion des Bulletin usw. (unter den 5 Mitgliedern befinden sich dermalen 2 Belgier, 2 Engländer und 1 Franzose; der Präsident, Sekretär und Kassirer sind Belgier).

Der Kongress versammelt sich in der Regel von zwei zu zwei Jahren.

An den Sitzungen des Kongresses haben das Recht theil zu nehmen die Mitglieder der internationalen Kommission, die Vertreter der theilnehmenden Regierungen und Eisenbahnen, die Sekretäre, der Kassirer usw. Die Regierungen setzen selbst die Zahl ihrer Delegirten fest. Die Eisenbahnverwaltungen können 2 Delegirte bis zu 100 km, 3 Delegirte bis zu 500 km und 1 Delegirten mehr für je weitere 500 km, höchstens jedoch 8 Delegirte entsenden. Der Kongress schreitet unmittelbar nach seiner Eröffnung zur Wahl des Büros, bestehend aus einem oder mehreren Ehrenpräsidenten, 1 Präsidenten, 2 Vizepräsidenten, dem Generalsekretär und den Sekretären. Der erste Delegirte eines jeden Staates ist als solcher Vicepräsident.

Der Kongress theilt sich in Sektionen (Bau und Bahnerhaltung, Zugförderung und Betriebsmittel, Betrieb, Fragen allgemeiner Natur, Sekundärbahnen). Jede Sektion wählt einen Präsidenten (jeder derselben zumeist einem anderen Staate angehörig) und einen Sekretär.

Die Verhandlungen werden in der französischen oder in der Sprache des Landes geführt, in welchem der Kongress tagt. Die Verhandlungen finden zuerst in den Sektionen statt. Die Büros der Sektionen haben einen zusammenfassenden Bericht über die Verhandlungen zu verfassen, welcher die verschiedenen in der Sektion zum Ausdruck gebrachten Anschauungen wiedergibt. Nach der Annahme durch die Sektion werden diese Berichte der Plenarsitzung vorgelegt und ebenso wie neue Ansichten, welche in der Plenarsitzung vorgebracht werden, in das Protokoll eingetragen. Der Kongress *fasst keine Beschlüsse*, ausgenommen soweit es sich um Fragen handelt, welche das Reglement oder die Einrichtung des Kongresses betreffen. Die Kosten des Kongresses werden bestritten: 1. durch die von den Regierungen ausgesetzten Beträge, 2. durch die Beiträge der Eisenbahnverwaltungen, bestehend aus einem fixen Betrag von 100 Fr. und in einem nach der Betriebslänge abgestuften Beitrag, welcher 25 Cts. für das Kilometer nicht übersteigen darf.

Zu den sonstigen Beschlüssen des Mailänder Kongresses ist u. a. zu bemerken, dass die Frage des eisernen Oberbaues neuerlich auf die Tagesordnung gesetzt war, und sprach man sich dahin aus, dass das vom Brüsseler Kongress in betreff der Gleichwerthigkeit der eisernen und hölzernen Querschwellen vom technischen Standpunkte abgegebene Gutachten durch die Erfahrungen der letzten Jahre nicht entkräftet worden sei. Von technischen Fragen, welche eingehender erörtert wurden, seien noch jene über die Erhaltungskosten der Gleise, über das Material eiserner Brücken, über Schneeschutzvorrichtungen usw. genannt. Eine lebhafte Debatte ergab sich ferner bei den Fragen allgemeiner Natur (Interessirung der Beamten an der Oekonomie des Betriebes, Verwendung von Frauen im Eisenbahndienste, Entlastung der Bahnen von Steuern und Abgaben) sowie bezüglich der Sekundärbahnen. Die auf letztere Bezug habenden Fragen (allgemeine Anordnung der Bahnanlagen, Motoren, Bremsen, Umladung, Anschlüsse, Normen für das Fahrmaterial, Kontrole der Reisenden) wurden auf dem Mailänder Kongress ebenso wie auf den folgenden Kongressen mit Rücksicht auf ihre Wichtigkeit einer besonderen Sektion (V. Sektion) zugewiesen.

Der dritte internationale Eisenbahnkongress wurde zufolge eines auf dem Mailänder Kongresse von der belgisch-französischen Mehrheit auf Antrag Leon Say's gefassten Beschlusses in Paris im Jahre der Säkularfeier der grossen französischen Revolution abgehalten. Das zeitliche und örtliche Zusammentreffen dieser Feier mit der Abhaltung des *dritten Eisenbahnkongresses* im Jahre 1889 liess die Befürchtung naheliegend erscheinen, dass, dem Beispiele Deutschlands folgend, welches sich schon vom zweiten Kongresse ferngehalten hatte, auch andere monarchische Regierungen folgen und diesen Kongress ebenso wie die 1889 er Weltausstellung in Paris nicht beschicken werden. Diese Befürchtung traf nicht zu. Man stellte sich eben an den maassgebenden Stellen auf den Standpunkt, dass der Eisenbahnkongress ausschliesslich wissenschaftlichen Zwecken zu dienen bestimmt sei und mit einer politischen Feier nichts zu schaffen habe. Von Deutschland abgesehen beschickten den Pariser Kongress die meisten Regierungen und Eisenbahngesellschaften fast aller Länder und zwar besonders zahlreich die französischen, belgischen, russischen, italienischen, englischen und österreichischen Bahnen. Deutschlands Regierungen und Bahnverwaltungen sind dem Pariser Kongress vollständig ferngeblieben. Selbst die einzige deutsche Privatbahn, welche ihre Theilnahme am Kongress angemeldet hatte (Weimar-Geraer Eisenbahn), blieb unvertreten. Das Fernbleiben der deutschen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen von dem Pariser Kongresse wurde allseits als eine Lücke empfunden, vor deren Ausfüllung an einen vollen Erfolg der Eisenbahnkongresse nicht zu denken ist. Die maassgebenden Persönlichkeiten des Kongresses empfanden daher die Abwesenheit der deutschen Regierungen und Bahnen mit begreiflichem Bedauern; Laveleye, der Generalsekretär des Kongresses, gab in seiner Schrift „Extrait de la revue de Belgique (Brüssel 1890)“ diesem Bedauern lebhaften Ausdruck, indem er darauf hinwies, dass die Verwerthung der Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nirgends systematischer als in Deutschland betrieben werde, dass nirgends gründlichere Studien über die Abwickelung des Betriebes und die Verbesserung des Betriebsmaterials gemacht würden, als gerade in Deutschland und dass daher die Kongressarbeiten durch die aus Theorie und Praxis geschöpften Mittheilungen der deutschen Fachmänner eine mächtige Förderung erhalten würden.

Die Verhandlungen des Pariser Kongresses, welcher vom 14. bis 23. September tagte, wurden durch eine geradezu glänzende Rede des zum Präsidenten gewählten Sektionspräsidenten im französischen Staatsrath Alfred Picard, eines der hervorragendsten Eisenbahnfachmänner Frankreichs (er ist nunmehr Generaldirektor der 1900 er Pariser Weltausstellung), eingeleitet. Er betonte, dass das Ziel, welches dem belgischen Eisenbahnminister bei Einberufung des ersten Eisenbahnkongresses vorgeschwebt habe, noch nicht erreicht sei. Der Welteisenbahnverband (union générale) sei nur erst ein Traum und habe noch viele Hindernisse zu überwinden. Indessen habe der Kongress wirklich viel geschaffen; es genüge, um hiervon ein Bild zu bekommen, die Berichte über die Tagungen in Brüssel und Mailand sowie die monatlichen Bulletins durchzublättern; dazu komme — und dies sei nicht die untergeordnetste Wirkung des Kongresses — der wohlthuende Einfluss dieses Friedenswerkes, welches die Nationen einander nähere. Die Fachleute der verschiedenen Länder werden miteinander bekannt, sie lernen sich achten und lieben, durch den fortgesetzten freundschaftlichen Verkehr werde das Eis brechen, die Vorurtheile werden fallen. Die Verschiedenheit der Rasse, der Nationalität, der Stände werde verschwinden und Platz machen einem einzigen grossen Vaterland, welches keine Grenzen kenne als jene der Wissenschaft und Arbeit! Wahrhaft, es sind

dies erhebende beherzigenswerthe Worte! Nicht ohne Interesse war ferner die Bemerkung in der Eröffnungsrede Picard's, dass der Kongress bisher jene Fragen von seinen Berathungen ausgeschieden habe, welche sich auf Personen- und Gütertarife beziehen. Dies sei wohl durch die Schwierigkeiten erklärlich, für die verschiedenen Verhältnisse der einzelnen Länder einheitliche Grundsätze aufzustellen. Indessen müsse der Kongress wohl daran denken, in der Folge auch diesen Kreis von Fragen in Erörterung zu ziehen.

Was die Berathungen des Pariser Kongresses in Bezug auf die einzelnen Fragen der Tagesordnung betrifft, so sind unter anderem jene von Interesse, welche die anzuwendenden Schienensysteme, die Schienenbefestigung und den Schienenstoss, die Vorkehrungen zur Sicherung der Widerstandsfähigkeit der Gleise auf den von Schnellzügen befahrenen Linien sowie die Schienenüberhöhungen, die Ventilation von Tunneln, das Verbundsystem, die elektrische Beleuchtung der Bahnhöfe, die Organisation der Güterzüge, dann den Wettbewerb der Eisenbahnen und Wasserstrassen betreffen. Es sei hier noch erwähnt, dass zu der Frage „Mittel zur Erleichterung der internationalen Beziehungen in Bezug auf den Personen- und Gepäckverkehr" der Kongress den Wunsch ausgesprochen hat, dass sich die Regierungen für das Zustandekommen einer Internationalen Konvention für den Personen- und Gepäcktransport interessiren sollten, wobei das vom russischen Staatsrath Perl als Berichterstatter zu dieser Frage vorgelegte Projekt als Verhandlungsgrundlage dienen könnte. Im übrigen sei noch bemerkt, dass eine Anzahl von Fragen für den vierten Kongress zurückgestellt werden musste, weil ein grosser Theil der von den Berichterstattern befragten Verwaltungen keine Antwort ertheilte und infolge dessen in den Berichten kein so vollständiges Bild des Standes der betreffenden Fragen bei den wichtigeren Eisenbahnen der verschiedenen Länder geboten werden konnte, um auf Grund desselben zu verlässlichen Schlussfolgerungen zu gelangen. Die Arbeit, welche auf eine erschöpfende schriftliche Beantwortung der Kongressfragen aufgewendet wird, ist gewiss keine unfruchtbare, wenn berücksichtigt wird, dass die Kongressberichte, falls sie die entsprechenden Angaben über die Verhältnisse bei allen grösseren Eisenbahngesellschaften der verschiedenen Länder umfassen würden, einen ganz unschätzbaren Werth für vergleichende Studien erlangen müssten.

So viel über den Pariser Kongress des Jahres 1889. Ihm folgte der nächste, vierte Kongress in Petersburg. Derselbe sollte im Jahre 1891 abgehalten werden. Indessen wurde mit kaiserlichem Erlasse vom 12/24. Januar 1890 das von der belgischen Regierung übermittelte Ersuchen der Kommission des Kongresses dahin genehmigt, dass die nächste Sitzung des Kongresses erst im Jahre 1892 in Petersburg stattfinde. Der Petersburger Kongress trat unter äusserst widrigen Verhältnissen zusammen. Die Cholera wüthete in Russland, und es wurde daher von mehreren Seiten die Vertagung des Kongresses angeregt. Diese wurde jedoch abgelehnt, da einerseits die Vorbereitungen für denselben zu weit vorgeschritten waren und andererseits eine Gefahr für die Kongresstheilnehmer seitens der maassgebenden Kreise nicht als vorhanden erachtet wurde. Die Vertagung wäre nicht blos deshalb erwünscht gewesen, weil sich zahlreiche Theilnehmer durch die Cholerагefahr von der Theilnahme am Kongresse abhalten liessen, sondern auch aus dem Gesichtspunkt, weil damals verschiedene Anzeichen dafür zu sprechen schienen, dass man auf deutscher Seite den Werth der Arbeiten der Kongresse zu würdigen beginne und der Betheiligung an denselben nicht mehr ganz abgeneigt sei. Man hätte sonach im Falle der Vertagung des Kongresses Zeit gewonnen, um an die maassgebenden Kreise Deutschlands wegen Theilnahme an den Kongressen heranzutreten. Die Gelegenheit hierzu wurde versäumt. Der Petersburger Kongress, welcher unter Vorsitz des Generalleutnants Petrow, Mitglied des russischen Staatsraths, in der Zeit vom 20. August bis 4. September tagte, gestaltete sich zu einer wahren Verbrüderungsfeier zwischen Russland und Frankreich, daher es wohl begreiflich erscheinen musste, wenn nach diesem Kongresse die Geneigtheit der deutschen Regierung zur Theilnahme an den Kongressen, falls eine solche in der That bestanden haben sollte, wieder wesentlich abgeschwächt wurde. Diese Verbrüderung fand unter anderem Ausdruck in einer Rede, welche Herr Picard bei der Eröffnungssitzung hielt. Er wiederholte den russischen Administratoren und Ingenieuren den Dank dafür, dass sie zu dem in Paris 1889 abgehaltenen Kongresse in grosser Zahl erschienen seien, sich dort dem Erfolge des gemeinsamen Werkes so aufopfernd gewidmet und durch ihre Mitwirkung den Arbeiten und Festen so reichen Glanz verliehen haben. Es sei der sehnlichste Wunsch der französischen Kollegen, sie ebenso zahlreich, ja womöglich noch zahlreicher anlässlich der Weltausstellung in Paris im Jahre 1900 wiederzusehen, durch welche Frankreich das 19. Jahrhundert, das sich anschickt, in der Ewigkeit zu verschwinden, und gleichzeitig die Morgenröthe des anbrechenden Jahrhunderts zu feiern beabsichtige!

Was den Petersburger Kongress betrifft, so kennzeichnen sich die Verhandlungen desselben durch eine ausserordentlich sorgfältige Vorbereitung des Berathungsmaterials. Mit Recht durfte daher Herr Belpaire, damaliger Präsident der internationalen Kommission des Kongresses, in der Eröffnungssitzung sagen, dass die vorbereitenden Arbeiten niemals so wichtig und so vollständig gewesen seien. Die meisten Berichte seien gelehrte Monographien über sorgfältig ausgewählte Themen und dank den gewissenhaften Studien der Berichterstatter können sich die Verhandlungen über vollständig klargestellte Fragen verbreiten. Ein weiteres charakteristisches Merkmal des Petersburger Kongresses ist darin zu erblicken, dass dieser Kongress im Gegensatze zu den früheren Kongressen, bei denen man es vermied, über Tariffragen zu verhandeln, sich auch mit mehreren Tariffragen beschäftigte. So verhandelte der Kongress u. a. über die Aufstellung eines internationalen Eilguttarifs, über die Grundsätze für die Aufstellung direkter Gütertarife, über Tarifermässigungen im Personenverkehr u. dergl. Von sonstigen in der Sektion für allgemeine Angelegenheiten behandelten Fragen seien insbesondere noch jene über Pensions- und Krankenkassen erwähnt. Unter den technischen Fragen, welche in Petersburg zur Verhandlung kamen, seien u. a. genannt: die Erhaltungskosten hölzerner Querschwellen im Vergleiche zu jenen des eisernen Oberbaues, die wichtigen (fast bei jedem Kongress sich erneuernden) Fragen nach den Beziehungen zwischen dem Gleise und dem Rollmaterial sowie die des Gleissystems für Schnellzuglinien. Von nicht minderem Interesse waren die Berathungen über das Verbundsystem bei Lokomotiven sowie über verschiedene, das Nebenbahnwesen betreffende Fragen, so über Betriebsmittel, Spurweite usw.

Auf dem Petersburger Kongresse wurde der Beschluss gefasst, den fünften Kongress im Jahre 1895 in London abzuhalten. Dieser wurde am 26. Juli 1895 eröffnet und tagte unter dem Vorsitze des Lord Stalbridge, Präsidenten des Administrationsraths der London & North Western Railway. Auch bei diesem Kongresse zeigt sich die von Kongress zu Kongress fortschreitende Vertiefung in der Behandlung der einzelnen Berathungsgegenstände sowohl seitens der Berichterstatter als auch bei den mündlichen Verhandlungen. Zum Beweise dessen möge nur auf die zur Tagesordnung des Londoner Kongresses gehörigen Fragen über die Verstärkung des Oberbaues mit Rücksicht auf die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und über die Dienstesorganisation der Eisenbahnen hingewiesen werden. Zu der ersteren Frage lagen Berichte des Regierungsraths Ast, Baudirektors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, hinsichtlich der kontinentalen Länder und von W. Hunt für England, Amerika usw. vor. Ast's Bericht, für dessen sorgfältige Bearbeitung dem Verfasser der Dank des Kongresses zu theil wurde, geht weit über die Grenzen der üblichen Berichterstattung hinaus. Ueber diesen Bericht wurde sowohl in den Sektionssitzungen als auch in der Plenarsitzung sehr eingehend verhandelt und

betheiligten sich an der Debatte verschiedene Vertreter festländischer, englischer und amerikanischer Bahnen. Nicht minder interessant gestaltete sich die Verhandlung über die Frage der Dienstorganisation der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern. Es lagen diesbezüglich zwei Berichte vor, von denen jener des Generaldirektors Duca der rumänischen Staatsbahnen die Verhältnisse in den Ländern des europäischen Kontinents mit besonderer Gründlichkeit behandelte. Wie ernst Duca seine Aufgabe genommen hat, geht wohl am besten aus der Thatsache hervor, dass er zum Zwecke der Einholung eingehender Erkundigungen sich theils selbst an den Sitz der einzelnen grösseren Eisenbahngesellschaften begeben hat, theils hierzu einen anderen höheren Beamten der rumänischen Staatsbahnen entsendete.

Bereichert durch die Erfahrungen der letzten Kongresse, begann die internationale Kommission in Brüssel die Vorarbeiten für den sechsten Kongress, welcher für den 20. September d. J. nach Paris einberufen ist; man kann der Kommission das Zeugniss nicht vorenthalten, dass sie alles aufgeboten hat, um ein erspriessliches Arbeiten des bevorstehenden Kongresses sicherzustellen.

Vor allem ist die Tagesordnung mit besonderer Sorgfalt zusammengestellt, und es finden sich auf ihr alle Zeit- und Streitfragen des heutigen Eisenbahnwesens, so die Beschaffenheit des Schienenmaterials und seine Abnutzung, die Schienenverbindung, der Bau und die Erprobung eiserner Brücken, der Bau von Lokomotiven für grosse Geschwindigkeiten, die Verwendung von Vorspannmaschinen, die Reinigung des Lokomotivspeisewassers, die Bremsen und Kuppelungen, die Tragfähigkeit der Güterwagen, die Anwendung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen und Kleinbahnen, die Anwendung von Automobilen auf normalspurigen Bahnen mit geringem Verkehr, die Beleuchtung der Züge (elektrisch, mit Acetylengas und Auerglühlicht), die Verwendung minder kostspieliger Stellwerke, automatische Blocksysteme, akustische Wiederholungssignale für optische Signale, die Verwendung von Fernsprechern im Betriebsdienste, die Sicherheitsvorkehrungen zur Hintanhaltung von Zusammenstössen mit entlaufenen Wagen, das Verschieben durch Abrollenlassen der Wagen, die Einrichtung des Stückgutverkehrs sowie direkter Güterzüge usw. Von Fragen allgemeiner Natur, welche auf der Tagesordnung des Pariser Kongresses stehen, seien genannt: die Einrichtung der Buchhaltung und der Einnahmenkontrole der Eisenbahnen, die Sammelladungstarife, die Aufnahme und Ausbildung des Eisenbahnpersonals, die Lebensmittelmagazine, endlich die Einführung von Erleichterungen bei der Zollrevision. Eine besondere Gruppe von Fragen betrifft die Kleinbahnen (Einfluss derselben auf den Volkswohlstand, Mittel zu ihrer Förderung, Kreuzung von Haupt- und Kleinbahnen, Beförderung von Landwirthschaftserzeugnissen zu den Bahnhöfen der Hauptbahnen, Bau der Kleinbahnwagen und die Beheizung der Personenwagen bei denselben). Die einzelnen Fragen sind von den Berichterstattern eingehendst durchgearbeitet. Um dies zu erleichtern, wurde die Berichterstattung bei der Mehrzahl der Fragen nach Ländergruppen getheilt, nachdem sich bei früheren Kongressen herausgestellt hatte, dass es für einen Berichterstatter schwer, ja vielfach ganz unmöglich sei, sich das nöthige Vergleichsmaterial von den Bahnen aller Länder zu beschaffen. So wurde beispielsweise die Frage über die Aufnahme und Ausbildung des Personals 13 Berichterstattern zugewiesen; für andere Fragen sind 2—6 und insgesammt für die 42 Punkte der Tagesordnung 100 Berichterstatter bestellt. Hiervon entfallen die meisten auf Frankreich (30), Oesterreich-Ungarn (18) und Amerika (13).

Vermöge ihres reichen und gediegenen Inhaltes sind die im Bulletin zur Veröffentlichung gelangenden Berichte auch abgesehen davon, dass sie die Unterlage für die mündlichen Kongressverhandlungen zu bilden bestimmt sind, von unschätzbarem Werth für die Verallgemeinerung der Fortschritte und Erfahrungen im Eisenbahnwesen. Sie gewähren einen so vollständigen Einblick in die Eisenbahnverhältnisse der verschiedenen Länder, wie er früher selbst unter Zuhilfenahme aller Fachzeitschriften der Welt und der ganzen übrigen Fachlitteratur nicht möglich gewesen wäre. Dazu kommt, dass der mündliche Gedankenaustausch bei den Kongressverhandlungen, wenn dessen Bedeutung auch nicht zu überschätzen ist, doch jedenfalls die Gelegenheit bietet, die Ausführungen der Berichte des näheren zu erörtern, bei bestehenden verschiedenen Anschauungen in einer Frage eine Klärung herbeizuführen und eine einheitliche Lösung derartiger Fragen zu fördern. Ein Beispiel von dem praktischen Werthe der Kongressverhandlungen führt der in Brüssel erscheinende „Moniteur des interêts matériels" gelegentlich der Besprechung der Ergebnisse des Petersburger Kongresses an. Er weist darauf hin, dass früher in Europa derselbe Maschinenführer und derselbe Heizer immer auf derselben Lokomotive Dienst thaten, bis man es in den Vereinigten Staaten unter gewissen Umständen nützlich fand, von dieser Regel abzugehen. Als zum ersten Male im Jahre 1885 auf dem Kongresse in Brüssel die Rede von der amerikanischen Praxis war, sei eine heftige Gegnerschaft entstanden. Man wolle ein Attentat auf die ordnungsmässige Verbindung der Lokomotive mit ihrem Führer. Seit 1885 seien infolge der durch die Kongressberathungen gegebenen Anregungen fortgesetzte Versuche von verschiedenen Verwaltungen eingeleitet worden und auf Grund der in den Berichten für den Petersburger Kongress dargestellten Ergebnisse dieser Versuche habe der genannte Kongress anerkannt, dass man unter gewissen günstigen Umständen die amerikanischen Systeme ohne weiteres annehmen könne.

Zu dem Werthe, der den Kongressarbeiten in vorstehenden Richtungen beizumessen ist, gesellt sich die schon an früherer Stelle gewürdigte Bedeutung des persönlichen Verkehres der an dem Kongresse theilnehmenden Fachmänner aus den verschiedensten Ländern. Es kann allerdings nicht geleugnet werden, dass den internationalen Kongressen in ihrer gegenwärtigen Form noch erhebliche Mängel anhaften, deren Behebung im Interesse der Sache höchst erwünscht wäre. Zunächst ist die Zahl der Theilnehmer insbesondere in den Sektionen eine viel zu grosse. Während man die Zahl der Verwaltungen in den Ausschüssen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf etwa 24 beschränkt und für die Vorberathung gewisser Angelegenheiten noch kleinere Unterausschüsse bestellt, steigt die Zahl der Theilnehmer der einzelnen Sektionen der internationalen Kongresse auf 100 und darüber. Die Theilnehmerzahl in den Plenarsitzungen beläuft sich bis zu 500. Dies sind Versammlungen, welche für eine ins Einzelne gehende Berathung zu schwerfällig sind. Es empfiehlt sich daher dringend, die Zahl der Vertreter, welche die einzelnen Verwaltungen entsenden können, enger zu begrenzen, als es bisher der Fall ist (es ist doch geradezu erheiternd, wenn eine Bahnverwaltung, welche ein Betriebsnetz von 1 km, sage einen Kilometer hat — so z. B. die Bahn Territet-Glion —, auf dem Kongresse durch zwei Delegirte vertreten ist); auch wäre es erwägenswerth, ob man die Theilnahme nicht auf Beamte, deren fachmännische Berufsthätigkeit ausschliesslich dem Eisenbahndienste gewidmet ist, einschränken, demnach die Beiziehung von Mitgliedern der Aufsichts-, Verwaltungs-, Administrationsräthe fallen lassen sollte; ferner wäre, was die Sektionen betrifft, das Einschreiben in diese nicht vollständig dem Belieben der Theilnehmer am Kongresse anheimzugeben, sondern für jede Sektion die Zahl der Verwaltungen festzusetzen (etwa 1—2 aus jedem am Kongresse vertretenen Lande). Ebenso nachtheilig wie die übergrosse Zahl der Theilnehmer wirkt auf die Kongressberathungen auch die zu reiche Tagesordnung der Kongresse. Je gründlicher die Berichte zu den zahlreichen Fragen verfasst werden, desto schwieriger wird es für die einzelnen Theilnehmer, das riesige Material, welches ihnen zur Verfügung gestellt wird, durchzuarbeiten. Die Berichte für den Petersburger Kongress umfassten bereits 4700 Druckseiten. Der Umfang der Berichte für den bevorstehenden Kongress dürfte auf mehr als das doppelte anwachsen, und wird der einzelne Theilnehmer, selbst wenn er nur die Berichte zu den einer Sektion zugewiesenen Fragen studiren

will, tausende von Druckseiten lesen müssen. Diesem Uebelstande wäre selbstredend nicht durch Einschränkung des Umfanges der Berichte, unter welcher die Gründlichkeit leiden müsste, sondern durch Einschränkung der Tagesordnung auf eine geringere Anzahl von Fragen abzuhelfen. Was die Satzungen des Kongresses betrifft, so dürfte sich eine Revision derselben nicht blos in Bezug auf die Zahl der Theilnehmer, sondern auch in sonstiger Beziehung, so u. a. was die Verhandlungssprache betrifft, empfehlen. Nach den bisherigen Bestimmungen gilt als Verhandlungssprache die französische Sprache sowie die Sprache des Landes, in welchem der Kongress abgehalten wird; anderer Sprachen kann man sich wohl bedienen; die in solchen gehaltenen Reden werden in der Niederschrift indessen nicht in diesen Sprachen, sondern französisch wiedergegeben.

Es wäre wohl rathsam, diese Bestimmung in geeigneter Weise abzuändern, zumal eine den deutschen Interessen besser Rechnung tragende Regelung der Verhandlungssprache möglicherweise bei der künftigen Stellungnahme der deutschen Regierungen und Verwaltungen gegenüber den Kongressen mit von Einfluss sein könnte. Vorerst liegen allerdings keine Anzeichen vor, welche auf eine in Deutschland bestehende Geneigtheit zur Theilnahme an den Kongressen schliessen lassen würden. Indessen darf man angesichts des grossartigen wissenschaftlichen Materials, welches die Kongresse schon bisher zu Tage gefördert haben, und der vielfachen Anregungen, welche von den Kongressen ausgegangen sind, wohl der Hoffnung Ausdruck geben, dass man von deutscher Seite sich der Mitwirkung bei den Kongressarbeiten dauernd nicht entziehen werde. Gelingt es, den Kreis der bisherigen Theilnehmer am Kongress, deren Bahnnetz schon bisher mehr als die Hälfte der Eisenbahnen der Erde umfasst, durch den Beitritt der deutschen Regierungen und Bahnen zu erweitern, dann ist der Traum, von welchem Picard bei der Eröffnung des Pariser Eisenbahnkongresses im Jahre 1889 gesprochen hat, der Traum des Zustandekommens eines alle Staaten der Welt umfassenden Eisenbahnvereins, der Verwirklichung um ein gutes Stück näher gerückt. Man denke sich eine solche, alle Eisenbahnen der Erde umfassende Liga des Verkehrswesens, unter deren mächtigem Schutze die bisher zur Förderung der Einheit im Eisenbahnwesen geschaffenen Einrichtungen, wie das internationale Transportrecht, die internationale Eisenbahnstatistik, die internationalen Vereinbarungen über die technische Einheit usw. organisch fortgebildet werden; man denke sich diese Vereinigung mit einem internationalen Schiedsgericht, mit dem schon bestehenden vortrefflichen Fachblatte „Bulletin“, in welchem vergleichende Studien über die Einrichtungen der Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern gemacht und die Fortschritte auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens besprochen werden, endlich mit periodischen Versammlungen, in welchen Fachmänner aller Länder ihre Erfahrungen austauschen. Gelingt es den Kongressen, dieses Zukunftsbild der Einheit des Eisenbahnwesens der Erde, wenn auch nur langsam und schrittweise der Verwirklichung näher zu bringen, dann wird der Tag, an welchem die erste Anregung zur Abhaltung der internationalen Eisenbahnkongresse gegeben wurde, ein ewig denkwürdiger in der Geschichte des Eisenbahnwesens bleiben.

Selbstredend hätte der Welteisenbahnverein seine Thätigkeit auf die Förderung der grossen übereinstimmenden Interessen der gesammten Eisenbahnen zu beschränken und die Pflege der vielseitigen besonderen Interessen und Bedürfnisse engerer Gruppen nach wie vor den für solche bestehenden Vereinigungen zu überlassen. Diese und der Welteisenbahnverein müssten sich daher in ihren Aufgaben ergänzen. In diesem Sinne ist jeder Schritt zur Verwirklichung des Welteisenbahnvereins und somit auch die auf das gleiche Ziel gerichtete Tagung des Kongresses, welcher in der nächsten Zeit in Paris zusammentritt, lebhaft zu begrüssen. Dr. V. R.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir haben die vorstehenden vortrefflichen und interessanten Darlegungen, die uns von hochgeschätzter österreichischer Seite zugehen, sehr gern aufgenommen; was freilich die so lebhaft befürwortete künftige Theilnahme Deutschlands an den internationalen Eisenbahnkongressen angeht, so ist unseres Wissens das Gewicht der Gründe, die s. Zt. fast sämmtliche deutsche Eisenbahnverwaltungen bestimmt haben, den internationalen Eisenbahnkongressen fern zu bleiben, noch nicht beseitigt, so sehr auch die Verdienste anerkannt werden, die sich namentlich die internationale Kommission des Kongresses durch ihre höchst werthvollen Veröffentlichungen erworben hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Hauptversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen,** aus deren Tagesordnung wir in Nr. 63 S. 960 die wichtigsten Punkte mitgetheilt haben, ist am 11. d. Mts. in Strassburg zusammengetreten. Den Vorsitz in den Verhandlungen führte der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Berlin als der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins, Wirkl. Geh. Oberregierungsrath Kranold. Die Verhandlungen fanden in der Aula der Kaiser Wilhelms-Universität statt. Unmittelbar oder mittelbar waren alle 74 dem Verein angehörenden sowie ein Theil der an den Vereinseinrichtungen theilnehmenden Verwaltungen vertreten, darunter ausser den deutschen und österreichisch-ungarischen auch niederländische, luxemburgische, belgische, russische und rumänische Bahnen. Die Versammlung wurde durch den Oberbürgermeister Bock als Vertreter der Stadt und durch den derzeitigen Rector magnificus, Prof. Dr. Weber als Vertreter der Universität begrüsst; die Ansprachen wurden durch den Präsidenten Kranold erwidert. Aus den Beschlüssen ist, soweit sie bis jetzt zu unserer Kenntniss gelangt sind, zu erwähnen, dass die Einrichtung der Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheinhefte auf weitere zwei Jahre, bis 1902, verlängert ist und dass die Dauer der im Anschlusse an italienische Rundreisekarten ausgegebenen Fahrscheinhefte auf 60 Tage erstreckt ist. Die königliche Eisenbahndirektion Berlin ist aufs neue zur geschäftsführenden Verwaltung erwählt. Die nächste Hauptversammlung des Vereins soll im Jahre 1902 in Freiburg i. B. stattfinden. Am Dienstag Abend fand im Bäckehiesel an der Orangerie ein von der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gegebenes Festessen, Abends um 8 Uhr ein von der Stadt Strassburg veranstaltetes Konzert in der festlich beleuchteten Orangerie statt. Auf Mittwoch Abend waren die Theilnehmer zu einem Herrenabend beim Statthalter Fürsten Hohenlohe-Langenburg geladen. Wir hoffen, schon in der nächsten Nummer einen ausführlichen Bericht über den Verlauf der Verhandlungen und der sich anschliessenden Festlichkeiten bringen zu können.

— **Ausrüstung der Personenwagen der Fernzüge auf den preussischen Staatsbahnen mit den bei den Berliner Stadtbahnwagen eingeführten Thürverschlüssen.** Die preussische Staatseisenbahnverwaltung führt die im Berliner Stadtbahn- und Vorortverkehr seit Jahren bewährten Schlösser mit äusserem Kreuzgriff und innerem Drücker an den seitlichen Eingangsthüren der Personenwagen nunmehr auch für den Fernverkehr mehr und mehr ein. Diese Thürschlösser bieten den Reisenden infolge der inneren Drücker insofern und namentlich im Winter erhebliche Erleichterungen und Vortheile, als das Oeffnen der Thüren und Verlassen der Wagen auf der Zielstation auch ohne Inanspruchnahme des Bahnpersonals rechtzeitig und mühelos erfolgen kann, was bei den älteren, nur von aussen zu öffnenden Schlössern im Winter bei festgefrorenen Fenstern nicht immer möglich war. Zur Vermeidung von Unfällen wird ein unbeabsichtigtes Oeffnen der Thüren infolge Anlehnens an die Thür usw. durch einen über jedem inneren Thürdrücker angebrachten Schutzbügel verhindert; ausserdem ist das vorzeitige Oeffnen durch die Anschrift auf der Thürinnenseite „Nicht öffnen, bevor der Zug hält“ verboten. In Zukunft wird hierunter noch die Aufschrift „Thür schliessen“ angebracht werden,

um die Reisenden jederzeit daran zu erinnern, dass sie die Thüren hinter sich schliessen, wenn ihnen nicht noch andere Reisende beim Ein- und Aussteigen folgen. Durch das unterlassene Schliessen der Thüren entstehen sowohl für Reisende wie Beamte, für diese besonders, wenn sie — wie im Stadtbahn- und Vorortverkehr — die Thüren in Bewegung befindlicher Wagen schliessen müssen, Gefahren für Leben und Gesundheit, die vom Reisenden durch die leichte Mühe des Thürschliessens vermieden werden können. Es sollte daher niemand versäumen, die Thür zuzumachen und zu verschliessen, wenn er allein oder zuletzt Eisenbahnwagen betritt oder verlässt.

— **Zur Kohlenfrage.** Ueber die Gründe, welche das preussische Staatsministerium zu dem bekannten, von uns in Nr. 70 S. 1063 mitgetheilten Beschlusse bewogen, äussert sich die „Berl. Korr.“ vom 8. d. Mts. ausführlicher.

„Die letzte Sitzung des Staatsministeriums,“ so heisst es dort, „beschäftigte sich mit der Deckung des inländischen Kohlenbedarfs. Es konnte festgestellt werden, dass die Leistungen der einheimischen Kohlenreviere sich erfreulich gesteigert haben, so dass in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 4 800 000 t mehr als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres zur Verfügung gestellt worden sind. Es ist dies gleichbedeutend mit einer Mehrleistung von 9,7 %. Die Kohlenförderung würde sogar noch eine weitere Steigerung erfahren haben, wenn nicht der überall hervortretende Mangel an Arbeitskräften eine entsprechende Vermehrung der Belegschaft verhindert hätte. Allerdings war zu Beginn des Jahres der Kohlenbestand der Läger und Händler stark erschöpft, so dass die Wiederergänzung derselben und die Ansammlung von Vorräthen bei den einzelnen Verbrauchern von vornherein bedeutende Mengen in Anspruch nahmen. Auch ist die Einfuhr böhmischer Braunkohle infolge der Arbeiterausstände um mehr als 1 000 000 t zurückgeblieben, ein Ausfall, der für bestimmte Theile Deutschlands besonders schwerwiegend empfunden wird. Wäre dieser Umstand nicht eingetreten, so würde die Bilanz zwischen Ausfuhr und Einfuhr von Kohle in diesem Jahre fast genau dieselbe wie im vorigen Jahre gewesen sein.

Wenn somit auch dem inländischen Verbrauch in dem laufenden Jahre eine sehr viel grössere Menge Kohlen zur Verfügung gestanden hat, so hat es doch bisher nicht vermieden werden können, dass bei der Unterverteilung des Brennmaterials an die Verbraucher, namentlich durch eine sachlich ungerechtfertigte Preistreiberei, Missstände eingetreten sind, die insbesondere von dem Kleinverbraucher drückend empfunden werden. Zur wirksamen Bekämpfung solcher künstlicher, das Allgemeinwohl schädigender Erscheinungen würde eine weitere Steigerung der Einfuhr ausländischer Kohle dienen. Das Staatsministerium hat daher beschlossen, diese Einfuhr durch Herabsetzung der Eisenbahntarife auf den preussischen Staatsbahnen zu erleichtern. Zu dem Zwecke soll für die Dauer der gegenwärtig auf dem Kohlenmarkte herrschenden Verhältnisse — mindestens aber für zwei Jahre — der Rohstofftarif verallgemeinert werden. Im Bereich der preussischen Staatsbahnen wird diese Maassregel sogleich zur Durchführung kommen können, während im direkten Verkehre mit anderen Eisenbahnen zunächst mit diesen zu verhandeln sein wird . . . . .“

Im weiteren führt die „Berl. Korr.“ aus, dass der Antheil des Grosshandels an dem Vertrieb der von den fiskalischen oberschlesischen Gruben stammenden Kohlen sehr überschätzt werde. Nur etwa $^1/_5$ der insgesammt 4 739 000 t betragenden fiskalischen Kohlenförderung gelange an die Händler, und von dieser Menge seien 70 % zum Hausbrand nicht geeignet, sondern werden namentlich an Brauereien, Brennereien, Zuckerfabriken, Gasanstalten und sonstige Betriebe aller Art abgesetzt, welche ebensowohl direkt bei der Centralverwaltung der Staatswerke in Zabrze bestellen könnten, es aber vorziehen, durch die Händler zu beziehen, weil ihnen diese hinsichtlich der Zahlungsbedingungen und der Modalitäten der Lieferung Erleichterungen gewähren, die die staatliche Verwaltung nicht gewähren kann. Der weitaus grösste Theil der Kohlen aus den Staatsgruben in Oberschlesien werde durch die Centralverwaltung in Zabrze an die Verbraucher unmittelbar abgesetzt, und zwar zu den jeweiligen Tagespreisen, auf die jedoch je nach der Höhe der Jahresabnahme ein Rabatt von 10—40 ₰ für die Tonne gewährt werde. Für die Grosshändler gelten dieselben Preise, für die staatlichen Verwaltungen bestehen besondere Preisvereinbarungen.

Es wird dann weiter ausgeführt, welche Schwierigkeiten und Bedenken es haben würde, die Thätigkeit der Grosshändler beim Vertriebe der Kohlen durch Einrichtung staatlicher Verkaufsstellen zu ersetzen und schliesslich mitgetheilt, dass über die Frage einer planmässigen Betheiligung von Genossenschaften und organisirten Konsumentengruppen bei Abgabe fiskalischer Kohlen Erörterungen unter den betheiligten Ressorts schweben.

Der Beschluss des Staatsministeriums ist von der gesammten deutschen Presse im ganzen mit Befriedigung begrüsst. Die Ermässigung der Kohlentarife für auswärtige Kohlen, welche bei den am meisten in Betracht kommenden Entfernungen von 100 bis zu 350 km von den Einfuhrplätzen ab 5 ℳ für die Wagenladung von 10 t beträgt und auf grössere Entfernungen erheblich steigt, so dass sie bei 400 km schon 16 ℳ für 10 t beträgt, wird die Möglichkeit, auswärtige Kohlen zur Deckung des Inlandsbedarfs heranzuziehen, jedenfalls bedeutend steigern.

Gegen die Stimmen, welche behaupten, dass aus der in dem Staatsministerialbeschlusse wegen allgemeiner Einführung des Rohstofftarifes für Kohlen festgesetzten zweijährigen Frist mit Bestimmtheit zu schliessen sei, es werde die jetzige Kohlennoth und der jetzige hohe Preis der Kohlen mindestens noch zwei Jahre unverändert andauern, wenden sich die „B. P. N.“, indem sie bemerken, diese Schlussfolgerung sei eine völlig willkürliche und entspreche dem wirklichen Sachverhalte durchaus nicht. „Wäre jener Staatsministerialbeschluss ausschliesslich unter dem Gesichtspunkte der Abhilfe gegen die augenblickliche Knappheit und den hohen Preisstand der Kohlen zu fassen gewesen, so wäre der Zeitraum für die Einführung des Rohstofftarifes erheblich kürzer zu bemessen gewesen. Allein es kamen für die Entscheidung noch andere Erwägungen in Betracht. Zunächst fiel für die Festsetzung eines längeren Termins der Umstand entscheidend ins Gewicht, dass man dem Kohlenhandel, in dem bekanntlich langfristige Lieferungsverträge die Regel bilden, die Möglichkeit gewähren muss, sich auf die veränderten Frachtverhältnisse einzurichten. Mag ferner auch dahingestellt sein, ob die vielfach hervortretende Auffassung zutrifft, dass die Verhältnisse des deutschen Kohlenmarktes sich auf lange Zeit für den Kohlenkonsum ungünstiger als bisher gestalten werden und dass sich somit auf lange Zeit hinaus die Erleichterung der Zufuhr fremder Kohle empfehlen werde, so darf doch als sicher angenommen werden, dass jedenfalls für die nächsten zwei Jahre das Verhältniss von Kohlenproduktion und Kohlenabsatz so bleiben wird, dass die Nachfrage das Angebot überwiegt und deshalb ohne Schaden für die heimische Kohlenproduktion billigere Frachten für die Kohleneinfuhr gewährt werden können. Erwägungen dieser Art dürften für die Festsetzung eines zweijährigen Zeitraumes für die beschlossenen Frachterleichterungen entscheidend gewesen sein.“ Schliesslich meinen die „B. P. N.“, man werde in der Annahme nicht fehlgehen, dass man in der Staatsregierung zu einem ungleich früheren Zeitpunkte die Beseitigung der jetzigen anormalen Verhältnisse des heimischen Kohlenmarktes mit Bestimmtheit erwarte.

— **Zuckerausfuhrtarife.** In Bezug auf diese jetzt vielfach erörterte Frage schreibt die „Nat.-Ztg.“: Bei den Beschwerden, welche innerhalb und ausserhalb der parlamentarischen Versammlungen von agrarischer Seite gegen die Eisenbahnverwaltung wegen Gewährung billiger Tarife für die Verfrachtung russischen, zur Ausfuhr über Königsberg oder Danzig bestimmten Zuckers erhoben wurden, ist vor allem die dadurch herbeigeführte angebliche Bevorzugung der russischen Zuckerproduktion vor der deutschen hervorgehoben worden, obwohl jene Tarifmaassregel ausschliesslich von der Absicht diktirt war, den genannten preussischen Häfen den bisherigen russischen Zuckerverkehr zu erhalten. Von Seiten der Eisenbahnverwaltung bestanden, wie seinerzeit auch von dem Eisenbahnminister bei den parlamentarischen Verhandlungen erklärt wurde, keine entscheidenden Bedenken, die dem russischen Zucker eingeräumte Frachtvergünstigung auch der Ausfuhr deutschen Zuckers zu theil werden zu lassen. Es handelt sich bei dem Zuckerverkehr der Eisenbahnen nach den Ausfuhrhäfen in der Hauptsache um den Mitbewerb mit dem Wasserwege, und es ist daher anzunehmen, dass für eine Verbilligung der Eisenbahntransporte von Ausfuhrzucker ein Ausgleich geboten werden wird. Für die Eisenbahnverwaltung musste bei der Behandlung der Frage nach dem leitenden Grundsatze, dass dies wichtigste Verkehrsmittel in erster Linie den Interessen des heimischen Erwerbslebens zu dienen hat, die Erwägung entscheidend sein, ob und inwieweit die Bedürfnisse der heimischen Zuckerindustrie eine Ermässigung der Ausfuhrfrachten bedingen. Darüber aber, ob dies der Fall ist, bestanden anfänglich noch weitgehende Meinungsverschiedenheiten, selbst unter den zunächst betheiligten Kreisen. Bevor jedoch nicht die volkswirthschaftliche Seite der Frage völlig klar gestellt ist, fehlt es an der Voraussetzung für eine Beschlussfassung der Staatsregierung.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Juli d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 10 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 16 Entgleisungen in Stationen (davon 6 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 20 Zusammenstösse in Stationen (davon 6 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Bahnbedienstete getödtet, 12 Reisende und 18 Bahnbedienstete verletzt.

— **Unterleibsbrüche der Eisenbahnarbeiter.** Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten soll das Vorhandensein einer Bruchanlage die Annahme zur Beschäftigung als Eisenbahnarbeiter nicht ausschliessen, wenn die Annahme nach ärztlichem Gutachten unbedenklich erscheint und sich der Arbeiter nöthigenfalls zum Tragen eines Bruchbandes bereit findet. Dagegen sollen Personen mit ausgesprochenen Bruchleiden in der Regel von der Annahme als Arbeiter ausgeschlossen werden, soweit nicht die königlichen Eisenbahndirektionen mit Rücksicht auf Arbeitermangel genöthigt sind, vorübergehend Ausnahmen von dieser Bestimmung zuzulassen.

— **Tuberkulose-Merkblatt.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen auf die unter obigem Titel erschienene, vom kaiserlichen Gesundheitsamt ausgearbeitete, von uns in Nr. 64 S. 983 d. Ztg. besprochene gemeinfassliche Belehrung über das Wesen und die Bekämpfung der Lungenschwindsucht besonders aufmerksam gemacht. Er lässt die nachstehende Bemerkung des kaiserlichen Gesundheitsamts folgen:

„Die Tuberkulose, namentlich die Lungentuberkulose, ist, wie bekannt, die verbreitetste und verheerendste aller Krankheiten; es gibt kein anderes menschliches Leiden, welches bis in die Neuzeit hinein Familienglück und Volkswohl in gleichem Maasse geschädigt hätte. Die neuere ärztliche Wissenschaft hat indessen erkannt, dass die Krankheit, welche sie seither für unheilbar gehalten hatte, einer Besserung und selbst einer vollständigen Heilung sehr wohl zugängig ist. Nicht minder wichtig war die Erfahrung, dass die Verhütung der Tuberkulose, d. h. der Schutz vor einer Uebertragung des Krankheitskeimes und die Vernichtung des letzteren durch verhältnissmässig einfache, mehr oder weniger jedermann zu Gebote stehende Mittel gefördert werden kann. Diese Kenntniss in weiteren Schichten der Bevölkerung zu verbreiten, ist der Zweck des Merkblattes."

Im Hinblick auf den gemeinnützigen Zweck des Merkblattes sind die königlichen Eisenbahndirektionen vom Minister beauftragt, für dessen thunlichste Verbreitung durch Auslegung in den Dienst- und Arbeitsräumen und in sonst geeigneter Weise Sorge zu tragen.

— **Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.** In der vor einigen Tagen stattgehabten Generalversammlung bemerkte Oberbürgermeister Dr. Giese zu dem Geschäftsberichte, dass die Entwickelung des Unternehmens stetig fortschreite, die eigenen Werthe wie der Erneuerungsfonds usw. eine Verstärkung erfahren haben und weitere Abschreibungen zur Befestigung des inneren Werthes der Bahn vorgenommen seien. Wenn sich die finanziellen Ergebnisse für die neuen Aktionäre noch nicht so günstig gestaltet hätten, wie man erwartete, so sei dies hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Verkehrsverhältnisse auf der neuen Strecke Kaltenkirchen-Bramstedt, die erst am 20. August 1898 eröffnet sei, sich bisher noch nicht den Erwartungen entsprechend entwickelt haben; andererseits seien die Betriebsausgaben auch durch die hohen Kohlenpreise beeinflusst gewesen. Die bisherigen Mehreinnahmen des laufenden Jahres lassen auf ein gutes Erträgniss hoffen. Die Versammlung setzte die Dividende auf 4,5 % für die Stammprioritäten Lit. A, 5 % für die Stammprioritäten Lit. B, 5 % auf die alten und 1,25 % auf die neuen Stammaktien fest.

— **Stargard-Cüstriner Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899/1900 ist auf den Stammbahnlinien Stargard-Cüstrin und Glasow-Berlinchen die Zahl der beförderten Personen von 386 348 auf 412 275 gestiegen. Im Güter- und Viehverkehr ist eine Steigerung von 461 778 auf 489 193 t eingetreten. Die Betriebseinnahmen auf den Stammlinien beziffern sich auf 1 238 994 ℳ (im Vorjahre 1 187 616 ℳ). Die Ausgaben haben 690 911 (641 029) ℳ betragen. Die Rücklagen in den Erneuerungsfonds erforderten 66 213 (58 949) ℳ, in den Nebenerneuerungsfonds, wie im Vorjahre, 2 000 ℳ, in den Spezialreservefonds zur Deckung von Kursverlusten 6 006 (2 119) ℳ. Der Ueberschuss von 393 756 ℳ soll wie folgt verwendet werden: Staatseisenbahnsteuer 14 167 ℳ, 5,25 % Dividende (wie im Vorjahre) an die Stammprioritätsaktien 157 500 ℳ, 6 % Dividende (wie im Vorjahre) an die Stammaktien 180 000 ℳ, Rücklagen in den Bilanzreservefonds 4 888 ℳ, Tantieme 13 127 (16 486) ℳ, Vortrag 24 074 (17 186) ℳ. Der Betriebsüberschuss der Strecke Berlinchen-Arnswalde beträgt 14 490 ℳ und der der Strecke Jädickendorf-Pyritz 6 375 ℳ.

— **Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1899/1900 betragen die Betriebseinnahmen sämmtlicher Strecken 4 413 592 ℳ (gegen 3 792 349 ℳ im Vorjahre), die Betriebsausgaben 2 586 054 (2 225 324) ℳ, der Betriebsüberschuss 1 827 537 (1 567 024) ℳ; hierzu tritt die Dividende der Mainzer Strassenbahn mit 55 000 (44 000) ℳ, so dass sich ein Gesammtüberschuss von 1 882 537 (1 611 024) ℳ ergibt, der sich durch 10 408 (86 676) ℳ Zinsen aus Beständen und 5 888 (3 112) ℳ Vortrag aus dem Vorjahre auf 1 898 833 (1 700 813) ℳ erhöht. Nach Abzug von 263 089 (258 844) ℳ für Erneuerungsbestände und konzessionsmässige Rücklagen und von 17 550 (17 033) ℳ für Eisenbahnsteuer und Abgaben sowie von 512 875 (505 728) ℳ für den Anleihedienst stehen zur Verfügung der Hauptversammlung 1 105 318 (919 200) ℳ zu folgender Verwendung: 7 (6) % Dividende auf 14 400 000 ℳ Aktien gleich 1 008 000 (864 000) ℳ, Gewinnantheile 75 897 (49 312) ℳ und Vortrag 21 420 ℳ. Ein wesentlicher Theil dieser Mehreinnahmen entfällt, wie die Verwaltung hervorhebt, auf die Essener elektrischen Strassenbahnen, und zwar infolge der erst im Laufe des vorherigen Rechnungsjahres eröffneten neuen Strecken. Auch die Wiesbadener elektrische Strassenbahn von den Bahnhöfen nach dem Platze „Unter den Eichen" sowie die Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn weisen einen erheblichen Verkehrszuwachs auf. Dieser hält auch im laufenden Rechnungsjahre an und lässt insbesondere auf den Wiesbadener Linien, nach der im Laufe des Monats August d. J. beendeten Umwandlung der Pferde- und Dampfbahn für elektrischen Betrieb und nach der Eröffnung neuer Linien, eine weitere günstige Verkehrsentwickelung erwarten.

— **Verein deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen.** Aus den Ergebnissen der am 6. und 7. d. Mts. in Wiesbaden stattgehabten Hauptversammlung des Vereins hebt die „Nordd. Allg. Ztg." folgendes bemerkenswerthe hervor: Im Verhältniss zur Betriebsleistung nahmen die Betriebsunfälle gegen das Vorjahr ab, diejenigen durch Zusammenstösse hingegen zu. Bei den Verhandlungen über Lohnbewegungen regte der Vorsitzende, Generaldirektor Röhl-Hamburg an, eine Statistik über die Arbeit des Personals aufzustellen. Direktor Wolff (Darmstadt) trat für eine allgemeine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Angestellten ein. Direktor Kolle (Berlin) hielt es für nöthig, mit den Angestellten in ständiger Fühlung zu bleiben und erklärte sich für eine Aussprache, wie die Verwaltungen sich gegen Arbeiterbewegungen schützen könnten. Der Vorsitzende hielt diese jedoch in öffentlicher Versammlung für unthunlich. Die Verwaltung sollte bei Drohungen Muth zeigen. Auf Unterhandlungen sollte man sich dann nicht mehr einlassen, sondern es müsse in solchen Fällen der Grundsatz gelten: „Macht gegen Macht". Fühlung zur rechten Zeit zu nehmen, sei allerdings anzurathen. Direktor Kolle hielt die Gründung von Pensionskassen für zweckmässig, um der Sozialdemokratie entgegenzutreten. Seitens des Vorsitzenden wurde darauf hingewiesen, dass es nothwendig sei, den Gegenstand eingehend zu prüfen, insbesondere auch von der Seite, ob eigene Kassen gegründet oder an bestehende Anschluss gesucht werden solle.

In der weiteren Berathung berichteten Direktor Fischer und Rechtsanwalt Ullmann über die Einhaltung der durch das Kleinbahngesetz gezogenen Zuständigkeitsgrenzen durch die Konzessions- und die Aufsichtsbehörden. Einem Antrage Wolff (Darmstadt), anzuregen, dass einheitliche Bahnpolizeivorschriften, betreffend das Kleinbahnwesen, erlassen würden, wurde zugestimmt. Aus dem Bericht Dr. Kollmann's (Frankfurt) über die Verkehrsmittel auf der Pariser Weltausstellung ging hervor, es sei der allgemeine Eindruck, dass die Abtheilung Verkehrswesen nicht den gehegten Erwartungen entspreche. Kein Land sei so vertreten, dass man sich daraus ein Bild über die Gesammtheit des Kleinbahnwesens machen könne. Die Verkehrsmittel in der Ausstellung selbst seien so, dass ein amerikanisches Blatt nicht ganz unrichtig behauptet habe, wenn man zu den Bahnen wolle, müsse man zuerst einen Führer suchen. Thatsache sei, dass nur ein Viertel der Aussteller von den Verkehrsmitteln Gebrauch mache. Seitens des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist an den Verein das Ersuchen gerichtet worden, eine Statistik aufzustellen, wie sie bei Vollbahnen üblich ist. Es sollen in diese Statistik fallen die Zahl der beförderten Personen und Güter, die Einnahmen aus beiden, sonstige Einnahmen, Ausgaben, Ueberschuss, die abgefahrenen Kilometer und die Betriebsstörungen von mehr als vierundzwanzigstündiger Dauer. Ueber die meisten Gegenstände ist bereits eine Statistik geführt; über Ausgaben und Ueberschuss solche aufzustellen, hält der Vorsitzende für unthunlich und will dieserhalb entsprechend an den Minister berichten und diesen zugleich bitten, den Verein davon zu entbinden, gleichzeitig aber auch für die Arbeiten staatliche Unterstützung verlangen. Die Anwesenden waren einstimmig für die Aufstellung einer solchen Statistik.

— **Personalnachrichten.** Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Daub, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Am Ende, bisher in Cassel, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Inowrazlaw. — Der seither aus dem Staatseisenbahndienste

beurlaubte Regierungs- und Baurath Hagenbeck, früher Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Magdeburg, ist der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktionsmitgliedes überwiesen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Monat Juli d. J. wurden im Personenverkehr bei einer Beförderung von 7 297 530 Reisenden 8 000 856 Kr., im Güterverkehr bei einer Verfrachtung von 2 874 185 t Güter 14 246 616 Kr., zusammen 22 247 472 Kr. vereinnahmt. Gegen den Erfolg im Juli 1899 ergibt sich eine Steigerung, welche im Personenverkehr 236 737 Kr. und 396 763 Reisende, im Güterverkehr 1 103 274 Kr. und 234 699 t beträgt.

Die Mehreinnahme und Steigerung im Personenverkehr der westlichen Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn sind hauptsächlich den günstigen Witterungsverhältnissen im Westen der Monarchie in der zweiten Hälfte des Monats Juli zuzuschreiben. Auf den Staatsbahnen in Galizien hingegen hat der Personenverkehr einigermaassen durch die infolge der Hochwasserschäden eingetretenen Verkehrsunterbrechungen gelitten und weist demnach nur eine geringe Mehreinnahme auf. Im Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen ist eine erhebliche Steigerung der verfrachteten Menge namentlich bei Baumaterialien, Eisen, Erzen und Steinen, insbesondere aber bei Holz und Kohle eingetreten. Auf den Staatsbahnen in Galizien hat der Güterverkehr infolge der früher erwähnten Verkehrsunterbrechungen nur eine verhältnissmässig geringe Zunahme erfahren. Von jenen Artikeln, welche eine Mehrbeförderung zeigen, ist in erster Linie Holz zu nennen. Nebenbei erscheinen auch noch Kohle und Steine als solche Artikel erwähnenswerth, welche eine Mehrverfrachtung in grösserem Maasse erfahren haben.

Vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn 127 636 630 Kr. gegen 123 541 395 Kr. in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Für das Jahr 1900 ergibt sich mithin eine Mehreinnahme von 4 095 235 Kr. Die Wiener Stadtbahn hat im gleichen Zeitraum des laufenden Jahres 3 035 018 Kr. gegen 1 369 068 Kr. im Jahre 1899 vereinnahmt, so dass für das Jahr 1900 eine Einnahmeerhöhung um 1 665 950 Kr. sich ergibt, welche ihre Erklärung in der mit Ende Juni 1899 erfolgten Eröffnung der unteren Wienthallinie findet. Nach Ausscheidung der Ergebnisse der Wiener Stadtbahn zeigen die Staatsbahnen vom 1. Januar bis einschliesslich 31. Juli d. J. an Einnahmen 124 601 612 Kr. gegen 122 172 327 Kr. im Jahre 1899. Die Mehreinnahme beträgt sonach 2 429 285 Kr.

— **Das österreichische Eisenbahnwesen auf der Pariser Weltausstellung.** Oesterreich ist in der Klasse 32 (Material für Eisenbahnen und Strassenbahnen) in hervorragender Weise vertreten, und finden die ausgestellten Gegenstände allgemeine Anerkennung. In erster Linie war das österreichische Eisenbahnministerium bemüht, die Fabriken anzueifern, sich an der Ausstellung zu betheiligen. Das Ziel wurde dadurch gefördert, dass das Eisenbahnministerium, dank der Zustimmung des Finanzministeriums, den Ankauf des grössten Theiles der auszustellenden Gegenstände für die Staatsbahnen den Ausstellern zusagte und die gleiche Zusage auch seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich einer Lokomotive sammt Tender erfolgte. Auf Einladung des Eisenbahnministeriums fand sich auch die Internationale Schlafwagengesellschaft bereit, einen Schlaf- und einen Speisewagen zu bestellen und der Ausstellung derselben zuzustimmen.

In dankenswerther Weise hat Herrenhausmitglied Freiherr v. Ringhoffer einen Theil der Platzkosten auf sich genommen und die übrigen Fabriken sowie die Internationale Schlafwagengesellschaft zu einem gleichen Vorgehen zu bestimmen vermocht.

Ausgestellt sind: von der Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf eine 2/4 gekuppelte Schnellzugverbundlokomotive sammt Tender; von der Lokomotivfabrik in Wiener-Neustadt eine 4/5 gekuppelte Gebirgsverbundlokomotive und eine 2/5 gekuppelte Schnellzuglokomotive mit dreiachsigem Tender; von der Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien eine 3/5 gekuppelte Gebirgsschnellzugverbundlokomotive und eine 3/5 gekuppelte Stadtbahntenderlokomotive; von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in Linz eine 3/4 gekuppelte Schmalspurtenderlokomotive; von F. Ringhoffer in Smichow ein vierachsiger Salonwagen (Hofreisewagen), ein vierachsiger Schlafwagen, ein vierachsiger Restaurationswagen, ein Biertransportwagen, zwei vierachsige elektrische Motorwagen und ein vierachsiger Personenwagen I./II. Klasse; von der Simmeringer Wagenfabrik ein zweiachsiger Personenwagen I./II. Klasse und ein dreiachsiger Postambulanzwagen; von der Nesselsdorfer Wagenfabrik ein vierachsiger Personenwagen I./II. Klasse und ein offener Güterwagen; von der Grazer Wagenfabrik zwei Stadtbahnpersonenwagen III. Klasse, einer hiervon mit Gepäckabtheilung; von Lederer & Porges in Brünn-Königsfeld ein zweiachsiger Personenwagen III. Klasse und ein dreiachsiger Gepäckwagen; von der Sanoker Wagenfabrik ein zweiachsiger Fleischtransportwagen; von der Allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft ein Kohlenwagen mit Schnellabladevorrichtung, System Nossian.

Von den ausgestellten sechs Lokomotiven und zwei Tendern sind vier Lokomotiven und ein Tender von den Staatsbahnen, eine Lokomotive von der Dalmatiner Staatsbahn und eine Lokomotive sammt Tender von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; von den ausgestellten 17 Wagen sind 11 Wagen von den Staatsbahnen, zwei Wagen von der Internationalen Schlafwagengesellschaft, ein Wagen von den orientalischen Eisenbahnen, zwei Wagen von der Prager Strassenbahn und ein Wagen von der bürgerlichen Brauerei in Pilsen bestellt worden.

Ferner sind ausgestellt: von Gebrüder Hardy in Wien eine Batterie automatischer Umschalteluftsaugebremsen für 30 Wagen; von Munk's Nachfolger Gustav Weidmann in Wien ein Wagenventilator „Rapid"; von Joseph v. Hönigsvald in Wien ein Radkörper mit direkter Verbindung des Radreifens; von Eduard Gradlmiller in Leoben eine Ladevorrichtung für Fahrräder; von Siemens & Halske in Wien elektrische Weichen- und Signalstellanlagen mit Stationsblockwerken, Stellwerken, Arm- und Scheibensignalen, Streckenblockeinrichtungen; von der Prager Eisenindustriegesellschaft in Wien Weichen und Gleise; von der Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Prag-Karolinenthal eine mechanische Weichen- und Signalstellanlage und Weichenstellriegel, Leitungsmaterial für Gestänge und Drahtzüge; von Joseph v. Götz in Wien ein eiserner Wegschranken; von Stephan v. Götz & Söhne in Wien ein Weichen- und Signalstellwerk sammt Weichenstellriegel, Gleissperrbaum mit Kontrolschloss; von Czeija, Nissl & Co. in Wien ein Morsefarbschreiber, Glockensignaleinrichtung, elektrisches Distanzsignal und Blitzschutzvorrichtungen; von Deckert & Homolka in Wien feststehende und transportable Mikrotelephonstationen; von Fr. Krizik in Prag ein Elektromotor für Fahrzeuge und ein neues elektrisches Blocksystem; von Leopolder & Sohn in Wien Glockensignaleinrichtung, elektrisches Distanzsignal und Morsefarbschreiber und von Dr. Ritter v. Fritsch in Wien Abfahrtsuhren.

Nach dem „Supplément Annexe au Journal Officiel" vom 18. August d. J. wurden in Klasse 32 an österreichische Aussteller, abgesehen von den in Nr. 66 S. 1010 d. Ztg. aufgeführten Grand prix und goldenen Medaillen, noch folgende Auszeichnungen zuerkannt: 5 silberne und 4 bronzene Medaillen sowie 6 ehrende Erwähnungen; ferner wurden Mitarbeitern zu theil: 9 goldene, 18 silberne und 27 bronzene Medaillen sowie 44 ehrende Erwähnungen.

Die für die retrospektive Eisenbahnausstellung verliehenen Auszeichnungen sind bisher nicht verlautbart.

— **Kohlenwerke der Südbahn.** Wie seinerzeit berichtet, hat die Südbahn im vorigen Jahre bei Gonobitz Schürfrechte erworben. Die inzwischen durchgeführten Schürfarbeiten haben, wie die „Grazer Tagespost" meldet, bei Radldorf nächst Gonobitz ein Steinkohlenflötz von 3 m Mächtigkeit aufgeschlossen. Die angefahrene Kohle ist eine gasreiche Steinkohle von 6 600 Wärmeeinheiten Heizwerth, liefert ausgezeichneten Koks und kann der besten Ostrauer oder englischen Kohle an die Seite gestellt werden. Da die Südbahn dem Vernehmen nach die Gewinnung dieser Kohle demnächst in grösserem Maassstabe, und zwar an drei verschiedenen, gegen 6 km von einander entfernten Punkten in Angriff nehmen will, ist die weitere Entwickelung des Unternehmens für Steiermark besonders in der gegenwärtigen Zeit der allgemeinen Kohlennoth von grossem Interesse.

— **Wien-Aspanger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1899 haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 24 923 Kr. (= 3,32 %), aus den Militärtransporten um 2 258 Kr. (= 11,43 %), aus dem Gepäck- und Eilgutverkehr um 4 541 Kr. (= 6,65 %), aus dem Frachtentransport um 18 563 Kr. (= 1,92 %), die Gesammteinnahmen um 50 227 Kr. (= 2,75 %) auf 1 900 156 Kr. (einschliesslich der Zinsenerträge) gehoben. Dagegen sind auch die Ausgaben um 87 839 Kr. (= 8,48 %) auf 1 123 519 Kr. gestiegen; der Betriebsüberschuss stellte sich auf 776 637 Kr. Die Generalversammlung beschloss, aus dem Reingewinn von 397 477 Kr. 19 872 Kr. dem Reservefonds zuzuweisen, eine Dividende von 4,5 % (gegen 5 % im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Die Gemeindevorstehung von Hainburg hat als Vertreterin der Interessenten an diesem Bahnprojekte seinerzeit dem Eisenbahnministerium eine Eingabe unterbreitet, in welcher um die Zuwendung einer ent-

sprechenden staatlichen Kapitalbetheiligung für diese Bahnlinie gebeten wird. Der genannten Gemeindevorstehung ist nun, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" mittheilt, eine Zuschrift des Eisenbahnministeriums zugegangen, in welcher ihr eröffnet wird, dass im Hinblick auf die dem Bahnunternehmen zukommende wirthschaftliche Bedeutung das Eisenbahnministerium grundsätzlich nicht abgeneigt wäre, sich, ohne indess einen Erfolg verbürgen zu können, seinerzeit bei dem Finanzministerium zu Gunsten einer staatlichen Unterstützung für die geplante Bahnlinie zu verwenden. Derzeit können jedoch bestimmte Zusagen diesbezüglich noch nicht gemacht werden, da der Stellungnahme erst eine genaue Ermittelung der erforderlichen Kosten vorangehen und sodann auch in Bezug auf die unter entsprechender Betheiligung des Landes Niederösterreich sowie der Lokalinteressenten zu bewirkende Finanzirung verlässliche Anhaltspunkte gegeben, des weiteren aber ferner die Beziehungen des ins Leben zu rufenden Unternehmens zu der bestehenden Nachbarbahn sowie zu der Gemeinde Wien entsprechend geregelt sein müssen.

— **Bau und Erweiterung von Werkstätten der ungarischen Staatsbahnen.** Der im Vorjahre den ungarischen Staatsbahnen gewährte Kredit von 3 000 000 Kr. wird theilweise zur Erweiterung, theilweise zum Neubau der Werkstätten von Szolnok, Klausenburg, Fünfkirchen, Agram und Miskolcz verwendet. Des ferneren wurde der Direktion ein vorläufig mit 600 000 Kr. bemessener Kredit für den Neubau der derzeit nächst dem Budapester Westbahnhofe gelegenen und dort gänzlich aufzulassenden Werkstätten, ferner eines nächst diesen zu errichtenden Heizhauses gewährt.

— **Eine Schreckensszene im Eisenbahnwagen.** Die Reisenden eines Zuges der Karczag-Debrecziner Eisenbahnlinie waren dieser Tage Zeugen eines fürchterlichen Kampfes. Ein Polizist hatte zwei gefährliche Einbrecher nach Debreczin zu begleiten, wo sie der Staatsanwaltschaft eingeliefert werden sollten. Als alle drei in einer besonderen Abtheilung III. Klasse sassen, fielen die zwei Einbrecher über den Polizisten her und es entstand ein Ringen auf Leben und Tod zwischen dem Polizisten und den Verbrechern, die entspringen wollten. Auf den Lärm verständigten die Reisenden in den Nachbarabtheilungen das Zugpersonal und dieses gab Zeichen, den Zug anzuhalten. Als nun der Zug langsamer fuhr, sprang der eine Verbrecher aus dem Wagen, doch schlug er mit dem Kopf an einem Distanzpfosten an und blieb besinnungslos liegen. Der zweite Gefangene wollte ebenfalls hinausspringen und riss den Polizisten, der ihn zurückhalten wollte, mit sich aus dem Wagen. Der Gefangene blieb jedoch mit den Kleidern auf dem Trittbrett hängen, seine Füsse kamen unter die Räder und wurden zermalmt, während der blutige Körper noch 50 m weit geschleift wurde. Dieser Gefangene starb noch unterwegs, während sein Genosse eine schwere Gehirnerschütterung erlitten hat. Dem Polizisten ist glücklicherweise kein Unfall zugestossen.

Luxemburg.

— **Eisenbahn Luxemburg-Petingen.** Am 6. d. Mts. fand in Luxemburg durch den dortigen Bischof die kirchliche Einsegnung der Bahn in Gegenwart des Staatsministers Eyschen und anderer hervorragender Persönlichkeiten und am 8 d. Mts. die Betriebseröffnung statt. Dieser von der Prinz Heinrich-Gesellschaft erbauten Eisenbahnstrecke wird insofern internationale Bedeutung beigelegt, als sie die Fahrzeit zwischen Luxemburg und Paris wesentlich abkürzt. Staatsminister Eyschen gab deshalb bei dem Festessen der Hoffnung Raum, dass ein Theil des Verkehrs zwischen Paris und dem Rhein wahrscheinlich über die neue Bahn geleitet werde. Auch der Vorsitzende des Verwaltungsraths der Prinz Heinrichbahn, Herr Urban aus Brüssel, meinte in seinem Trinkspruch, die Linie sei dazu bestimmt, das Bindeglied zwischen Trier, Coblenz und einem Theile Deutschlands einerseits und dem durch die französische Ostbahn durchzogenen Theile Frankreichs andererseits zu werden. Geheimrath von Michels aus Strassburg, der die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vertrat, trank auf das Blühen und Gedeihen des luxemburgischen Landes.

Vereinsausland.

— **Der internationale Strassenbahnkongress** ist am 10. d. Mts. in Paris unter dem Vorsitz des belgischen Delegirten zusammengetreten. Auch eine Anzahl deutscher Vertreter nahmen theil. Die Kongressleitung hatte die Antworten auf einem umfassenden Fragebogen über Tarife, Vortheile und Nachtheile des elektrischen Betriebes, schmalspurige Bahnen, Bremsen usw. in Druck legen und an die Kongressmitglieder vertheilen lassen. Die meisten Antworten waren aus Deutschland eingelaufen.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Die Einsetzung der Behörden und Vertretungskörper für die künftigen schweizerischen Bundesbahnen, deren Wirksamkeit erst mit dem Jahre 1903 beginnen wird, falls nicht besondere Abmachungen der Eidgenossenschaft mit den Gesellschaften einen früheren Termin herbeiführen, wird eifrig betrieben. Noch im Laufe dieses Monats wählt der Bundesrath 25 Mitglieder des Verwaltungsraths, nachdem die Kantone die betreffenden Wahlen schon vorgenommen haben. Im Oktober soll, gemäss der den Kreiseisenbahnräthen vorgelegten Zeittafel für das Inkrafttreten der Organisation der Bundesbahnen, der Verwaltungsrath bereits in Thätigkeit treten, im November soll er seine Vorschläge für die Generaldirektion machen, die im Dezember durch den Bundesrath gewählt wird. Als weitere Fristen sind vorgesehen: 1. Juli 1901: die Generaldirektion tritt in Wirksamkeit; Dezember 1902: der Verwaltungsrath macht Vorschläge für die Wahl der Kreisdirektion; Dezember 1902: der Bundesrath wählt die Kreisdirektoren; 1. Mai 1903: die Kreiseisenbahnräthe beginnen ihre Wirksamkeit und ebenso die Kreisdirektion. Einstweilen dauern die Proteste dagegen, dass die Kantonsregierungen zu bürokratisch und selbstsüchtig vorwiegend nur Beamte (Regierungsräthe) in den Verwaltungsrath und die Kreiseisenbahnräthe gewählt haben, an. Auch rühren sich kantonale Beschwerden wegen vermeintlicher Benachtheiligung. So klagt man in Bern, dass diesem grössten Kanton nach seiner verkehrspolitischen Bedeutung bezw. der Länge und Leistungen seiner Eisenbahnen mehr Vertreter zukämen. Das Bundesbahnnetz werde für den ersten Zeitabschnitt, d. h. bis zur Einbeziehung der erst 1908 zur Verstaatlichung fälligen Gotthardbahn und der noch nicht gekündigten Linien der Nordostbahn, kaum mehr als 2000 km messen. Die Bundesbahnen auf bernischem Gebiete machten aber mindestens 250 km oder ein volles Achtel des Gesammtnetzes aus. Demnach sollte die Vertretung des Kantons Bern in den Kreiseisenbahnräthen anstatt 7 mindestens 10 Mitglieder zählen.

— **Weitere Decentralisation im Bereich des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.** Die Neueintheilung der obersten Aemter des Ministeriums der Verkehrsanstalten, schreibt man aus Petersburg, erfolgte bekanntlich vor zwei Jahren hauptsächlich zu dem Zweck, den örtlichen Verwaltungen grössere Rechte zu geben. Jetzt beabsichtigt ein im Eisenbahndepartement tagender Kongress bei den örtlichen Verwaltungen der Staatseisenbahnen besondere Konseils zu errichten, zu deren Mitglieder auch Beamte des Finanzministeriums berufen werden. Die Konseils werden sich mit den Finanzangelegenheiten der Staatseisenbahnen befassen, deren Erledigung zur Zeit mit grossen Förmlichkeiten verbunden ist. Die Schaffung der Konseils ist als ein weiterer bedeutender Schritt in der Decentralisation zu betrachten.

— **Schutzmaassnahmen auf den russischen Südwesteisenbahnen.** Infolge der in letzter Zeit auf den Südwesteisenbahnen gegen Reisende verübten Verbrechen sind für diese Bahnen besondere Schutzmaassregeln ergriffen worden. Auf den Hauptstationen müssen in der Zeit, während welcher der Zug bei eingetretener Dunkelheit hält, besonders dazu bestimmte Schaffner mit brennenden Laternen die der Station entgegengesetzte Seite des Zuges bewachen und dürfen Niemandem gestatten, von dieser Seite einzusteigen. Die Schaffner sind verpflichtet, die Wagen, bevor die Reisenden einsteigen, auf das gewissenhafteste zu untersuchen und auch das Dach der Wagen in Augenschein zu nehmen, um etwaige dort sich versteckt haltende Personen festzunehmen. Es ist streng verboten, die Reisenden aus einem Wagen in den anderen übergehen zu lassen. Vom Zuge während der Fahrt abspringende Personen sollen verfolgt und festgenommen werden und ebenso ist auf diejenigen, welche während der Fahrt in den Zug springen, besondere Aufmerksamkeit zu richten. Ausserdem wurde die Zahl der Schaffner verstärkt.

Wenn man diese Beschreibung, wie wir sie in der „Petersburger Zeitung" finden, liest, so entrollt sich vor unseren Augen ein vollständiges Bild aus dem Reiseleben in Russland. Zunächst die von den Organen der Staatseisenbahnen anerkannte Unsicherheit und daran anknüpfend die eigenartigen Maassregeln zur Bekämpfung des Uebels. Wenn man sich dabei vergegenwärtigt, was das Zugpersonal alles thun muss: erstmalig die Untersuchung der Wagen und sogar der Dächer! Das geht noch, denn der Zug befindet sich auf der Station, nun aber — während der Fahrt abspringende Personen sollen verfolgt, diejenigen Personen, die während der Fahrt in den Zug springen, sollen ganz besonders beobachtet werden.

Die Schnelligkeit der Züge muss hiernach ganz eigenartig sein. Das Abspringen ginge noch allenfalls für denjenigen, der das Risiko, sich todt zu schlagen, laufen will; aber das Aufspringen!

Jedenfalls scheint das Reisen auf den Südwestbahnen ein Vergnügen zu sein, das man vorsichtshalber doch lieber versagen sollte, wenn man nicht gerade ein ganz besonderes Interesse darin findet, Studien zu treiben.

— **Zur Besetzung der Beamtenstellen bei den Bahnen in den deutschen Kolonien** schreibt die „N. Allg. Ztg.“: Die Fortschritte, welche der Eisenbahnbau in unseren ost- und südwestafrikanischen Schutzgebieten macht, bedingen naturgemäss auch eine Verstärkung des Betriebspersonals. Bei der Kolonialabtheilung des Auswärtigen Amtes melden sich infolge dessen zahlreiche, zum Theil ganz ungeeignete Persönlichkeiten, die sich für den Eisenbahndienst zur Verfügung stellen. So erfreulich dieses Interesse an der Entwickelung der deutschen kolonialen Verkehrseinrichtungen an sich ist, so wird es doch, wie wir hören, auf die Dauer unthunlich sein, auf jedes einzelne der vielen Gesuche besonderen Bescheid zu ertheilen. Wir machen deshalb darauf aufmerksam, dass der Bedarf an mittleren und unteren Beamten sowie an technisch vorgebildetem Personal des Eisenbahndienstes auf absehbare Zeit gedeckt ist, und dass für eintretende Vakanzen eine ganze Reihe wohlgeeigneter Bewerber aus dem staatlichen Eisenbahnbetriebe vorgemerkt ist.

Allgemeines.

— **Das erste deutsche transatlantische Kabel,** das fünfzehnte, welches Europa mit Amerika verbindet, ist am 31. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben, und es hat damit ein neuer wichtiger Abschnitt in der Entwickelung der deutschen überseeischen Verkehrsbeziehungen begonnen. Bislang war die deutsche Unterseetelegraphie auf Europa und seine Meere beschränkt; sie umfasste Linien mit einer Gesammtlänge von 6 200 km, von denen das Kabel Emden-Vigo in Spanien die grösste Ausdehnung hatte. Durch das neu hinzugekommene Kabel Emden-Fayal-Newyork mit 8 080 km Länge hat sich dieser Besitz mehr als verdoppelt, und doch hat Deutschland an dem unterseeischen Kabelnetze, welches gegenwärtig 330 000 km misst, nur einen verhältnissmässig geringen Antheil: von ihm besitzen England 208 000, Frankreich 33 000 km, und Deutschland tritt — obwohl an dritter Stelle stehend — hinter diesen beiden Mächten mit seinen 14 000 km noch gewaltig zurück. Schon von diesem Gesichtspunkte aus müssen wir es als einen hocherfreulichen Fortschritt begrüssen, dass Deutschland jetzt seine telegraphischen Verbindungen auch über den Ozean hinaus ausgedehnt und für seine Reichsangehörigen den Verkehr mit der westlichen Halbkugel erleichtert und beschleunigt hat. In heutiger Zeit aber, wo die Verkehrsbeziehungen der einzelnen Völker auch im politischen Leben eine oft ausschlaggebende Rolle spielen, bedeutet jede Ausdehnung des Verkehrsgebietes auch eine Ausdehnung des politischen Einflusses und der äusseren Machtstellung, und wir brauchen wohl nur daran zu erinnern, wie sehr den Engländern die Niederwerfung der Burenstaaten durch den Umstand erleichtert worden ist, dass das gesammte Kabelnetz zwischen dem Kriegsschauplatz und Europa unter ihrem Einflusse stand, wie sehr uns dagegen die Verbindung mit unseren Kolonien und neuerdings mit China durch das Fehlen eigener telegraphischer Verbindungen erschwert wurde.

Die ersten Verhandlungen wegen Herstellung einer telegraphischen Verbindung mit Amerika sind bereits durch den verstorbenen Staatssekretär des Reichspostamts v. Stephan im Jahre 1894 angeknüpft, doch sollte es dem Gründer des Weltpostvereins nicht mehr vergönnt sein, seinen Verdiensten um das deutsche Verkehrswesen auch noch diesen neuen Erfolg hinzuzufügen. Dieser blieb seinem thatkräftigen und weitblickenden Amtsnachfolger v. Podbielski vorbehalten, der nach Erledigung aller diplomatischen und technischen Vorfragen unter dem 23. Mai 1899 der Firma Felten & Guilleaume zu Mülheim a/Rhein die Genehmigung zur Verlegung des Kabels von Festland zu Festland ertheilen konnte. Diese Konzession ging sodann auf die Deutsch-atlantische Telegraphengesellschaft über, welcher das Deutsche Reich während der 40jährigen Konzessionsdauer für die Benutzung des Kabels eine jährliche Pacht von 1 400 000 *M.* zu zahlen hat. Hierfür bezieht das Deutsche Reich die aus dem Verkehr zwischen Deutschland und seinen Hinterländern einerseits und Amerika und seinen Hinterländern andererseits aufkommenden Depeschengebühren bis zur Höhe von 1 700 000 *M.* und von den darüber hinausgehenden Beträgen einen Antheil. Die Gebühren werden für jedes Wort 1,05 *M.* betragen.

Das Kabel, welches Emden mit Newyork verbindet, besteht aus einer Anzahl verschiedener Theile. Zunächst wurde im April d. J. von Emden aus bis zum Kabelhause in Greetsiel an der Nordküste des sogenannten Krummhörn ein Landkabel von 27 km Länge gelegt. Dann folgt ein 31 km langes Seekabel durch das Wattenmeer, das die Ostküste der Insel Borkum erreicht und von da an wieder durch ein 4,4 km langes Erdkabel mit dem Kabelhause auf der Insel verbunden ist. Von hier aus folgt nun zunächst das Küstenkabel bis Haacks Leuchtschiff, 114 Seemeilen westlich von Borkum. Dort wurde es mit dem eigentlichen Tiefseekabel, welches auf dem Kabelschiff „Anglia“ lagerte, verbunden und „Anglia“ verlegte dieses dann in der Zeit vom 12. bis 30. Mai bis Horta auf der Azoreninsel Fayal — 1921 Seemeilen von Borkum. Den Endpunkt des Kabels an der amerikanischen Ostküste bildet die Station der Commercial Cable Company auf Coney-Island vor Newyork. Von Horta bis dahin sind noch 2 350 Seemeilen. Die „Anglia“ ging nun zunächst nach Amerika, verknüpfte dort das bereits verlegte, 10 Seemeilen lange Küstenkabel mit dem Seekabel und verlegte die ungeheuere Strecke in der Zeit vom 14. bis 29. August, an dem das Werk glücklich vollendet war und auf Fayal der Anschluss an das Kabel Emden-Horta hergestellt werden konnte.

Das Kabel sowohl wie das zur Verlegung gebrauchte Schiff sind englischen Ursprungs. Aber inzwischen hat sich auch der deutsche Unternehmungsgeist diesem Zweige der Industrie zugewandt und in Nordenham an der Unterweser ist gegenwärtig, wie unseren Lesern aus Nr. 93 S. 1507 Jahrg. 1899 d. Ztg. bekannt, ein Kabelwerk im Entstehen begriffen, dessen Leistungsfähigkeit voraussichtlich den weitgehendsten Anforderungen genügen wird und das auch bereits einen eigenen Kabelleger, den Dampfer „v. Podbielski“ besitzt. Hoffen wir daher, dass diesem Werk bald reiche Thätigkeit zu Theil wird und dass diesem ersten deutschen Ueberseekabel bald neue folgen, die dann von deutschen Werken hergestellt und durch deutsche Schiffe verlegt sein werden!

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Posen. Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Garzyn und Kossowo gelegene Haltestelle Feuerstein, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen, Grossvieh in einzelnen Stücken und lebenden Thieren in Wagenladungen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. d. Mts. wird die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Klagenfurt St. B. für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Vereinskilometerzeiger.

Der neue Vereinskilometerzeiger Nr. 18 (Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth), die alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen im Bereiche des Vereins (Nr. 131 der Sammlung von Vereinskilometerzeigern), der XII. Nachtrag zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 4 (bayerische Staatseisenbahnen) und der IX. Nachtrag zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Durch den Vereinskilometerzeiger Nr. 18 und durch die alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen Nr. 131 der Sammlung sind die im Jahre 1895 bezw. im Jahre 1893 ausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 18 und Nr. 131 aufgehoben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das neu aufgestellte Vereins-Güterwagenparkverzeichniss Nr. 16 (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) ist unter Aufhebung des im April 1897 ausgegebenen Verzeichnisses gleicher Nummer an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse ist der vom 1. Oktober d. J. ab gültige I. Nachtrag an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2787 vom 5. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Nachträge zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 10. September d. J.).

Nr. 2825 vom 5. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 10. September d. J.).

Nr. 2833 vom 4. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 10. September d. J.).

Nr. 2834 vom 4. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. September d. J.).

Nr. 2836 vom 13. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 13. und 14. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Oktober 1900 ab.

Berlin-Jüterbog.										Jüterbog-Berlin.							
1. II. u. III. Kl.		101. II. u. III. Kl.		3. II. u. III. Kl.		5. II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	2. II. u. III. Kl.		4. II. u. III. Kl.		102. II. u. III. Kl.		6. II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	7.05		8.21		12.42		4.40	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnh.) . . an	9.02		12.22		1.24		6.$\underline{10}$	
7.18	7.19	8 31	8.32.	12.54	12.55	4.52	4.53	7,5	Marienfelde	8.48	8.50	12.09	12.10	1.13	1.14	5.57	5.58
7.28	7.29	|	|	1.04	1.06	5.02	5.03	14,5	Mahlow	8.37	8.39	11.59	12.00	|	|	5.47	5.48
7.38	7.39	|	|	1.15	1.16	5.12	5.13	22,0	Rangsdorf	8.27	8.28	11.49	11.50	|	|	5.37	5.38
7.49	7.50	8.54	8.55	1.26	1.27	5.23	5.25	30,5	Zossen	8.16	8.17	11.38	11.39	12.50	12.51	5.25	5.27
7.56	7.57	|	|	1.33	1.34	5.31	5.32	35,0	Mellen-Saalow	8.09	8.10	11.31	11.32	|	|	5.18	5.19
8.01	8.03	9.03	9.04	1.38	1.40	5.36	5.38	37,5	Rehagen-Clausdorf . . .	8.03	8.05	11.25	11.27	12.41	12.42	5.12	5.14
8.07	8.09	9.07	9.08	1.44	1.46	5.42	5.44	40,0	Sperenberg	7.57	7.59	11.19	11.21	12.37	12.38	5.06	5.08
8.16	8.18	9.14	9.15	1.53	1.54	5.51	5.52	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	7.48	7.50	11.10	11.12	12.30	12.31	4.58	4.59
8.23	8.24	|	|	1.59	2.00	5.57	5.58	49,0	Schönefeld	7.42	7.43	11.04	11.05	|	|	4.52	4.53
8.32	8.33	|	|	2.08	2.09	6.$\underline{06}$	6.$\underline{07}$	56,0	Jänickendorf	7.33	7.34	10.55	10.56	|	|	4.43	4.44
8.39	8.40	|	|	2.15	2.16	6.$\underline{13}$	6.$\underline{14}$	60,0	Kolzenburg	7.26	7.27	10.48	10.49	|	|	4.36	4.37
|	|	|	|	|	|	|	|	65,0	Werder-Zinna†)	|	|	|	|	|	|	|	|
8.54		9.41		2.30		6.$\underline{28}$		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab		7.12		10.34		12.04		4.22

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.$\underline{00}$) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.$\underline{59}$) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

†) Die Station Werder-Zinna wird vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben, die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut von und nach der Station ist zulässig.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (2198)

2. Eröffnung von Strecken.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Eröffnung der Schlussstrecke Niemes-Reichenberg A.T.E. der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Die Schlussstrecke Niemes-Reichenberg A. T. E. der obengenannten Lokalbahn wird am 17. September 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hierbei gelangen die Stationen Niemes-Stadt (unter gleichzeitiger Sperrung der bisherigen Station Niemes), Brims, Gabel, Ringelshain, Schönbach-Seifersdorf, Kriesdorf, Karlswald und Rosenthal-Johannesthal für den Gesammtverkehr zur Eröffnung; Reichenberg A. T. E. (Güterbahnhof) jedoch nur für den Eil- und Frachtgutverkehr.

Solange der Hauptbahnhof Reichenberg S. N. D. V. B. nicht für den Verkehr der Aussig-Teplitzer Personenzüge eingerichtet ist, findet die Abfertigung derselben in Rosenthal R. G. T. B. (Reichenberg A. T. E.) statt. Es besteht demnach auch nur ein direkter Personen- und Gepäckübergang zwischen der Aussig-Teplitzer Bahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn, während ein solcher zwischen der Aussig-Teplitzer Bahn einerseits und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der sächsischen Staatsbahn (Zittau-Reichenberger-bahn) andererseits bis auf weiteres ausgeschlossen bleibt.

Eil- und Frachtgüter übergehen in Reichenberg zwischen der Aussig-Teplitzer Bahn und den vorgenannten drei Bahnen direkt.

Gleichzeitig werden eröffnet die Halte- und Ladestellen Dobern, Grünau, Gross-Walten, Christofsgrund und Berzdorf für die Abfertigung von Personen und Gepäck, dann Gütern in Wagenladungen, endlich die Personenhaltestellen Barzdorf-

Rehwasser, Lämberg = Markersdorf und Neuland für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr.
Die Personen- und Ladestelle Alt-Leipa wird am gleichen Tage gesperrt.
Teplitz, im September 1900. (2199)
Die Direktion.

3. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Bleckendorf für den Personen- und Gepäckverkehr.
Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Etgersleben - Foerderstedt zwischen den Stationen Etgersleben und Wolmirsleben neuerrichtete Haltepunkt Bleckendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.
Privatdepeschenverkehr findet nicht statt. (2200)
Magdeburg, den 10. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Ausgestaltung der Haltestelle Klagenfurt St.-B. zu einer Frachtenstation für den beschränkten Wagenladungsverkehr.
Die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Klagenfurt St.-B. der Linie Glandorf - Klagenfurt S.-B. wird am
15. September 1900
für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet.
Daselbst können Frachtgüter aller Art in Wagenladungen, welche die Eisenbahn in offen gebauten Wagen ohne Deckenverschluss zu befördern befugt ist, und welche in Klagenfurt St.-B. mittelst Fuhrwerken zu- oder abgestreift werden, zur Auf- und Abgabe gelangen.
Eine Einlagerung der zur Auf- oder Abgabe kommenden Güter kann in Klagenfurt Staatsbahnhof nicht stattfinden.
Villach, am 4. September 1900. (2201)
K. k. Staatsbahndirektion.

5. Verkehrsbeschränkungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einschränkung des Civilgüterverkehres anlässlich der Manöver in Galizien.
Wegen der im September l. J. stattfindenden Manöver in Galizien können anlässlich der aussergewöhnlich grossen Truppentransporte laut Mittheilung der k. k. österr. Staatsbahnen Güter für die in Galizien und der Bukowina gelegenen Staatsbahnlinien und darüber hinaus, mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern, in der Zeit vom 11. bis einschliesslich 20. September l. J. in den Anschlussstationen des Betriebsbereiches der k. k. Staatsbahndirektion Wien nicht übernommen werden.
Demzufolge können Güter für die eingangs genannten Linien und darüber hinaus mit den vorbezeichneten Ausnahmen in der Zeit vom 11. bis einschliesslich 20. September l. J. auch im Bereiche der k. k. priv. Südbahngesellschaft weder zur Beförderung angenommen, noch von den Anschlussstationen zur Weiterbeförderung übernommen werden.
Wien, am 10. September 1900. (2202)
Die Generaldirektion.

6. Güterverkehr.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.
Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarife vom 1. April 1896 Nachtrag IX in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze für die Station Niederdorf der sächsischen Staatsbahnen und eine Aenderung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.
Dresden, am 10. September 1900. (2203)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
3. Heft. Pfälzisch-württb. Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. werden die pfälzischen Stationen Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein in den pfälzisch-württb. Güterverkehr einbezogen.
Stuttgart, den 10. Sept. 1900. (2204)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.
Vom 20. September 1900 ab beträgt im oben genannten Tarifhefte der Frachtsatz für Glassand (Ausnahmetarif Nr. 14) von Hohenbocka B. G. und oberl. Bhf. nach Neusattl B. E. B. 79 ₰ für 100 kg.
Breslau, den 11. September 1900. (2205)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil VI, Heft Nr. 1 vom 1. Dezember 1896.)
Am 1. Oktober 1900 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie des Nachtrages I und wird kostenlos abgegeben. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten oder seither vorhandene Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1900 in Kraft.
München, den 11. September 1900. (2206)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1.
Auf Seite 12 des Tarifheftes ist bei Behringersdorf in der zweiten Spalte zu setzen: „Nur für Wagenladungen", sowie bei Buch: „Nur für Eil- und Frachtstückgüter zum Einzelgewichte bis zu 250 kg".
Ferner sind auf Seite 66, 141, 142 und 145 folgende Entfernungen abzuändern:
Fürth Staatsbhf. - Rosdzin von 794 auf 784 km,
Nürnberg Ostbhf.-Gnadenfrei von 639 auf 629 km,
Nürnberg Ostbhf.-Heidersdorf von 658 auf 648 km,
Nürnberg Ostbhf.-Nimptsch von 649 auf 639 km.
München, den 10. September 1900. (2207)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der königl. bayer. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.
Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarife vom 1. Mai d. J. Nachtrag I in Kraft. Er enthält Frachtsätze für neuaufgenommene Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und eine Aenderung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.
Dresden, den 10. September 1900. (2208)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - französischer Güterverkehr mit und über Elsass-Lothringen.
Theil II A, deutsche Schnittsätze vom 1. Mai 1895. Heft 1.
Vom 1. September d. J. an gelten im Verkehr mit Freiburg-Wiehre für sämmtliche Wagenladungsgüter die Frachtsätze der Station Freiburg-Hauptbahnhof.
Strassburg, den 8. Sept. 1900. (2209)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif 6 für den Kohlenverkehr von den deutschen Seehäfen u. Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.
Im eigenen und im gegenseitigen Verkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen u. der oldenburgischen Staatsbahnen werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks u. Brikets auch Torf u. Torfbrikets im Versande von den deutschen Seehäfen u. den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.
Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsbüreaus und betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 10. September 1900. (2210)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Gültigkeit wird für Steine des Spezialtarifs III Ziffer 1 im Verkehr zwischen Ettlingen und Freiburg i. Br. ein ermässigter Frachtsatz unter den für den Ausnahmetarif 4 c bestehenden Bedingungen eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 7. Sept. 1900. (2211)
Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Verband.
Am 12. September d. J. tritt ein Berichtigungsblatt zum Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein, Most und zerquetschte Wein-

trauben in Kraft. Dasselbe enthält ermässigte Frachtsätze für überseeische Sendungen ab Genua nach gewissen südlich gelegenen Stationen der badischen Staatsbahnen und der elsass-lothringischen Bahnen.

Das Berichtigungsblatt kann von unserer Drucksachenkontrole kostenfrei bezogen werden.

Strassburg, den 10. Sept. 1900. (2212)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend die bereits am 1. d. Mts eingeführten Sätze des Ausnahmetarifs A der Station Londerzell (Est) und neue Sätze des Ausnahmetarifs A der Station Basècles (Carrières) der belgischen Staatsbahnen sowie Berichtigungen des Tarifs. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 8. September 1900. (2213)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. treten in Kraft:

Nachtrag II zum Lokaltarif der Kaiserstuhlbahn,
Nachtrag II zum Lokaltarif der Karlsruher Lokalbahnen und
Nachtrag I zum Lokaltarif der Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Soweit Erhöhungen hiermit verknüpft sind, treten solche erst am 15. November l. J. in Wirksamkeit.

Die Ergänzungen und Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) dieser Ordnung genehmigt worden.

Darmstadt, am 13. September 1900.
Die Direktion. (2214)

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

In den auch für den Verkehr zwischen Basel B. B. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen andererseits gültigen

Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. April 1897

werden auf 1. Oktober l. J.

„Diplolithplatten (Platten von Asphalt und Cementbeton)"

unter die Güter des Spezialtarifs II eingereiht. (2215)

Karlsruhe, den 12. September 1900.
Generaldirektion.

Binnengüterverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.
Bayerisch-sächsischer Verbandsverkehr.

Im Versande von den Elbeumschlagsplätzen in Dresden und Riesa werden für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts nach Stationen der königlich sächsischen und königlich bayerischen Staatsbahnverwaltung sowie nach den bayerischen Stationen der „Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München" mit Gültigkeit vom 15. September d. J. bis 1. Oktober 1902 die Bestimmungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 und bezw. 40 für Steinkohlen etc. an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III angewendet.

Dresden, am 13. September 1900. (2216)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich im Namen der königlich bayerischen Staatsbahnverwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.

Am 31. Oktober d. J. treten die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Oschersleben und Schöningen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn ohne Ersatz ausser Kraft.

Dresden, den 14. September 1900. (2217)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. d. Mts. tritt im Tarife Theil II Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 10 (Holzstoff, geschliffener usw.) von Josefihütte k. k. Staatsbahn nach Trotha (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) in Höhe von 104 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 6. September 1900. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II Heft 10 des Verbands-Gütertarifs.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1900 gelangt der II. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie des Nachtrages I enthält.

München, den 7. September 1900. (2219)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 gelangen für die Beförderung von Graphit, unreiner (erdiger) roh oder geschlemmt oder gemahlen bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach			
	Station der grossh. badischen Staatseisenbahnen	Station der pfälzischen Eisenbahnen	Stationen der k. preuss. u. grossh. hess. Eisenb.-Dir. Mainz	
	Mannheim B. B.	Ludwigshafen a. Rhein	Mannheim (D.-B. Mainz)	Mannheim Neckarvorstadt
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Station der k. k. österr. Staatsbahnen Krems	2,42	2,46	2,42	2,42

München, den 12. September 1900. (2220)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungar. Eisenbahnverband.
Einführung von Frachtsätzen für Artikel des Ausnahmetarifes 12/e (für Roheisen).

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 gelangen für Artikel des Ausnahmetarifes 12/e — (laut Nomenklatur im Tarif, Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1898) — bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, die nachverzeichneten, nur in der Verkehrsrichtung nach Deutschland gültigen Frachtsätze zur Einführung u. zw.:

Nur gültig für den Verkehr nach Deutschland.

Nach	Bahnbezeichnung	Von							
		Eisenerz	Kapfenberg	Leoben	Steyer	Traismauer	Unzmarkt	Vordernberg	Wörgl
		für 100 kg in Mark							
Altena	Elb.	2,19	2,39	2,25	2,03	2,20	2,32	2,34	1,77
Düsseldorf-Derendorf . . .	„	2,24	2,44	2,30	2,08	2,25	2,37	2,39	1,82
Düsseldorf-Lierenfeld . . .	„	2,24	2,44	2,30	2,08	2,25	2,37	2,39	1,82
Hagen	„	2,25	2,45	2,31	2,09	2,26	2,38	2,40	1,83
Haspe	„	2,26	2,46	2,32	2,10	2,27	2,39	2,41	1,84
Hohenlimburg	„	2,21	2,41	2,27	2,05	2,22	2,34	2,36	1,80
Kirchen	„	1,98	2,18	2,04	1,82	1,99	2,11	2,13	1,57
Lüttringhausen	„	2,26	2,46	2,32	2,10	2,27	2,39	2,41	1,84
Remscheid	„	2,25	2,45	2,31	2,09	2,26	2,38	2,40	1,84
Siegen	„	2,02	2,22	2,08	1,86	2,03	2,15	2,17	1,60

Wien, am 11. September 1900. (2221)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Zum Heft 1 kommt zum 20. d. Mts. ein Nachtrag zur Ausgabe, welcher direkte Sätze für Mannheim-Industriehafen und anderweite, theilweise ermässigte Tarifentfernungen für Mannheim B. B. enthält.

Der Nachtrag ist vom bezeichneten Tage ab bei den Tarifstationen einzusehen bezw. käuflich zu haben.

Hannover, den 10. Sept. 1900. (2222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben.

Die durch Bekanntmachung vom 8. August d. J. eingeführte frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben von den Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen und von der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird unter den daselbst vorgesehenen Bedingungen auch auf solche Sendungen ausgedehnt, die an Zwischen-Sammelstellen der Landes- und Provinzialvereine vom rothen Kreuz gerichtet sind. Als solche kommen zunächst in Frage: Die Sammelstellen in Altenburg, Berlin (Alexanderplatz, Wärmehallen, Stadtbahnbogen 97/99), Braunschweig, Bremen, Breslau, Burg bei Magdeburg, Bückeburg, Darmstadt, Danzig, Dresden, Düsseldorf, Cassel, Coblenz, Frankfurt a/M., Greiz, Hagenburg, Hamburg, Hannover (An der Christuskirche 25), Karlsruhe, Königsberg i/Pr., Lübeck, Magdeburg, München, Münster i/W., Offenbach, Oldenburg, Posen, Potsdam (Feuerwehrdepot), Schwerin, Sondershausen, Stadthagen, Steinhude, Strassburg i/Els., Stuttgart, Wiesbaden.

Berlin, den 11. September 1900. (2223)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. wird zum badischen Binnengütertarif der Nachtrag XI ausgegeben.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des Nachtrags X bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie die Einbeziehung der Stationen Eppelheim, Ittlingen, Reihen und Richen. Die Frachtsätze für die Stationen Ittlingen, Reihen und Richen treten erst am 1. November l. J. in Kraft.

Ferner enthält der Nachtrag eine neue Fassung der Bestimmung unter Ziffer III der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, nach welcher für den Wagenladungsverkehr nach und von Freiburg-Wiehre, insoweit sich derselbe über Freiburg Hauptbahnhof bewegt, die Frachtsätze der letzteren Station Anwendung finden, sowie die Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes für Pflastersteine von Ettlingen nach Mannheim.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 10. September 1900. (2224)
gr. Generaldirektion.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

(Einbeziehung eines Lagerhauses als Reexpeditionsstelle für Getreidesendungen.)

Mit Gültigkeit vom 1. September 1900 wird, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen, die Reexpedition von Getreidesendungen in dem der Landes-Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Budapest gehörigen Lagerhause in Temesvár Józsefváros zugelassen.

Wien, am 6. September 1900. (2225)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Pflaumentransporte.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen sowie von Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach Paris (Douane u. Reuilly) Francs Gold für 1000 kg
Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien):	
Barcs	75,25
Csaktornya	71,35
Sziszek	67,00
Zágráb	67,00
Zákány	71,75
Zapresic	67,00
Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen:	
Andrijevci	79,40
Bosna Brod	78,80
Brod	78,10
Brcka	83,75
Brsadin	78,55
Dalja (Dalj)	77,85
Eszek (Osiek)	78,55
Eszek alvaros	78,55
Garzin	78,80
Gunja	82,95
Ivankovo	79,35
Mikanovci	79,55
Mitrovicz	80,45
Mitrovicz-Szavapart	80,45
Samac	80,65
Strzivojna-Vrpolje	79,95
Vinkovei	78,95
Vukovar	78,55
Zimony	80,45

Diese Frachtsätze gelten nur bei Abfertigung der Sendungen über Innsbruck, Arlberg, Buchs-Delle oder über Innsbruck-Arlberg-Bregenz-Traject-Romanshorn-Delle.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I, Abth. A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung B des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 6. September 1900. (2226)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Jute etc. (Ausn.-Tarif Nr. 18) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Ebenfurt (k.k. St.B. u. W. P. B.)	147 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Ebenfurt (k.k. St.B. u. W. P. B.)	142 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Ebenfurt (k.k. St.B. u. W. P. B.)	176 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 7. September 1900. (2227)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausdehnung der Tarife, Theil IV, Heft 1, 2 und 3 auf den Artikel „Resonanzholz“.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 finden die Frachtsätze der Serie II in den Tarifen Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899 und Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899, sowie die Frachtsätze des Tarifes Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898 für den Verkehr von österreichischen bezw. ungarischen Stationen nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit auch Anwendung auf den Artikel:

„Resonanzholz (Resonanzböden, Resonanzbretter)“.

Wien, am 10. September 1900. (2228)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Einführung je eines Nachtrages I zu den vom 1. Januar 1898 gültigen Lokaltarifen, Theil II für den Personen- und Güterverkehr, sowie zu dem vom 1. Mai 1900 gültigen temporären Anhange.

Am 1. Oktober 1900 tritt je ein Nachtrag I zum:

1. Lokaltarif (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, dann
2. Lokalgütertarif (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem Hauptbahnnetze und auf der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, und zum
3. temporären Anhange zu dem ad 2 genannten Tarife in Wirksamkeit.

Insoweit jedoch ad 2 und 3 Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Oktober 1900 in Kraft.

Die Nachträge enthalten:

Aenderungen von Stationsnamen, Eröffnung der Station Tuschmitz für den Gesammtverkehr, sowie verschiedene Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen und Tarifsätze der Haupttarife und des temporären Anhanges zum Lokalgütertarife.

Exemplare dieser Nachträge werden rechtzeitig bei der Generaldirektion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn zum Preise von:

ad 1 . 20 Hellern } pro Stück abgegeben werden.
„ 2 . 60 „
„ 3 . 20 „

Prag, den 6. September 1900. (2229)

Elbeumschlagsverkehr.

Für Eisenerze bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Kladno . . . . . 36 ₰

Von Schönpriesen-Umschlag nach Kladno . . . . . 36 ₰

Von Dresden-Elbkai nach Kladno . . . . . 58 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 10. September 1900. (2230)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenb.-Verband.

Einführung von Frachtsätzen für Pflaumentransporte.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen sowie von Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Passau transit
	Francs Gold für 1 000 kg
Stationen der kgl. ung. Staatseisenbahnen	
Andrijevci	35,85
Bosna Brod	35,25
Brod	34,55
Garcin	35,25
Stationen der k. k. priv. Südbahngesellsch. (ungarische Linien)	
Zágráb und Zapresic	23,45

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern von Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus.

Wien, am 6. September 1900. (2231)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt an Stelle des Personen- und Gepäcktarifs Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn andererseits nebst Preistafeln gültig vom 1. April 1898 ein neuer Tarif in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden. In einzelnen Verkehrsbeziehungen treten ganz unbedeutende Preiserhöhungen ein, auch sind neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze im Verkehr zwischen den Stationen Carwitz, Danzig, Lauenburg i/Pom., Neustadt in Westpr., Schübben-Zanow und Stolpmünde und einigen diesseitigen Stationen zur Einführung gelangt. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hier, Lindenstrasse 29.

Stettin, den 6. September 1900. (2232)
Direktion der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

8. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung von 55 000 Stück kiefernen Schwellen soll in öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen, das Lieferungsverzeichniss usw. können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau, Karlstrasse 8 hier, bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bahnschwellen" bis 20. September d. J., Vormittags 11 Uhr, uns einzusenden.

Bei der Zuschlagsertheilung, die spätestens bis 16. Oktober d. J. erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben oder auch alle Angebote abzulehnen.

Oldenburg, den 3. September 1900. (2233)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Stab- und Profileisen.
II. Eisenbleche.
III. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Pufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Stahlblech, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stacheldraht und Telegraphenstützen.
IV. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messingblech, Draht-, Röhren und Wagenbeschlagtheile, Zinn, Antimon, Zink, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
V. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und -Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 24. September 1900" spätestens bis Montag, den 24. September d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 31. August 1900. (2234)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 12 ausgemusterten Lokomotiven

am Mittwoch, den 10. Oktober 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger-Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 8. September 1900. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

10. Offene Stellen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Als technische Hilfskräfte zur Projektirung, Ausführung und Unterhaltung von Eisenbahnbauten werden von uns

Bauingenieure mit Hochschulbildung
und
Bautechniker mit Mittelschulbildung

zum baldigen Eintritt gesucht.

Praktische Erfahrungen im Eisenbahnwesen erwünscht. Die Uebernahme in den Staatsdienst kann nicht gewährleistet werden.

Bewerbungen sind unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften, sowie unter Angabe der Gehaltsansprüche und des Zeitpunktes, zu welchem der Eintritt erfolgen könnte, baldigst, spätestens bis Ende Oktober dieses Jahres, hierher einzureichen.

Dresden, den 8. September 1900. (2236)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 73. 19. September 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die ordentliche Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Strassburg i. Els.

In den Tagen vom 11.—13. d. Mts. fand die ordentliche Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Strassburg i. Els. statt.

Schon der Vorabend versammelte eine stattliche Anzahl von Theilnehmern an der Versammlung in den schönen Räumen des Civilkasinos zu geselligem Beisammensein, dessen angeregter Verlauf wesentlich durch die Anwesenheit eines Kranzes anmuthiger Damen gefördert wurde. Präsident Wackerzapp von der Strassburger Generaldirektion fand willige Hörer und beifällige Zustimmung, als er nach herzlicher Begrüssung der lieben Gäste mit dem Wunsche, der Himmel möge zu den mannigfachen Veranstaltungen gutes Wetter draussen spenden, die Bitte an die Theilnehmer verband, unter allen Umständen für gutes Wetter innen, für frohe Stimmung und harmloses Geniessen des Gebotenen zu sorgen.

Am 11. d. Mts. eröffnete Präsident Kranold von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin die Sitzung um 10 Uhr in der Aula der Kaiser Wilhelms-Universität. Zur Begrüssung der Versammlung hatten sich hier der Bürgermeister der Stadt Strassburg, der Kurator und der Rektor der Universität eingefunden. Zeugte schon die Gewährung des schönen, sonst nur den Zwecken der Wissenschaft zugänglichen Saales von der Werthschätzung, deren sich die Eisenbahn und ihr vornehmster Vertreter, der hauptsächlich praktischen Zielen zugewandte Verein auch in den Kreisen der reinen Wissenschaft erfreut, so liessen die Worte, mit welchen der Rektor, Professor Dr. Weber die Versammlung in den Räumen der Universität willkommen hiess, keinen Zweifel darüber, dass die Wissenschaft den Werth der Praxis mit ihrer befruchtenden Anregung auf jene ebenso sehr zu schätzen weiss, wie die Praxis die Bedeutung der Wissenschaft für ihre Zwecke würdigt. Sympathisch begrüsste auch der Bürgermeister, Unterstaatssekretär z. D. Back die Anwesenden namens der immer mehr aufstrebenden und sich immer mehr zu einem wichtigen Handelsknotenpunkte entwickelnden Stadt Strassburg.

Wenn der Vorsitzende hierzu mit dem Danke für die Ueberlassung des Saales und die Antheilnahme der Herren Vertreter von Stadt und Universität die Anschauung aussprach, dass das Bestreben des Vereins, eine für die Bevölkerung nicht minder wie für die Verwaltungen selbst gedeihliche Wirksamkeit zu entfalten, durch das einsichtige Interesse weiterer Kreise an den Aufgaben der Eisenbahnverwaltung und ihrer Lösung nur gewinnen könne, so verlieh er damit den Gefühlen der ganzen Versammlung zutreffenden Ausdruck.

An der Spitze der darauf beginnenden Verhandlungen stand der Vortrag des Berichtes der geschäftsführenden Verwaltung über die Vereinsangelegenheiten in den beiden letzten Geschäftsjahren. Der Bericht umfasst nicht weniger als 36 Punkte; er gibt ein getreues Bild von dem Einfluss, den der Verein auf die Angelegenheiten der einzelnen Bahnverwaltungen ausübt und von der Mühe, Sorgfalt und treuen Arbeit, die fortgesetzt auf das Gedeihen und die weitere Entwickelung der Vereinseinrichtungen verwendet wird. Von den Erläuterungen, die Präsident Kranold zu den einzelnen Punkten des Jahresberichts gab, mögen die den Umfang der Geschäfte der Abrechnungsstelle und des Vereinsreiseverkehrs betreffenden als interessant für weitere Kreise hier kurz angeführt werden.

Mit wie grossem wirthschaftlichen Nutzen die Vereinsabrechnungsstelle fortdauernd die Baarzahlungen unter den Vereinsverwaltungen einschränkt, ergibt sich aus folgenden Ziffern: Im Jahre vom 1. April 1899 bis 1. April 1900 gelangten 133 546 Guthaben- und Schuldposten mit einem Werth von fast 410 000 000 ℳ. zum Ausgleich. Hierdurch verringerte sich die Postenzahl auf 3 916, die wirklichen Zahlungen auf rund 142 000 000 ℳ. Im Durchschnitt wurden durch jede Zahlung 21,22 Forderungen ausgeglichen. Die Zahlen weisen eine gün-

stigere Gestaltung gegenüber dem Vorjahre insofern nach, als die Zahl der Guthaben- und Schuldposten mit ihrem Geldbetrage wesentlich gestiegen, die Wirkung des Ausgleichs gewachsen ist. Wenn nämlich im Vorjahre 130 076 Posten im Werthe von rund 383 000 000 ℳ auf 3 826 Posten mit einer Baarzahlung von rund 135 500 000 ℳ zurückgeführt wurden, so beglich jede wirkliche Zahlung im Durchschnitt nur 21,09 Forderungen, gegen jetzt 21,22.

Gewaltige Zahlen weist der Vereinsreiseverkehr auf. Die werbende Kraft der bequemen und vortheilhaften Vereinsreisehefte hat über 140 vereinsfremde Verwaltungen veranlasst, dem Vereinsreiseverkehr beizutreten. Die beliebten Hefte mit dem grauen Umschlage sind nicht nur innerhalb des Vereinsgebietes eine bekannte Erscheinung, sondern auch in Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland, in Belgien und der Schweiz, in Serbien, Bulgarien und dem Orient erkennt man die unscheinbaren Blättchen der Hefte als Eisenbahnfahrkarten an. Die gewaltige Strecke von mehr als 100 000 km Schienenweges ist nunmehr dem Vereinsreiseverkehr erschlossen. Wiederum ist ein erheblicher Zuwachs desselben gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen. Rund 905 000 Hefte mit über 11 500 000 Fahrscheinen haben im Jahre 1899 einen Geldertrag von über 45 000 000 ℳ erzielt.

Die Verhandlung der weiteren 33 Punkte der Tagesordnung nahm einschliesslich der Protokollfeststellung drei Tage in Anspruch. Es kann nicht Aufgabe dieses Berichtes sein, eine ins einzelne gehende Darstellung des Verlaufes der Verhandlungen oder eine Aufzählung der gefassten Beschlüsse zu geben; es seien daher nur einige der wichtigeren Gegenstände der Tagesordnung herausgehoben. An Neuerungen allgemeiner Natur ist zu erwähnen, dass künftig jede Verwaltung, die einen Antrag stellt, ohne Mitglied des Ausschusses zu sein, dem die Behandlung obliegt, das Recht haben wird, der Verhandlung über ihren Antrag im Ausschusse mit berathender Stimme beizuwohnen. Sodann wurde beschlossen, das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung, zugleich Fachblatt des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ als selbständiges Fachblatt auszugestalten. Es soll dafür ein besonderer fachwissenschaftlich gebildeter Schriftleiter vom Verein angestellt werden. Die finanzielle Sicherstellung des Organs soll neben einem Baarzuschusse des Vereins bis zum Höchstbetrage von 16 000 ℳ jährlich in der Verpflichtung der Vereinsmitglieder zum Bezuge — und zwar je eines Exemplars für je 50 km der Bahnlänge — gefunden werden. Mit der Durchführung dieses Beschlusses ist ein gemischter Ausschuss betraut. Hoffen wir, dass die Erwartungen, welche an die Herausgabe des als Wochenschrift geplanten Organes für die technische Fortbildung des Eisenbahnwesens geknüpft werden, in reichem Maasse in Erfüllung gehen.

Umfassende und werthvolle Arbeit hatten die Ausschüsse für Personen- und für Güterverkehr in einer Anzahl von Berichten und Anträgen geleistet. Neben einer Reihe mehr oder minder belangreicher Aenderungen am Betriebsreglement und dem Uebereinkommen dazu, die beide nach der schon so lange vergeblich erwarteten endgültigen Ratifikation des Pariser Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 in neuer, wesentlich umgearbeiteter Gestalt herausgegeben werden sollen, ist hier insbesondere die Schaffung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zu nennen. Dem berichterstattenden k. k. Eisenbahnministerium in Wien und dem Verfasser des Berichts, Ministerialrath Dr. Röll, wurde der besondere Dank der Versammlung und wohlverdiente Anerkennung für das Zustandekommen dieses mit ebenso viel Fleiss und Sorgfalt wie Sachkenntniss ausgearbeiteten Werkes ausgesprochen. Ein weiterer bedeutsamer Schritt auf der Bahn einheitlicher Einrichtungen und Bestimmungen in dem Gebiete des Vereins ist damit gethan, und der Beschluss, den Ausschüssen für den Personen- und den Güterverkehr zunächst bis zur nächsten ordentlichen Vereinsversammlung die Befugniss zu selbständiger Aenderung und Ergänzung der Abfertigungsvorschriften zu ertheilen, gibt die erfreuliche Gewähr, dass der Gegenstand nicht versumpfen wird, vielmehr die Bedingungen gedeihlicher Fortentwickelung in sich trägt.

Das Vereins-Wagenübereinkommen wurde von Beschlüssen erheblicherer Bedeutung nicht getroffen, dagegen hatte die Technikerversammlung eine Anzahl Anträge vorbereitet, die im Interesse der Erhöhung der Betriebssicherheit mehrfache Aenderungen der technischen Vereinbarungen zum Gegenstande hatten. Sie wurden sämmtlich angenommen.

Besonderes Interesse aber müssen die eingehenden Verhandlungen erwecken, welche die Technikerversammlung über die Einführung einer selbstthätigen Wagenkuppelung geführt hat und deren Ergebniss der Vereinsversammlung vorgelegt wurde. Die wachsende Schwere der Eisenbahnfahrzeuge und die steigende Geschwindigkeit der Züge lässt schon jetzt die bestehende Kuppelung, die auf eine Zugkraftübertragung von nur 12 t berechnet ist, als nicht mehr ausreichend erscheinen. Die Einführung einer stärkeren, mithin schwereren Kuppelung tritt daher immer mehr als Nothwendigkeit hervor. Da aber mit den Grenzen der Kraft eines Menschen gerechnet werden muss, und diese schon bei dem jetzigen Gewicht der Kuppelungen soweit ausgenutzt wird, dass eine Erhöhung dieses Gewichtes kaum durchführbar erscheint, so tritt schon damit die Nothwendigkeit hervor, eine selbstthätige Kuppelung zu finden, und den auf die Herabminderung der Gefahren des Rangirerberufes gerichteten Bestrebungen erwächst ein gewichtiger Bundesgenosse. Die Hauptschwierigkeit in der Ausführung des Gedankens besteht in der Nothwendigkeit, für eine viele Jahre währende Uebergangszeit alle Wagen neben der selbstthätigen noch mit der bisherigen Kuppelung zu versehen, so dass keinerlei Störung in der Verwendungsfähigkeit der Wagen eintritt. Die Technikerversammlung ist indessen der Meinung, dass die Schwierigkeiten nicht unüberwindlich sind, und weist überzeugend nach, dass die internationale Natur des festländischen Eisenbahnverkehres mit seinem umfassenden Wagendurchgang unbedingt ein planmässiges, einheitliches Vorgehen grosser Verkehrsgebiete erfordert, wenn eine gedeihliche Lösung der Frage erreicht werden soll. Mit Recht wird der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als eine Instanz angesehen, die befähigt und berufen ist, den Versuch zu machen, die Initiative zu einem solchen planmässigen Vorgehen zu ergreifen. Begonnen ist damit, die Bedingungen aufzustellen, denen eine selbstthätige Kuppelung entsprechen muss. Es sind folgende: 1. Das Kuppeln zweier Fahrzeuge muss ohne Beihilfe und ohne Ueberwachung beim Zusammenstossen der Wagen selbstthätig erfolgen. 2. Das Entkuppeln der Wagen muss mittelst einer an der Aussenseite der Wagen angebrachten einfachen Vorrichtung bewirkt werden können. 3. Die in Eingriff gebrachte Kuppelung muss in solcher Weise beweglich sein, wie es der ungehinderte Lauf langer Wagen ohne Drehgestelle in scharfen Kurven erfordert. 4. Ein unbeabsichtigtes Lösen oder Aushängen der Kuppelung im Betriebe muss in sicherer Weise verhütet sein. 5. Die Kuppelung muss eine Zugkraft von 25 t mit Sicherheit übertragen können. 6. Die neue Kuppelung muss sich ohne grosse Schwierigkeiten an den vorhandenen Wagen anbringen lassen und die sichere Verbindung mit den jetzigen Zugapparaten gestatten. Der Beschluss, welchen die Technikerversammlung am 20./22. Juni 1900 in Budapest gefasst hat und der der Vereinsversammlung zur Kenntniss gebracht wurde, gipfelt in dem Wunsche, der Verein möge unter Fortsetzung der eingeleiteten Versuche nunmehr der praktischen Durchführung einer selbstthätigen Kuppelung mit Entschiedenheit näher treten. Es handelt sich sonach um die Einleitung von Versuchen in grösserem Maassstabe.

Die Vereinsversammlung nahm den Beschluss zur Kenntniss und gab ihrerseits dem grossen Interesse Ausdruck, das der Verein an der Frage habe und mit dem die weiteren Versuche und ihre Ergebnisse verfolgt werden würden.

Nach der üblichen Rechnungslegung und Entlastung der geschäftsführenden Verwaltung fand deren satzungsgemässe

Neuwahl statt. Wie nicht anders zu erwarten, fand die bisherige Leitung vollste, wohlverdiente Anerkennung und diese ihren beredten Ausdruck in dem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Antrage des k. k. Ministerialrathes Dr. Freiherr von Buschman, die königliche Eisenbahndirektion zu Berlin auf weitere vier Jahre zur geschäftsführenden Verwaltung zu wählen.

Als Ort für die nächste ordentliche Vereinsversammlung wurde Freiburg i. Br. bestimmt.

In den Nebenräumen hatte die Georgs-Marienhütte zu Osnabrück eine Ausstellung ihres Starkstossoberbaues nach dem System der Wechselsteg-Verblattschienen mit den dazu gehörigen Neuerungen an den Schwellen, Platten und Laschen veranstaltet, die in den Verhandlungspausen mit Interesse besichtigt wurde.

Die Verhandlungen konnten an den vorgesehenen drei Tagen in den Vormittagsstunden erledigt werden, und nur am ersten Tage war es nöthig, noch einige Nachmittagsstunden zu Hilfe zu nehmen. Der sachliche Ernst und die geschäftsmässige Ruhe, welche von jeher das Kennzeichen der Berathungen des Vereins gewesen sind, fanden eine angenehme Abwechselung in der frohen Stimmung, durch welche die mannigfachen geselligen Veranstaltungen sich auszeichneten, und eine wohlthuende Belebung dann, wenn hierbei die Damen des Vereins durch Liebenswürdigkeit und Anmuth Farbe und Frische in das gesellschaftliche Bild brachten.

Auch die versammlungsfreie Zeit hatte ihre Tagesordnung. Mit frischem Wagemuth hatte die Strassburger Generaldirektion ausser dem Festessen am Nachmittage des 11. d. Mts. zwei Vergnügungen auf das Programm gesetzt, bei denen gutes Wetter Vorbedingung des Gelingens war: ein Gartenfest und einen Ausflug. Und es gelang aufs Prächtigste. Doch erzählen wir hübsch der Reihe nach.

(Schluss folgt.)

Der Personen- und Güterverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1899.

A. Personenverkehr.

In dem Anschwellen des Stromes von Reisenden, der alljährlich das dichtmaschige Netz der sächsischen Staatseisenbahnen überfluthet, macht sich noch immer kein Nachlassen bemerkbar. Ein Blick auf die statistischen Aufzeichnungen dieser Bahnen in den letzten 20 Jahren ergibt die Thatsache, dass sich die Ziffer der Personenbeförderung im Abstande von je 10 Jahren verdoppelt. So sind aus den 17 000 000 Reisenden, die im Jahre 1879 befördert wurden, im Jahre 1889 31 000 000 und im Jahre 1899 65 000 000 geworden, während in denselben Zeiträumen sich die Betriebslänge der Bahnen nur von 1 902 km auf 2 461 km und 2 955 km erhöht hat. Die Zahl der im Jahre 1899 beförderten Personen ist gegen das Vorjahr um 5 258 913 oder 8,8 % gestiegen. Die von diesen Personen zurückgelegten Personenkilometer betragen 1 317 400 000; ihre Zunahme beläuft sich auf 87 500 000 = 7,1 %. Dagegen ergab die Personengeldeinnahme von 37 919 693 ℳ nur ein Mehr von 1 929 979 Mark = 5,36 %. Schon aus diesen Ziffern ergibt sich, wie die Zunahme des Verkehres im Nahverkehre und in den billigeren Verkehrsgelegenheiten überwiegen muss. Näher beleuchtet wird dies aber durch die folgenden Vergleichungen. Von den 65 100 000 beförderten Reisenden legten 31 800 000, also beinahe die Hälfte (48,9 %), nur Entfernungen bis zu 10 km, weitere 16 700 000 = 25,6 % Entfernungen von über 10 bis 20 km zurück. Die gleichen Ziffern des Vorjahres waren 28 700 000 = 47,9 % und 15 400 000 = 25,7 %. Von den im Jahre 1899 mehrbeförderten 5 300 000 Personen entfallen also 4 400 000 allein auf die beiden untersten Entfernungsstufen. Auf Entfernungen von über 20 bis 30 km kamen 5 460 510 Personen, 303 818 mehr als im Vorjahre. Schon bei der Entfernung von über 120 km aber beträgt die Zunahme nur noch 6 500 Personen.

Der prozentuale Antheil der einzelnen Entfernungsstufen betrug

	1899	1898
von unter bis 10 km	48,86	47,91
„ über 10 „ 20 „	25,60	25,67
„ „ 20 „ 30 „	8,39	8,62
„ „ 30 „ 40 „	4,87	5,23
„ „ 40 „ 50 „	2,98	3,07
„ „ 50 „ 60 „	2,24	2,40
„ „ 60 „ 70 „	1,70	1,72
„ „ 70 „ 80 „	1,13	1,10
„ „ 80 „ 90 „	0,88	0,88
„ „ 90 „ 100 „	0,42	0,42
„ „ 100 „ 110 „	0,67	0,72
„ „ 110 „ 120 „	1,16	1,16
„ 120 km	1,10	1,10

Hieraus ergibt sich, dass die unterste Entfernungsstufe ihren prozentualen Antheil auf Kosten fast aller anderen Entfernungsstufen vergrössert hat. Daraus aber erklärt sich von selbst, dass die durchschnittliche Länge des Reiseweges jeder beförderten Person von 20,56 km im Vorjahre auf 20,24 km im Jahre 1899 und die durchschnittliche Fahrgeldeinnahme für eine Person von 0,60 ℳ auf 0,58 ℳ weiter zurückgegangen ist.

Eine regelmässige Erscheinung ist die rückläufige Verschiebung des Antheiles der einzelnen Wagenklassen am Verkehr. Für das Jahr 1899 wird indessen die Vergleichung beeinflusst durch die in diesem Jahre erfolgte Einführung von Fahrkarten I. Klasse für eine grosse Anzahl von Verkehrsbeziehungen, in denen seither an Stelle von Fahrkarten I. Klasse zwei solche III. Klasse ausgegeben wurden.

Es wurden Fahrkarten ausgegeben:

	1899	1898
I. Wagenklasse	94 960	76 766
II. „	2 308 475	2 209 999
III. „	22 500 600	22 097 896
IV. „	11 860 456	9 494 834
zusammen	36 764 491	33 879 495

Die starke Zunahme des Verkehres in der IV. Wagenklasse, die sowohl in der Personenzahl wie in der Fahrgeldeinnahme über 25 % betrug, ist schon hieraus ersichtlich. Sie ergibt sich auch, wenn man die Bedeutung der Wagenklassen auf Grund der Personenkilometer vergleicht. Es betrug nämlich hiernach der prozentuale Antheil am Verkehre:

	1899	1898
der I. Wagenklasse	0,78	0,67
„ II. „	12,02	12,20
„ III. „	68,96	71,56
„ IV. „	18,24	15,57

Auch wenn man die aus dem oben angegebenen Grunde eingetretene Verschiebung zwischen der I. und III. Klasse berücksichtigt, ergibt sich doch, dass die IV. Wagenklasse ihren Antheil am Verkehr auf Kosten der übrigen Klassen ganz bedeutend erhöht hat. Die beiden ersten Klassen sind hiernach mit 12,80 %, die beiden letzten aber mit 87,20 % am Verkehre betheiligt. Dagegen kommen von den vorhandenen Personenwagenplätzen auf die I. und II. Klasse 17,61 % und auf die III. und IV. Klasse 82,39 %. Die geringere Ausnutzung der Wagenplätze in den beiden oberen Wagenklassen kann hierans ganz deutlich erkannt werden. Die oberen Klassen müssten ihren Antheil am Verkehre beinahe um den vierten Theil erhöhen, wenn sie darin den unteren Klassen gleichkommen wollten.

Im Monatsverkehre fiel die stärkste Leistung mit 6 750 104 Personen und 4 426 043 ℳ Fahrgeldeinnahme auf den Juli, die niedrigste mit 4 089 807 Personen und 2 152 618 ℳ Einnahme auf den Februar. Nach dem Tagesverkehre war jedoch der Januar der schwächste Monat. Die Verkehrsschwankung betrug beinahe 50 %, denn der Juliverkehr erhob sich 24,4 % über den Monatsdurchschnitt, während der Februar 24,6 % unter denselben sank. Welchen Einfluss die Jahreszeit auch auf die durchschnittliche Länge der Reise übt, ergibt sich daraus, dass der durchschnittliche Ertrag einer Fahrt im Juli/August 65 ₰, im Januar/Februar nur 52 ₰ betrug.

Der Vorortverkehr der grösseren Städte hat sich auch im vergangenen Jahre zum Theil stark entwickelt, doch sind besonders im Dresdener Vorortverkehre beträchtliche Verschiebungen eingetreten, einestheils infolge der Eröffnung einer elektrischen

Strassenbahn nach Kötzschenbroda und anderntheils infolge der fortschreitenden Verkehrsentwickelung des Bahnhofs Wettiner Strasse, der einen immer grösseren Theil des Verkehres vom Altstädter Hauptbahnhofe und den Neustädter Bahnhöfen an sich zieht. Es wurden Personen befördert:

zwischen:	1899	1898
Dresden Hauptbhf. und Potschappel	1 239 751	1 179 949
Dresden Hauptbhf. und Niedersedlitz	1 084 288	859 162
Dresden-N. und Radebeul	927 030	1 098 751
Leipzig und Oetzsch	923 557	713 941
Dresden Hauptbhf. und Pirna	618 568	585 338
Dresden-N. und Kötzschenbroda	604 616	680 231
Gaschwitz und Leipzig	589 499	571 295
Dresden-N. und Klotzsche	572 223	563 084
Dresden Hauptbhf. und Mügeln b/P.	537 792	463 228
Dresden Hauptbhf. und Deuben	534 703	498 073
Dresden-N. und Meissen	516 631	521 450
Nicolaivorst. Chemnitz und Siegmar	397 404	562 706
Werdau und Zwickau	370 845	356 527
Chemnitz und Niederwiesa	358 494	326 757
Chemnitz und Burgstädt	354 836	306 189
Dresden-Fr. und Kemnitz	330 845	309 523
Dresden-Fr. und Cossebaude	326 480	334 177 usw.

Nach und von Radebeul wurden im Verkehre mit sämmtlichen Bahnhöfen Dresdens 1 238 462 Personen befördert gegen 1 365 842 Personen im Jahre 1898. Der Rückgang ist auf die Einwirkung der erst im Oktober eröffneten Strassenbahn nach Kötzschenbroda zurückzuführen. Dagegen zeigt der Gesammtverkehr zwischen Dresden und Kötzschenbroda mit 871 417 Personen noch eine Zunahme von rund 18 000 Personen. Eine fast an amerikanische Verhältnisse erinnernde Entwickelung hat der Verkehr zwischen Leipzig und Oetzsch genommen. Diese Verbindung, die vor zehn Jahren mit 23 000 Personen die 239. Stelle in der Bedeutung der Verkehrsstellen einnahm, hat sich seitdem mit 923 557 Personen an die vierte Stelle aufgeschwungen.

B. Güterverkehr.

Die bescheidene Rolle, die man dem Güterverkehr bei der Planung der ersten Eisenbahnen zugedacht und die er thatsächlich in den ersten Zeiten auch gespielt hat, wandelte sich längst in eine den Eisenbahnetat beherrschende. Während im Jahre 1840 noch die Einnahme aus dem Personenverkehr mehr als das Doppelte der Güterverkehrseinnahme betrug, trägt heute der Güterverkehr beinahe das Doppelte (58 % im Jahre 1899) des Antheils des Personenverkehrs (30 %) zur Gesammteinnahme bei. In noch viel höherem Maasse ist aber der Güterverkehr selbst gewachsen. Während von 1840 bis 1899 die Zahl der Personenkilometer von 20 000 000 auf 1 317 000 000, also etwa auf das 65 fache stieg, vermehrten sich in demselben Zeitraum die Gütertonnenkilometer von 2 600 000 auf 1 641 000 000 = das 630 fache, also beinahe zehnmal so stark als die Personenkilometer. Daraus aber lässt sich wieder erkennen, wie stark im Verhältniss zu den Personenfahrpreisen die Güterfrachtsätze zurückgegangen sind. In der That ist die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer in den 50 Jahren von 1849 bis 1899 nur von 4,38 auf 2,88 ₰, also um 1,5 ₰ zurückgegangen, während in derselben Zeit die Frachteinnahme für ein Tonnenkilometer von 11,43 auf 4,34 ₰, also um mehr als 7 ₰ gesunken ist. Dieser Rückgang hat auch im vergangenen Jahre weitere Fortschritte gemacht, doch ist darin ein etwas mässigeres Tempo eingetreten. Im Jahre 1899 wurden 24 211 339 t Güter befördert, 484 275 t oder 2,05 % mehr als 1898. Die von diesen Gütern zurückgelegten Tonnenkilometer betrugen 1 641 000 000, 60 000 000 oder 3,80 % mehr, und die Güterfrachteinnahme von 71 267 695 ℳ. ist um 2,80 % höher als 1898. Die durchschnittliche Weglänge der Transporte ist von 66,64 auf 67,79 km gestiegen.

An dem Gewichte der beförderten Gütermengen sind die Kohlen allein mit 44,9 % betheiligt, sie beeinflussen daher das Ergebniss im ganzen sehr bedeutend. Da nun die beförderte Kohlenmenge gegen das Vorjahr um 3,04 % — also weit über dem Durchschnitt — gestiegen, die durchschnittliche Weglänge dieser Transporte aber von 64,09 auf 63,55 km zurückgegangen ist, so muss, da im allgemeinen die Weglänge zugenommen hat, eine Zunahme der Weglänge bei den Gütern in den höheren Tarifklassen eingetreten sein, was durch die statistischen Aufzeichnungen auch in der Hauptsache und besonders bei der allgemeinen Stückgutklasse bestätigt wird.

Nach Maassgabe der Tonnenkilometer waren am Güterverkehre betheiligt:

	1899	1898
Eilgut mit	0,72 %	0,53 %
Stückgut Allgemeine Klasse	5,71 „	5,63 „
„ Spezialtarif	1,56 „	1,55 „
Wagenladungsgüter:		
Allgemeine Klasse A 1	1,93 „	1,99 „
„ „ B	5,63 „	5,77 „
Spezialtarif A 2	2,99 „	3,01 „
„ I	7,70 „	8,27 „
„ II a	3,69 „	3,74 „
„ II b	1,50 „	1,49 „
„ III	42,57 „	40,92 „
Ausnahmetarif 1	5,70 „	5,69 „
„ 2	4,73 „	4,84 „
„ 3—5	0,51 „	0,65 „
„ 6	13,38 „	14,50 „
„ 7—14	0,23 „	0,16 „
Düngemittel	0,99 „	0,92 „

An der Frachteinnahme waren Eil- und Stückgut mit 21,91 % gegen 21,92 % im Vorjahre betheiligt. Von der Frachteinnahme entfielen ferner auf:

	1899	1898
Binnenverkehr	38,47 %	39,61 %
direkten Verkehr	53,18 „	52,14 „
Durchgangsverkehr	8,35 „	8,25 „

und es ergibt sich hieraus ebenfalls eine verhältnissmässig stärkere Zunahme der Transporte auf weitere Entfernungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Durchführung der Vorschriften der Betriebsordnung. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass die für die Durchführung der im § 23 der Betriebsordnung über die Stärke der Züge gegebenen Vorschriften gewährte Frist mit dem 30. d. Mts. abläuft und daher dafür Sorge zu tragen ist, dass alsdann diese Vorschriften genaueste Beachtung finden. Insbesondere sei zu beachten, dass alle mit mehr als 75 km in der Stunde fahrenden Züge nicht über 40 Achsen stark sein dürfen. Hinsichtlich der Stärke der Güterzüge hat der Minister die Beförderung von mehr als 120 Achsen in einigen von den Direktionen ihm besonders namhaft gemachten Strecken bis zu höchstens 150 Achsen ausnahmsweise bis auf weiteres genehmigt. Voraussetzung für die Zulassung grösserer Zugstärken als 120 Achsen ist indess, dass in allen Fällen die Beförderung der Züge mit einer Lokomotive angängig ist. Abweichungen von den Bestimmungen des § 23 auf anderen als den angegebenen Strecken dürfen nach dem 1. Oktober d. J. nicht mehr vorkommen. Für die allgemeine Durchführung der Vorschriften in § 1 Absatz 4 und 5 der Betriebsordnung, betr. die Einrichtung von Vorsignalen und auf Bahnen mit besonders dichter Folge von derartigen Streckenblockungen, dass das Signal für die Einfahrt in einen vorliegenden Abschnitt unter Verschluss der nächsten Zugfolgestation liegt, beabsichtigt der Herr Minister eine weitere Befristung herbeizuführen.

— Dahme-Uckroer Eisenbahn. Nach dem Bericht der Direktion für das Betriebsjahr 1899/1900 ist im Personenverkehr die Anzahl der beförderten Personen von 39 246 auf 37 794 zurückgegangen, und haben sich die Einnahmen von 23 695 ℳ. auf 23 062 ℳ. vermindert. Im Güterverkehr betrug die Einnahme 53 084 ℳ. gegen 45 934 ℳ. im Vorjahre, mithin 7 150 ℳ. mehr. Die Nebeneinnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 309 ℳ. nach. Der Güterverkehr ist im Versand durch die Minderverfrachtung von Getreide zurückgegangen, dagegen hat sich der Empfang bedeutend gehoben, was auf die Beförderung von Baumaterialien zu dem im Kreise ausgeführten Chaussee- und Kleinbahnbau und die Beförderung von Mauersteinen zurückzuführen ist. Die Betriebseinnahmen stellen sich einschliesslich des Uebertrages aus dem Vorjahre von 975 ℳ. auf 81 241 ℳ., die Betriebsausgaben auf 44 449 ℳ., es beträgt daher der Ueberschuss 36 792 ℳ. Nach Abzug der Rücklagen im Betrage von 6 123 ℳ. verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 30 669 ℳ., welcher wie folgt verwendet werden soll: Eisenbahnsteuer 673 ℳ., 4 % Dividende an die Stamm-Prioritätsaktien

14 000 ℳ, 3,5 % Dividende an die Stammaktien 12 250 ℳ, Rücklage in den Bilanzreservefonds 1 451 ℳ, Vortrag auf das folgende Jahr 2 295 ℳ.

— **Königsberg-Cranzer Eisenbahn.** Dem Geschäftsbericht zufolge ist die Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Königsberg-Cranz am 5. August d. J. erfolgt. Der Neubau der Nebenbahn von Cranz nach Neukuhren ist im wesentlichen vollendet. Nach Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Stammbahn für die Sommermonate beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km in der Stunde. Die Gesammteinnahmen im Betriebsjahre 1899/1900 betrugen 321 373 ℳ (im Vorjahre 305 052 ℳ), die Gesammtausgaben 165 062 (149 118) ℳ, der Ueberschuss einschliesslich des Vortrages 162 014 (155 267) ℳ. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 51,30 (50,07) %. Von dem Ueberschusse dienen zu Gewinnantheilen 8 815 (9 249) ℳ, für Eisenbahnsteuer 11 716 (11 716) ℳ, als 8 (8) % Dividende 115 360 ℳ und als Vortrag 26 122 (13 173) ℳ.

— **Neuhaldenslebener Eisenbahn.** Die Einnahmen im Geschäftsjahre 1899/1900 betrugen 298 802 ℳ; davon stammen aus dem Personenverkehr 50 410 ℳ, aus dem Güterverkehr 227 586 ℳ, der Rest aus verschiedenen Quellen. Die Ausgaben belaufen sich auf 161 919 ℳ, davon 71 000 ℳ auf persönliche Ausgaben. Es bleibt ein Ueberschuss von 138 849 ℳ. Davon gehen in den Erneuerungsfonds 11 644 ℳ und in den Reservefonds 2 898 ℳ. Aus den verbleibenden 124 306 ℳ sollen 76 875 ℳ = 6,5 % Dividende vertheilt, 22 500 ℳ zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe von 500 000 ℳ und 22 011 ℳ zu sonstigen Zwecken verwendet werden.

— **Niederlausitzer Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1899/1900 betrugen die Gesammteinnahmen 222 459 ℳ (gegen 214 839 ℳ im Vorjahr), wovon 124 857 ℳ auf den Güterverkehr, 88 605 ℳ auf den Personen- und Gepäckverkehr entfallen. Die Gesammtausgaben bezifferten sich auf 165 396 (174 567) ℳ, so dass ein Ueberschuss von 57 031 (35 476) ℳ verblieben ist. Davon dienen zu Abschreibungen bezw. Rücklagen in den Erneuerungsfonds 33 544 (32 920) ℳ, in den Spezialreservefonds 5 346 (5 319) ℳ, in den Reservefonds 299 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnabgabe 4 773 ℳ (wie im Vorjahr), zu sonstigen Rücklagen 2 613 (1 981) ℳ. Nach statutarischer Bestimmung haben die Aktionäre Anspruch auf eine Dividende von 3,5 % gleich 186 165 ℳ. Aus den Betriebseinnahmen bleibt jedoch nur ein Betrag von 5 682 ℳ zur Vertheilung als Dividende verfügbar und müssen deshalb die Kreise Luckau und Schweinitz in Gemässheit des Statuts die für 1899/1900 an den vollen 3,5 % Dividende fehlenden 180 383 ℳ zuschiessen.

— **Fischhausener Kreisbahn.** Die in Nr. 57 S. 877 d. Ztg. erwähnte, von der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft hergestellte Kreisbahn ist nunmehr im Bau so weit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung schon zum 20. d. Mts. in Aussicht genommen ist, sofern sich in dem bereits anberaumten Termin zur landespolizeilichen und betriebstechnischen Abnahme Anstände nicht ergeben. Die Bahn ist normalspurig, schliesst in Marienhof an die Samlandbahn, erhält die Stationen Rotzlanken, Arissau, Thierenberg, Norgau, Kallen, Gaffken und endigt in Fischhausen (Station der ostpreussischen Südbahn). Auf der Feldmark Gaffken wird an der von der ostpreussischen Südbahn verwalteten Nebenbahn Fischhausen-Palmnicken eine Haltestelle errichtet, welche ebenso wie die Theilstrecke Gaffken-Fischhausen in den Gemeinschaftsbetrieb beider Bahnen tritt. In Fischhausen legt die Fischhausener Kreisbahn einen selbständigen Bahnhof an, welcher durch Anschlussweiche mit der Fischhausen-Palmnicker Bahn in Verbindung gesetzt wird.

— **Samlandbahn.** Auf dieser am 14. Juli d. J. eröffneten Bahn (vergl. Nr. 57 S. 877 d. Ztg.) werden von jetzt ab neben dem Eil- und Stückgüterverkehre auch Güter und Vieh in Wagenladungen befördert. Der direkte Uebergangsverkehr von und zur Staatsbahn bleibt einstweilen noch ausgeschlossen. Die Beförderung von Gütern zwischen den einzelnen Bahnhöfen Königsbergs wird durch einen Speditör besorgt.

— **Eisenbahnbrücke bei Elsfleth.** Die durch Gegenfahren eines Schleppkahns am 29. Juni d. J. schwer beschädigte Eisenbahnbrücke über die Hunte bei Elsfleth im Zuge der oldenburgischen Staatsbahnstrecke Hude-Nordenham ist seit dem 16. d. Mts. durch untergebrachte Holzjoche einstweilen wieder fahrbar hergestellt worden, so dass von da an wieder direkte Personenzüge über die Brücke verkehren. Ein grösserer Umbau, durch den die Brücke allen Anforderungen des Eisenbahn- wie des Schifffahrtsbetriebes entsprechend hergestellt werden soll, wird beabsichtigt; man hofft ihn bis zum nächsten Frühjahr zu vollenden.

— **Anwendung des Rohstofftarifs auf Kohlensendungen u. dergl. auf den bayerischen Staatsbahnen.** Zur Bekämpfung etwaiger weiterer Kohlenvertheuerung ermächtigte, wie die „Korrespondenz Hoffmann“ meldet, die bayerische Staatsregierung die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen, im direkten Verkehr mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen und anderen an der Tarifmaassnahme sich betheiligenden Staats- und Privatbahnen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts, Torf und Torfbriketts im Versand von den deutschen Seehäfen und den deutschen binnenländischen Umschlagplätzen mit sofortiger Gültigkeit auf die Dauer von 2 Jahren die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs auf den bayerischen Staatsbahnen anzuwenden.

— **Eine auf Verminderung der Rauchbelästigung durch Lokomotiven** abzielende Verfügung ist kürzlich durch die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ergangen. Es ist darin gesagt, dass sich in der letzten Zeit die Klagen über Rauchbelästigung durch Lokomotiven gemehrt haben und dass es den betheiligten Stellen des äusseren Dienstes zur Pflicht gemacht wurde, je in ihrem Theil und in gegenseitigem Zusammenwirken alles aufzubieten, um Belästigungen der Reisenden und Anwohner der Bahnhöfe durch starkes Qualmen der Lokomotiven entgegenzutreten. Wenn es auch nicht möglich sei, dieses Qualmen in allen Fällen zu verhindern, so könne es doch vielfach vermindert oder nahezu ganz vermieden werden durch sorgsame, den besonderen Umständen Rechnung tragende Behandlung des Feuers, z. B. dadurch, dass die Kohlen nur in kleinen Mengen aufgegeben werden (was insbesondere dann unerlässlich sei, wenn die Lokomotiven mit geschlossenem Regulator fahren oder still stehen), durch theilweises Oeffnen der Feuerthüre oder durch kurzes Ingangsetzen des Hilfsbläsers unmittelbar nach dem Aufwerfen frischer Kohlen. Insbesondere aber lasse sich ein starkes Qualmen, abgesehen von der Anheizzeit, bei den mit Langer'scher Rauchverzehrung ausgerüsteten Lokomotiven vermeiden. Einer besonderen Belästigung der Anwohner der Bahnhöfe werde sich in manchen Fällen auch dadurch begegnen lassen, dass bei Aufstellung und Durchführung der Diensteintheilungen, Stationsfahrordnungen und der Eintheilung der Heizhausstände erhöhtes Augenmerk darauf gerichtet werde, die Lokomotivführer zu längerer Aufstellung der Maschinen während des Stationir- und Reservedienstes, jedenfalls aber zum Einsetzen oder Durchbrennenlassen eines frischen Feuers in die Remisen oder an abgelegene Plätze zu verweisen und dass sie mit gut durchgebranntem Feuer und nicht zu früh an den Zug fahren. Auch sei besonders darauf zu achten, dass nicht unmittelbar vor der Durchfahrt oder während des Aufenthaltes auf solchen Stationen grössere Kohlenmengen nachgefeuert werden, bei welchen nach örtlichen Verhältnissen eine Belästigung durch den Rauch zu befürchten sei.

— **Erholungs- und Genesungsheim des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins.** Dieser Verein, welcher aus Beamten der bayerischen Verkehrsanstalten besteht, hat unter dem Vorsitz des Adjunkten Hager in München den Beschluss gefasst, in Brückenau ein Erholungs- und Genesungsheim für seine Mitglieder und deren Angehörige zu gründen. Dieses wird den Namen des Prinzen Ruprecht tragen, der sich mit Gemahlin persönlich um die Ausführung dieser Anstalt bemüht. Die Gunst der Staatsregierung und Generaldirektionen ist dem Unternehmen in Form eines billigen Baukapitals aus der Staatskasse gesichert. Die Ausführung des im deutschen Renaissancestil von Architekt Meier in Würzburg entworfenen dreistöckigen Gebäudes wird der vom Verkehrsverein gegründeten Baugenossenschaft auf 150 000 ℳ zu stehen kommen. Die Stadt Brückenau gibt den Bauplatz (6 000 qm) unentgeltlich. Der Platz liegt über der Stadt am nördlichen Bergeshang mit einer wunderbaren Aussicht auf das Thal und Gebirge. Brückenau bietet alles, was bescheidene Menschen wünschen können: herrliche Luft, wirksame Heilquellen, nervenstärkende Wälder, schöne Spaziergänge, billige Unterkunft.

— **Der X. Verbandstag deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine** ist in der Zeit vom 17. bis 19. August d. J. zu Freiburg i/Br. abgehalten worden. Dem über den Verlauf desselben in der Zeitschrift „Bahn frei“ erstatteten Berichte entnehmen wir, dass in der Versammlung ausser der Erledigung der geschäftlichen Vereinsangelegenheiten wie Jahresbericht und Rechnungsablage auch folgende Gegenstände zur Erörterung gekommen sind, die ein allgemeines Interesse beanspruchen.

Nachdem durch das Reichsgesetz vom 27. Dezember 1899 den dringenden Wünschen der Betriebsbeamten nach einer sachgemässen Aenderung des § 316 des Deutschen Strafgesetzbuchs insoweit entsprochen worden ist, dass die Nothwendigkeit, bei Eisenbahnunfällen gegen den schuldig befundenen Beamten Gefängniss zu verhängen, in Fortfall gekommen und die Mög-

lichkeit gegeben ist, in milderen Fällen auf Geldstrafe zu erkennen, richtet sich das Bestreben der betheiligten Kreise nunmehr dahin, eine weitere Milderung der einschlägigen §§ 316 und 319 in der Weise zu erzielen, dass einestheils bei einer zu erkennenden Freiheitsstrafe anstatt auf Gefängniss auch auf Festungshaft erkannt werden kann, und dass anderntheils die zu verhängende Unfähigkeit zur Verwendung im Eisenbahndienst sich nicht auf den Dienst in seinem gesammten Umfange, sondern nur auf einzelne Zweige desselben zu erstrecken braucht. Nach Verlesung und Besprechung eines vom Generaldirektionssekretär Dr. Reindl zu München in dieser Angelegenheit erstatteten Gutachtens wurde eine Kommission für die Zusammentragung und Sichtung des betreffenden Materials eingesetzt mit dem Auftrage, sich wegen endgültiger Ausarbeitung einer Eingabe mit dem Rechtsanwalt des Verbandes, Dr. Böthke, ins Einvernehmen zu setzen, damit die Sache bei der bevorstehenden Revision des Strafgesetzbuchs ihre volle Würdigung finde. — Von dem Vereine der Reichseisenbahnbeamten war beantragt worden, der Verband möge geeignete Schritte beim Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu Berlin unternehmen, um eine Verbesserung der reichsländischen Eisenbahnbeamtenverhältnisse in folgenden Punkten zu erzielen: a) Anrechnung der Diätarjahre bei den aus Militäranwärtern hervorgegangenen Beamten, b) Regelung der Anstellungsverhältnisse im Wege der Gesetzgebung oder Verordnung, c) Gewährung von Vergütungen für Dienstleistungen im Nachtdienste, d) Gewährung von einmaligen jährlichen Freifahrten für die Familien der Eisenbahnbeamten. Diesem Antrage gegenüber wurde geltend gemacht, dass es in der Sache nicht von Vortheil sein könne, wenn die reichsländischen Beamten ein Dazwischentreten des Verbandes erstrebten, bevor sie sich noch mit ihrer Behörde in den betreffenden Fragen in Beziehung gesetzt hätten. Erst wenn dies geschehen, könne erforderlichen Falls der Verband etwaige weitere Schritte in Erwägnng ziehen. In diesem Sinne fiel, nachdem auch die reichsländischen Beamten ihr Einverständniss erklärt hatten, der Beschluss der Versammlung aus, und wurde demnach eine weitere Erörterung der gedachten Fragen von der Tagesordnung abgesetzt.

— **Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten.** Im Jahre 1889 bildete sich auf Anregung des Rechnungsrathes Schremmer und mit Genehmigung des königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ein Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten, der seine Wirksamkeit am 1. Januar 1890 eröffnete. Ueber die nunmehr zehnjährige Thätigkeit dieses Vereins gibt eine Flugschrift des Rechnungsrathes Radke Aufschluss, der wir entnehmen, dass am Schlusse des zehnten Jahres die Mitgliederzahl auf 96 218 und die versicherte Summe auf 373 000 000 ℳ angewachsen war. Wie sehr dem Vereine das Wohlwollen der leitenden Staatsbehörden zu theil geworden ist, geht aus dem Umstande hervor, dass die Einziehung der von den Mitgliedern zu zahlenden Beiträge durch Abzüge an deren Gehältern erfolgt und dass ihm gestattet ist, seinen Schriftwechsel mit den Eisenbahnzügen zu versenden. Auf diese Weise hat sich für und durch die preussischen Bahnbeamten ein Akt genossenschaftlicher Selbsthilfe vollzogen, der vielen Betheiligten zum grossen und dauernden Nutzen gereicht. Wenn auch die zu zahlenden Beiträge — 60 ₰ für 1 000 ℳ — von denen der Versicherungsgesellschaften nicht sehr verschieden sind, soweit diese in Berlin und anderen grossen Städten erhoben werden, wo die Feuersicherheit eine bedeutende ist, so gewähren sie doch den zahlreichen in kleinen Städten und ländlichen Ortschaften wohnenden Beamten eine wesentliche Ermässigung ihrer Ausgaben; denn die in mehr ländlichen Verhältnissen von den Versicherungsgesellschaften erhobenen Beiträge stellen sich zum Theil recht erheblich höher. Unter diesen Umständen erscheint es als eine ganz besonders dankenswerthe Maassregel, dass die letzte Generalversammlung des Vereins beschlossen hat, auch die ständigen Arbeiter der Staatsbahnen zu dieser Versicherung zuzulassen, wodurch deren Vortheile auch einem weiteren Kreise von 120 000 Personen zugänglich werden.

Die Geschäfte des Vereins werden von einem Hauptausschuss, der seinen Sitz in Berlin hat, und von 25 Bezirksausschüssen besorgt, von denen je einer für jeden preussischen Direktionsbezirk, einer für die Beamten der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, einer für die im Königreich Sachsen und im Herzogthum Anhalt, einer für die im Herzogthum Braunschweig wohnenden Mitglieder und einer für die Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Reichseisenbahnamtes besteht. An der Spitze des Vereins steht als Vorsitzender des Verwaltungsrathes der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Oberregierungsrath Gerlach in Berlin.

— **Eine Kriegs-Sanitätsübung in grossem Stil** fand am 9. d. Mts. Vormittags auf der Strecke der Militär-Eisenbahn Berlin-Sperenberg und auf einem bei letzterem Orte gelegenen Gelände statt. Die Eisenbahnbrigade hatte der „Nordd. Allg. Ztg." zufolge einen Sonderzug zur Verfügung gestellt, der aus je einem Wagen I. und III. Klasse, zwei Militär-Transportwagen, einem Wagen IV. Klasse und fünf Gepäckwagen bestand. Bereits um 6 Uhr trat die Berliner Sanitätskolonne mit 162 Mann auf dem Uebnngsplatze der Militär-Eisenbahn an. Ausserdem waren die im Samariterdienst ausgebildeten Invaliden des Neubabelsberger Invalidenheims sowie einige Herren der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger zur Uebung hinzugezogen. Es galt nun zunächst, den Zug für die Zwecke des Krankentransportes einzurichten. Der Wagen IV. Klasse und zwei der Gepäckwagen wurden nach dem System des anwesenden bayerischen Sanitätssergeanten J. Linxweiler eingerichtet, welches das deutsche Centralkomitee des Rothen Kreuzes angenommen hat. Bei diesem System werden Rohrsäulen, die je nach der Wagenhöhe verlängert oder verkürzt werden können, zwischen Boden und Decke der Wagen mittelst Schrauben festgeklemmt. In die Säulen sind Schlitze eingeschnitten, in deren Höhe sich im Innern der Säulen Spiralen befinden; auf diesen federn die in die Schlitze eingesteckten Querbalken, so dass die auf den angehängten Tragen liegenden Verwundeten vor Erschütterungen während der Fahrt nach Möglichkeit geschützt sind. Die Einrichtung eines Wagens nach diesem System erfolgt in 3¼—4 Minuten. Jeder der drei nach diesem System eingerichteten Wagen brachte eine bestimmte Anordnung der Unterbringung zur Anschauung; der eine war für 8 Schwerverwundete, der zweite für 12 Leichtverwundete hergerichtet, der Güterwagen zeigte die Art der Ausrüstung der Wagen bei Dampf- oder Ofenheizung. Einer der Güterwagen war ausserdem mit einer von Linxweiler neu erfundenen Lüftung versehen. Der dritte Gepäckwagen zeigte das neueste der Systeme, das von Hugo Georgie, dem Depotverwalter der Sanitätskolonne Koburg, erfundene. Dieses wird horizontal hergerichtet und kann somit auch für offene Wagen, Schiffe, Schleppkähne u. dergl. verwendet werden. Die Einrichtung eines Wagens nach diesem System nahm auch kaum 5 Minuten in Anspruch. Der vierte Gepäckwagen zeigte das bekannte Hamburger System mit Hängevorrichtungen. Der letzte Wagen veranschaulichte ausser dem Grund'schen System mit Plattfedern und Querbäumen das des Generalarztes Port, das keine bereit zu haltenden Geräthe voraussetzt. Kurz vor 10 Uhr setzte sich der Sanitätszug in Bewegung. Im ersten Militärtransportwagen hatte eine Krankenträgerabtheilung von 40 Mann in voller Kriegsausrüstung Platz genommen. Zur Abtheilung gehörten auch zwei Radfahrer. Nach einstündiger Fahrt langte man in Sperenberg an, wo der Sanitätskolonne die Aufgabe gestellt wurde, die Verwundeten eines Waldgefechtes aufzusuchen und sie vom Verbandplatz auf requirirten Bauernwagen nach dem Lazarethzug zu schaffen.

— **Beseitigung des Akkumulatorenbetriebes bei den Berliner Strassenbahnen.** Die grossen Betriebsstörungen, welche auf den Berliner Strassenbahnen infolge des Schneefalls im vorigen Winter zu beklagen waren, sind bekanntlich am stärksten auf den mit Akkumulatoren betriebenen Strecken hervorgetreten. Die meisten Akkumulatorwagen versagten sogar damals ganz. Auch im übrigen hat sich gezeigt, dass Betriebsstörungen und Unglücksfälle auf den Strecken mit Akkumulatorenbetrieb ungleich zahlreicher sind, als auf denjenigen mit Oberleitungsbetrieb. Diese Wahrnehmungen haben den Minister der öffentlichen Arbeiten veranlasst, in eine Prüfung darüber einzutreten, ob der Akkumulatorenbetrieb sich für die Bewältigung eines so starken Verkehrs, wie ihn die Reichshauptstadt aufweist, überhaupt eignet. Zum Zwecke dieser Prüfung sind Gutachten, wie die „Berl. Polit. Nachr." melden, namhafter, wissenschaftlicher Autoritäten auf dem Gebiete der Elektrizität, namentlich von Professoren der hiesigen technischen Hochschule eingezogen worden. Diese Gutachten sprechen sich übereinstimmend dahin aus, dass nach dem heutigen Stande der Technik der Akkumulatorenbetrieb noch sehr grosse Unvollkommenheiten aufweist und sowohl im Interesse der Betriebssicherheit als der Sicherheit des Publikums erheblichen Bedenken unterliegt. Die Akkumulatoren stehen in Bezug auf Kraftentwickelung weit hinter Ober- und Unterleitung zurück. Ihre Ladung muss für einen energischen Betrieb zu oft erneuert werden. Ueberdies begegnet die Ladung der Akkumulatoren aus der Oberleitung auch beträchtlichen technischen Schwierigkeiten. Die Akkumulatoren selbst sind noch so schwer, dass sie das Gewicht des Wagens in sehr unerwünschter Weise erhöhen, häufig genug das Obergestell des Wagens beschädigen und dadurch, abgesehen von der übermässigen Abnutzung des rollenden Materials, Betriebsstörungen zur Folge haben. Die Akkumulatoren sind endlich in beträchtlichem Maasse feuergefährlich und im Winter, wenn die Wagen geschlossen sind, infolge der Säureentwickelung für das fahrende Publikum nicht nur lästig, sondern auch gesundheitsgefährlich. Aus allen diesen Gründen gelangen die sachverständigen Gutachter sämmtlich zu dem Schlusse, dass bei dem gegenwärtigen Stande der Technik der

Akkumulatorenbetrieb noch nicht zur Bewältigung des starken Strassenverkehrs der Stadt Berlin geeignet ist. Demzufolge ist mit Allerhöchster Ermächtigung von Staatsaufsichtswegen genehmigt worden, dass der Akkumulatorenbetrieb der Grossen Strassenbahn in Berlin allmählich eingestellt und durch eine sachgemässere Betriebsart ersetzt wird. Die meisten jetzt mit Akkumulatoren betriebenen Strecken werden demnächst allmählich in den Oberleitungsbetrieb überführt werden. In Ausnahmefällen, wie z. B. bei der Kreuzung der Strasse Unter den Linden zwischen der Hedwigskirche und dem Giesshause, in denen zwingende verkehrspolizeiliche oder ästhetische Rücksichten den Oberleitungsbetrieb unbedingt verbieten, soll Unterleitungsbetrieb eintreten. In verhältnissmässig kurzer Zeit wird demzufolge der Akkumulatorenbetrieb in Berlin ganz verschwinden und damit auch den Klagen und Beschwerden abgeholfen sein, zu denen er dem verkehrenden Publikum bisher Anlass gegeben hat.

Ueber diese Angelegenheit wird weiter gemeldet: Der Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die weitere Zulassung des elektrischen Oberleitungs- anstatt des Akkumulatorenbetriebes im Strassenbahnverkehr wird demnächst in Gestalt einer landespolizeilichen Verfügung zur Veröffentlichung gelangen. Zunächst wird das Polizeipräsidium im Verein mit der städtischen Verkehrsdeputation und der königlichen Eisenbahndirektion nach Anhörung der Strassenbahngesellschaft diejenigen Strecken bestimmen, auf welchen der Oberleitungsbetrieb künftig wird zugelassen werden können. In erster Linie dürfte die Leipzigerstrasse, welche infolge der häufigen Verkehrsstörungen am meisten zu Beschwerden Anlass gab, mit oberirdischen Leitungsdrähten versehen werden; die letzteren dürften in dieser Geschäftsstrasse nicht allzusehr ins Auge fallen, da man sich bereits an die Lichtkabel gewöhnt hat, an welchen die grossen Bogenlampen auf die Mitte des Fahrdamms herabhängen. Die Direktion der Grossen Berliner Strassenbahn lässt inzwischen alle Vorbereitungen treffen, um noch vor Anbruch des Winters die Neuerung auf den zugestandenen Strecken zur Ausführung bringen zu können. Die Umänderung der Akkumulatoren wird zwar erhebliche Kosten erfordern, dafür werden die Wagen aber bedeutend leichter und lenkbarer, der Betrieb sicherer und die Schienenabnutzung geringer.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnanschluss Cervignano-S. Giorgio di Nogaro.** Die amtliche „Wiener Zeitung" veröffentlicht den zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien abgeschlossenen Staatsvertrag betreffend den schon seit einigen Jahren eröffneten Eisenbahnanschluss an der österreichisch-italienischen Grenze Cervignano-S. Giorgio di Nogaro. Der Anschluss ergibt sich einerseits durch die von der Friauler Eisenbahngesellschaft hergestellte Verlängerung ihrer bestehenden, vom Staate betriebenen Linie Monfalcone-Cervignano bis zur Grenze, andererseits durch die von der venetianischen Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten ausgebaute Abzweigung von S. Giorgio di Nogaro in der Richtung zur Grenze.

— **Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Zahlreiche Mitglieder des aufgelösten österreichischen Abgeordnetenhauses, welche vor kurzem dem Stapellauf der „Habsburg" in Triest beiwohnten, traten aus diesem Anlasse zu einer Erörterung der Investitionsvorlage zusammen. Selbstverständlich unterblieb jede Beschlussfassung; aber allseitig wurde dem dringenden Wunsche Ausdruck gegeben, dass die Regierung die eingeleiteten Schritte zur Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung unbeirrt durch alle Vorkommnisse weiter verfolgen sowie auch die Landesausschüsse der unmittelbar betheiligten Länder die bereits durch die Landtage beschlossenen Beihilfen zum Bau der in Aussicht stehenden Bahnen zur Verfügung stellen mögen. Es wurde zugleich zum Ausdrucke gebracht, dass zur Einhaltung der Bauzeit ein ununterbrochener Fortgang der Arbeiten unbedingt nothwendig sei und in dieser Beziehung die Regierung bestimmt auf den Dank der Bevölkerung rechnen dürfe.

— **Investitionen der Südbahn.** In den letzten Tagen ist der Verwaltung der Südbahn ein neuerlicher Erlass des Eisenbahnministeriums zugekommen, in welchem sie aufgefordert wird, eine ganze Reihe von umfangreichen Investitionen auszuführen. In einer Sitzung des Verwaltungsrathes wurde der Beschluss gefasst, beim Eisenbahnministerium Vorstellungen gegen die nach der Ansicht der Südbahnverwaltung zu weit gehenden Investitionsforderungen zu erheben. Wir behalten uns vor, auf diesen Erlass des näheren zurückzukommen.

— **Eröffnung der nordböhmischen Transversalbahn.** Am 17. d. Mts. gelangte, wie bereits in Kürze mitgetheilt wurde, die letzte, etwa 46 km lange Theilstrecke Niemes-Gabel-Reichenberg der von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn erbauten, 145 km langen nordböhmischen Transversalbahn, welche die Städte Teplitz, Lobositz, Leitmeritz, Auscha, Böhmisch-Leipa, Reichstadt, Niemes und Gabel mit Reichenberg in unmittelbare Schienenverbindung bringt, zur Betriebseröffnung. Damit gelangt ein für ganz Nordböhmen bedeutsames Werk zum Abschlusse. Eine grosse Zahl von aufblühenden deutschen Städten und Gemeinden Nordböhmens wird hierdurch in unmittelbare kürzeste Bahnverbindung gebracht, zahlreiche Orte, welche bisher einer Eisenbahn entbehrten, in den Bahnverkehr einbezogen. Die wirthschaftliche Bedeutung der nun vollendeten Bahn liegt besonders in der damit geschaffenen direkten Bahnverbindung zwischen dem nordwestböhmischen Braunkohlenbecken und dem grossen Reichenberger Industriegebiete, durch welche ein erleichterter Bezug von Braunkohlen gesichert erscheint, da die Aussig-Teplitzer Eisenbahn die leistungsfähigsten Kohlenwerke an ihre Linien angeschlossen und in Reichenberg durch einen in günstigster Lage zur Stadt angelegten Kohlenbahnhof mit grossen Lagerplätzen für einen bequemen Kohlenbezug und für die Ermöglichung von Gleisanschlüssen an die zahlreichen Fabriken vorgesorgt hat. Der Bau dieser der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Lokalbahn konzessionirten, aber von ihr als Hauptbahn zweiten Ranges hergestellten Bahn erforderte einen Kostenaufwand von etwa 44 000 000 Kr. Seit dem im Jahre 1888 durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bewirkten Bau der mährisch-schlesischen Städtebahn (Kremsier-Bielitz) ist zum erstenmale wieder in Oesterreich eine grosse Eisenbahnlinie durch ein Privateisenbahnunternehmen ohne jede staatliche oder anderweitige finanzielle Unterstützung ganz aus eigenen Mitteln erbaut worden. Bei der Bauausführung haben sich mannigfache Schwierigkeiten und Verzögerungen aus der innerpolitischen Lage ergeben, zunächst bei dem die Mitwirkung des Reichsrathes erfordernden Verkauf der vormaligen, nun in die Transversalbahn einbezogenen Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa-Niemes und dem damit zusammenhängenden Kampf um die Linienführung, und jetzt wieder bei dem Umbau des Bahnhofes der süd-norddeutschen Verbindungsbahn in Reichenberg, für welchen die Geldbeschaffung ohne legislative Mitwirkung bisher nicht erzielt werden konnte, endlich auch durch die bei diesem Bahnbau zu überwindenden baulichen Schwierigkeiten und zur Ausführung gelangten grossen Bauwerke, welche die nordböhmische Transversalbahn in technischer Beziehung zu einer der sehenswerthesten neueren Bahnen machen.

In Reichenberg ist für die südöstlich von der Stadt und von dieser durch die bestehenden Bahnhofsanlagen der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Zittau-Reichenberger Bahn getrennten grossen Gemeinden Johannesthal und Rosenthal ein eigener Bahnhof erbaut worden, von welchem die Bahnlinie in grossen Krümmungen und starkem Gefälle nach dem bestehenden Hauptbahnhofe der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und nach dem im sogenannten alten Teiche von Reichenberg gelegenen Lokalgüter- und Kohlenbahnhofe der Aussig - Teplitzer Eisenbahn führt. Wie bereits mitgetheilt wurde, ist infolge des bisher nicht bewirkten Umbaues des seit langem unzulänglichen Hauptbahnhofes der süd-norddeutschen Verbindungsbahn eine Einfahrt der Personenzüge der Transversalbahn in diesen Bahnhof bis auf weiteres nicht möglich, und werden deshalb die Personenzüge der Lokalbahn zunächst nur von und bis zu dem unmittelbar vor dem Hauptbahnhofe gelegenen Bahnhof Rosenthal (Reichenberg Aussig - Teplitzer Eisenbahn) der Gablonz-Tannwalder Eisenbahn geführt werden können.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** im A u g u s t d. J. stellen sich nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

		gegen das Vorjahr	
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . . .	7 691 215	(+ 127 756)	Kr.
Südbahn	9 180 528	(+ 150 513)	„
Staatseisenbahngesellschaft . . .	5 190 968	(+ 110 356)	„
Nordwestbahn garantirte Linie . .	2 089 715	(— 79 386)	„
Elbethalbahn . . .	1 325 876	(+ 71 134)	„
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	811 738	(— 79 125)	„
Aussig-Teplitzer Bahn	1 241 504	(+ 182 101)	„
Buschtêhrader Bahn lit. A.	743 534	(+ 29 200)	„
„ „ „ B.	1 407 978	(+ 77 700)	„
Böhmische Nordbahn	993 789	(+ 9 055)	„

— **Kinderasyl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Generalversammlung der Nordbahn vom 1. Juni 1898 beschloss bekanntlich anlässlich der Feier des 50jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers die Errichtung eines Kinderasyls (vergl. Nr. 31 S. 474 d. Ztg.). Bei einer Zählung im Jahre 1895 ergaben

sich unter etwa 5400 Unterbeamten und Dienern der Nordbahn 2500 Familienväter mit zusammen 4800 Kindern, von denen sich nur ungefähr zwei Drittel in Stationen befanden, in denen bessere Bildungsanstalten zu finden waren. Der grossen Zahl von Kindern, welche unter den ungünstigen Verhältnissen leiden, muss die Reihe jener noch hinzugefügt werden, welchen die plötzlich eingetretene Erwerbsunfähigkeit der Eltern oder gar der Verlust der Ernährer den Lebensweg erschwert — die Nachkommen der in Ausübung des Berufes verunglückten Bediensteten. Diese Verhältnisse waren für den Entschluss bestimmend, zum bleibenden Gedächtnisse an das Regierungsjubiläum ein Kinderasyl zu gründen.

Die Anstalt soll für 100 Knaben und 100 Mädchen im Alter von 6 bis 14 Jahren Unterkunft, Verpflegung, Bekleidung und planmässige Erziehung bieten. Der gesetzlich vorgeschriebene Volksschulunterricht soll durch eine Vorbildung auf gewerblichen Gebieten ergänzt werden, welche den Uebergang zur praktischen Lebensthätigkeit vermittelt. Für die baulichen Herstellungen einschliesslich Grunderwerb wurde der Gesammtbetrag von 640000 Kr. gewidmet, während der Betriebsaufwand für das Jahr mit 120000 Kr. veranschlagt wurde.

Um den Bestand der Anstalt zu sichern, wurde für dieses Projekt die Genehmigung der Regierung und die Zusicherung eingeholt, dass im Falle der Verstaatlichung des Eisenbahnunternehmens die Anstalt im bezeichneten Sinne fortgeführt werde; mit Rücksicht darauf wurde die Stiftung in das Eisenbahnbuch eingetragen. Das Kapital wird aus dem allgemeinen Reservefonds entnommen, der Jahresaufwand aus den Betriebseinnahmen bestritten.

An der Anstalt sollen nur körperlich und geistig gesunde Kinder Aufnahme finden. Es wurde eine fünfklassige Anstaltsschule mit deutscher Unterrichtssprache nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen angenommen und die Ergänzung der Lehrfächer durch Unterweisung der Kinder in Schusterei, Schneiderei, Gärtnerei und in Handfertigkeiten, wie Papparbeiten, Schnitzarbeiten usw. ins Auge gefasst. Der Religionsunterricht wird den Zöglingen durch Seelsorger ihres Glaubensbekenntnisses ertheilt, wodurch der interkonfessionelle Charakter der Anstalt gewahrt wird. Die Leitung und Oberaufsicht erhält ein pädagogisch geschulter, verheiratheter Direktor, dem ein aus männlichen und weiblichen Mitgliedern bestehendes Lehrpersonal sowie die zur gewerblichen Unterweisung bestimmten Personen unterstehen, welchen auch die Aufsicht über die Kinder in ihrer schulfreien Zeit zufällt.

Die Anstalt wird in Feldsberg in Niederösterreich, einem im Hügelland gelegenen Städtchen, auf einer Fläche von etwa 50000 qm hergestellt, welche am Fusse eines bewaldeten Hügels liegt. Der grosse Bauplatz in freier Lage erforderte zur Vermeidung eines geschlossenen Baukörpers die Errichtung einer Gruppe von Gebäuden und so entstand die Anordnung eines grösseren Mittelgebäudes (hauptsächlich für gemeinschaftlich zu benutzende Räume, als Schulräume, Festsaal, Speisesäle usw.) und je eines Seitengebäudes rechts und links von diesem für 100 Knaben und 100 Mädchen als Wohngebäude (Schlafräume, Aufenthaltsräume, Wohnräume für die Aufsichtspersonen usw.).

Je 25 Kinder bilden eine unter einem Lehrer und einem diesem unterstellten Aufsichtsorgan stehende gesonderte Abtheilung mit eigenem Schlafsaal, Waschräumen, Lehrerzimmer usw.

Der Beheizung dient eine Centralheizungsanlage. Zur Beleuchtung soll Acetylengas verwendet werden, das an einer Centralstelle erzeugt und durch Rohrleitung in die einzelnen Gebäude geführt wird.

Wenn auch in der inneren Ausstattung grosse Einfachheit zur Richtschnur genommen wurde, so ist doch durch hohe Raumverhältnisse und günstige Beleuchtung auf eine freundliche Wirkung der Innenräume hingearbeitet. Feuersichere Decken, massive Treppen verbürgen die Dauerhaftigkeit der Bauherstellungen. Besonders erwähnenswerth ist, dass sämmtliche Deckenkonstruktionen und die inneren Treppenstufen nach dem System Hennebique in Beton mit Eiseneinlagen ausgeführt werden. Vor der Gebäudereihe und dieselbe einschliessend wird sich ein geräumiger Nutz- und Ziergarten ausdehnen, von den Fronten nach abwärts geneigt. Grosse Spielplätze, mit breiten Gehwegen verbunden, sind vor den Häusern vorgesehen.

— **Eisenbahntarifkurse in Prag.** In der Zeit vom 16. Oktober bis 15. November 1899 hat die Prager Handels- und Gewerbekammer einen Eisenbahntarifkurs veranstaltet, welcher den Zweck verfolgte, die Kenntniss der Grundzüge des Frachtrechtes und der Tarifvorschriften in den Kreisen der Handels- und Gewerbetreibenden sowie des von ihnen beschäftigten Hilfspersonales zu verbreiten. Das Programm des Kurses umfasst nach der „Oesterr. Eisenbahnzeitung" das Eisenbahnfrachtrecht, die Grundzüge des Eisenbahntarifwesens und praktische Uebungen. Die Vorträge wurden in böhmischer Sprache abgehalten. Als volkswirthschaftliche Einleitung wurde eine Vorlesung über die Entwickelung der Eisenbahnpolitik vorausgeschickt. Zu diesem Kurse wurden zusammen 62 Theilnehmer zugelassen, darunter 54 Angestellte in Handels- (21), Industrie- (20), Verkehrs- (9) Betrieben und Geldinstituten (4), 4 Beamte von gewerblichen Fachvereinen, 1 Handelsschulprofessor, dann 8 selbständige Gewerbetreibende (Handel 1, Industrie 2), sämmtliche aus Prag und den Vororten. Von den Theilnehmern wurde eine Einschreibegebühr von 5 Kr. eingehoben und der Ertrag zur Anschaffung von Lehrbehelfen verwendet. Der Besuch der Vorträge war ein sehr zufriedenstellender.

Angesichts des günstigen Erfolges dieses ersten Kurses hat das Kammerpräsidium in den Monaten März bis April d. J. einen zweiten Eisenbahntarifkurs — mit deutscher Vortragssprache — und einen böhmischen Kurs über das Zollwesen veranstaltet. Zu dem Zollkurse wurden 35 und zu dem Eisenbahntarifkurse 50 Theilnehmer zugelassen.

In der Zeit vom 28. Mai bis 28. Juni d. J. fand ein — nur den Besuchern der allgemeinen Tarifkurse zugänglicher — Fortbildungstarifkurs, und zwar vorerst mit böhmischer Vortragssprache statt, welcher sich ausschliesslich auf praktische Uebungen aus dem Bereiche des Eisenbahntarifwesens beschränkte. An diesem Kurse haben 18 Hörer des böhmischen Tarifkurses theilgenommen.

Das Vorgehen der Prager Handelskammer mit der Errichtung von Tariflehrkursen verdient die volle Beachtung der Schwesterkammern.

— **Das Recht des Reisenden auf Beförderung.** Ein Reisender war bereits 11 Minuten vor Abgang des Zuges, den er benutzen wollte, bei der Stationskasse erschienen, um die Karte zu lösen. Infolge starken Andranges bei der Kasse (es war ein Sonntag) erhielt er die Karte erst knapp vor Abgang des Zuges, und als er den Bahnsteig erreichte, war der Zutritt bereits gesperrt. Er versuchte vergeblich, die Bewilligung zu erhalten, den Zug, der noch in der Halle stand, benutzen zu dürfen, doch ging der Zug ohne ihn ab. Er fuhr nun mit einem späteren Zug, der in der Bestimmungsstation des Reisenden keinen Aufenthalt hatte, bis zu der der letzteren nächstgelegenen Station, in welcher der Zug hielt, und von dort mit einem Wagen nach der Zielstation. Er verklagte darauf die Bahngesellschaft vor dem Bezirksgericht für Handelssachen in Wien auf Ersatz von 6 Kr. für die Wagenfahrt und von 60 Heller als Rückersatz des auf die nicht benutzte Theilstrecke entfallenden Fahrgeldbetrages. Vom Kläger wurde geltend gemacht, dass die Nichtabfertigung desjenigen, der rechtzeitig im Bahnhofe zur Lösung der Karte erschienen sei, ein Verschulden der Bahn begründe, für welches diese ersatzpflichtig sei. Der Vertreter der verklagten Bahn wendete ein, dass die Gesellschaft die weitgehendsten Maassnahmen zur Bewältigung des Sonntagsverkehres treffe, dass es übrigens ein Recht des Reisenden auf Beförderung mit einem bestimmten Zuge nicht gebe. Der Richter sprach die Bahn schuldig, dem Kläger den Betrag von 6 Kr. für die Wagenfahrt zu zahlen. Aus der beeideten Zeugenaussage des Klägers habe sich ergeben, dass er 11 Minuten vor Abgang des Zuges sich an der Kasse eingefunden und auch eine Karte zur Benutzung des Zuges, mit dem er fahren wollte, erhalten habe. Hierdurch habe er sich vertragsmässig ein Recht zur Beförderung mit diesem bestimmten Zuge erworben. Konnte er wegen langsamer Kartenausgabe oder wegen Ueberfüllung des Zuges nicht befördert werden, so sei ihm die Bahn ersatzpflichtig. Dagegen wies der Richter das Begehren auf Rückersatz des Fahrgeldes für die nicht benutzte Strecke ab, weil die Bahn ihm hierfür die Wagenkosten ersetzte.

— **Eisenbahn Lundenburg-Kutti.** Am 8. d. Mts. wurde die Lokalbahn Lundenburg-Landesgrenze-Kutti mit den Verkehrsstellen Landshut und Broczkó dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie zweigt von der Station Lundenburg der Hauptlinie Wien-Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab, führt über Landshut nach der mährisch-ungarischen Landesgrenze und von dort nach Station Kutti der ungarischen Nordwest-Lokaleisenbahngesellschaft. Die neue Linie ist berufen, im Verkehrswesen Oesterreich-Ungarns eine wichtige Rolle zu spielen, indem ein grosser Theil des Verkehrs zwischen Ungarn einerseits und Mähren und Böhmen sowie den Hinterländern andererseits auf dieser nunmehr ausgebauten Strecke abgewickelt werden kann. Die 10,3 km lange Theilstrecke Lundenburg-Landesgrenze ist Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche auch den Betrieb auf der in Eigenthum der ungarischen Nordwest-Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft gehörigen Anschlussstrecke von der Landesgrenze bis Kutti für Rechnung der ungarischen Staatsbahnen führt, in deren Betriebe die Linien der vorgenannten Lokalbahngesellschaft stehen.

— **Investitionen der ungarischen Staatsbahnen.** Der Investitionsbedarf dieser Bahnen für das Jahr 1901 dürfte nach dem festgestellten Programme auf 25000000 bis 27000000 Kr. veranschlagt werden können, zu dessen Bedeckung wohl im Laufe der Zeit der Restbetrag der Investitionsanleihe von 50000000 Kr. herangezogen werden dürfte.

— **Personalnachrichten.** Wie das ungarische „Amtsblatt“ mittheilt, ist der bisherige Direktorstellvertreter der ungarischen Staatsbahnen, Oberinspektor Neugebauer, zum finanziellen Direktor der Staatsbahnen ernannt worden. Direktor Neugebauer, welcher an Stelle des Ministerialrathes Grafen Wickenburg tritt, hat seine Beamtenlaufbahn im Jahre 1873 begonnen, nachdem er seine Studien an der polytechnischen Hochschule zu Zürich mit ausgezeichnetem Erfolge zurückgelegt hatte.

Der Ministerialrath des österreichischen Eisenbahnministeriums Dr. Röll wurde anlässlich der vor kurzem abgehaltenen Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in ausdrücklicher Anerkennung seiner Verdienste um die Förderung der Vereinseinrichtungen zum Mitgliede des Preisausschusses des Vereins neu gewählt.

Vereinsausland.

— **Der internationale Eisenbahnkongress in Paris.** Unter den zahllosen Kongressen, welche in diesem Jahre aus Anlass der Weltausstellung in Paris stattfinden, befindet sich auch, wie unseren Lesern aus dem Leitaufsatz in voriger Nummer bekannt, der vom 20. bis 29. d Mts. abzuhaltende Eisenbahnkongress. Es ist das jedoch nicht eine besonders zur Dekoration der Ausstellung geschaffene Veranstaltung, sondern die regelmässig alle zwei Jahre erfolgende internationale Versammlung, deren Zeitpunkt man dieses Mal vorgerückt und als deren Ort man Paris wegen der Ausstellung gewählt hat. Es werden denn auch entsprechend ausserordentliche Festlichkeiten angekündigt. Der Pariser „Figaro“ vom 11. d. Mts. widmet diesem Kongress einen schwungvollen Artikel, in welchem die Bedeutung des internationalen Eisenbahnkongresses für die Eisenbahnwelt dargelegt wird. Die internationale Kommission des Kongresses hat bekanntlich ihren Sitz in Brüssel, ihren Vorsitz führt der Direktor der belgischen Staatsbahnen, Dubois.

Der „Figaro“ erinnert daran, wie vor einigen Jahren die Delegirten zu Windsor von der Königin Victoria und in Peterhof vom Zaren empfangen worden seien, und schildert dann alle die Ehrungen und Vergnügungen, welche den Kongress in Paris erwarten. Nach dem Präsidenten der Republik wird der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin und sodann eine aus den ersten Persönlichkeiten der französischen Eisenbahngesellschaften zusammengesetzte Kommission die Delegirten begrüssen. Diesen Empfängen werden eine Reihe von prächtigen Festen folgen, die Minister Baudin durch ein grosses Diner eröffnet und die eine Galavorstellung in Versailles mit Spielen der Wasserkünste usw. schliesst. Dazwischen werde die von Herrn Foulon geleitete Kommission die 1200 bis 1500 Kongressdelegirten mit ihren Familien zu einem Riesenbankett in den Tuilerien vereinigen. Am 26. d. Mts. werden das Schloss und die Sammlungen von Chantilly besichtigt.

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.** Die „Neue Zürcher Zeitung“ führt aus dem in Nr. 43 S. 667 unserer Zeitung veröffentlichten Aufsatz über die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung die Schlussfolgerungen an und bemerkt dazu:

„Man wird zugeben müssen, dass der Gewährsmann der deutschen Fachzeitung die Lage der schweizerischen Bundesbahnen, wie sie sich gegenwärtig präsentirt, recht gut erfasst hat; sie ist in der That keine rosige, und es scheint sehr viel Grund vorhanden zu sein, in der weiteren Gesetzgebung vorsichtig abwägend vorzugehen. Hierbei haben wir hauptsächlich auch das Tarifgesetz im Auge: denn schon haben sich im Ständerath, dem dasselbe in der Junisession vorlag, Stimmen geltend gemacht, die nach weiteren Tarifermässigungen, als sie das Gesetz vorsieht, rufen. Ständerath Schumacher z. B. verlangte die Aufnahme einer Bestimmung in das Gesetz, wonach die zur Zeit in irgend einer Verkehrsrelation bestehenden Ausnahmetarife nicht nur beizubehalten, sondern sogar für das ganze Bundesbahnnetz zu generalisiren wären. Ständerath Blumer hinwieder redete den Staffeltarifen das Wort und möchte mit den Kohlen den Anfang machen, während Ständerath Müller die Schmerzen der Landwirthschaft vorbringt und billigere Tarife für Futter- und Düngemittel beantragt. Dass diese und ähnliche Begehrlichkeiten im Nationalrath in neuer, vermehrter Auflage auftauchen werden, kann als ziemlich sicher angenommen werden. Hoffen wir aber, sie werden eben so wenig Gehör finden wie im Ständerath, denn es thut wirklich bitter noth, die Bundesbahnen, von denen man heute ja noch nicht einmal weiss, was sie kosten, nicht durch voreilige Beschlüsse zu kompromittiren. Was dem Volk in der Botschaft zum Rückkaufsgesetz versprochen wurde, soll redlich gehalten werden. Noch weiter zu gehen, obschon die Verhältnisse sich seither bedeutend verschlimmert haben, wäre einfach unverantwortlich.“

— **Wagengestellung für die schweizerische Obstausfuhr.** Bei der starken Obsternte in diesem Jahre hat das schweizerische Eisenbahndepartement eine Konferenz zwischen Vertretern der Bahnverwaltungen und des schweizerischen Bauernverbandes angeordnet und, gestützt auf die Berathungen derselben, die Bahnverwaltungen eingeladen, probeweise für diesen Herbst ihre Stationen anzuweisen, bei Bestellung von Wagen für die Obstausfuhr in denjenigen Fällen, in welchen die Bestimmungsstation der Sendung noch nicht bekannt ist, sich mit der Angabe der Ausgangsstation aus der Schweiz und des Bestimmungslandes zu begnügen. Die Versender sollen von der Vergünstigung nur in zwingenden Fällen Gebrauch machen, damit sie in späteren Jahren wieder gewährt werde. Dem Wunsche des Bauernverbandes, dass die Bahnverwaltungen verpflichtet werden sollen, für die Obstausfuhr nur geschlossene Wagen zu benutzen, hat das Eisenbahndepartement nicht entsprochen. Doch soll möglichst Rücksicht genommen werden.

— **Erlenbach-Zweisimmenbahn.** Der schweizerische Bundesrath hat das allgemeine Bauprojekt dieser Bahn unter einigen Bedingungen genehmigt.

— **Eisenbahnunfall bei Slawjansk (Russland).** Einer Meldung der „Rossija“ zufolge ist am 14. d. Mts. bei Slawjansk an der Bahnlinie Kursk-Charkow-Sebastopol ein Güterzug entgleist. Hierbei wurden 15 „blinde Passagiere“, die den Zug benutzten, theils getödtet, theils verwundet; 20 Güterwagen wurden zertrümmert.

— **Einfluss der chinesischen Wirren auf Sibirien und die sibirische Bahn.** Die chinesischen Wirren machen ihren Einfluss allem äusseren Anscheine nach ganz besonders stark auf wirthschaftlichem Gebiete geltend. Aus den Zeitungsnachrichten könnte man eine lange Reihe verschiedener Schwierigkeiten als Folge des Feldzuges gegen die Chinesen zusammenstellen. Der Bau nothwendiger Eisenbahnlinien ist unterbrochen, die Kreditoperationen der Adels- und der Bauernagrarbank und der städtischen Kreditgesellschaften sind verändert, einige indirekte Steuern wurden erhöht usw. Aus Sibirien wird von weiteren unbequemen Folgen gemeldet. Im Gouvernement Jenissei sind aus vielen Schulen die Lehrer fortgezogen, in den Krieg. Mangel an Arbeitern macht sich an vielen Orten geltend, weil alte und junge Männer ohne Ausnahmen in den Krieg gehen mussten. Von der sibirischen Eisenbahn sind die Aerzte fortgegangen. Die Dörfer an den grossen Verkehrswegen müssen für die Truppen Heu, Stroh und Nahrungsmittel befördern, obgleich die Einwohnerschaft jetzt, in der Erntezeit, vollzählig bei den Feldarbeiten sein müsste. In vielen Orten müssen die Frauen alle landwirthschaftlichen Arbeiten verrichten, weil keine Männer da sind. Es heisst, nur ein Drittel der Menge an Heu und Getreide werde geerntet, welches zur Verpflegung und zum Thierfutter nöthig ist. Im Amurgebiet haben viele industrielle Unternehmungen keine Arbeiter. Der Bau der Eisenbahn in der Mandschurei ist unterbrochen; es findet auch keine Zufuhr von Lebensmitteln aus der Mandschurei für die Goldbergwerke des Amurkreises statt, und die Steinkohlengruben, welche für den Bedarf der Eisenbahn im nördlichen Gebiet eröffnet wurden, sind von den Arbeitern verlassen.

Während so einerseits der Feldzug den regelmässigen Fortgang der Arbeiten ganz bedenklich hemmt, was bei der dünngesäten Bevölkerung Sibiriens ganz besonders schwer ins Gewicht fällt, ist andererseits auch gerade das Gegentheil die Folge und zwar aus ganz derselben Veranlassung. In dieser Beziehung wissen die „Petersb. Wed.“ zu berichten, dass, durch die militärischen Aktionen im fernen Osten veranlasst, auf der ganzen Strecke der sibirischen Bahn von Tscheljäbinsk bis Irkutsk noch nicht dagewesenes Leben herrscht. Man darf wohl sagen, schreibt das genannte Blatt, dass in Sibirien noch niemals solch' ein Treiben gesehen worden ist. Die zumeist stillen Bahnhöfe passiren täglich mehrere Züge mit Truppen und Sanitätskolonnen. Bisweilen bleiben einzelne Truppentheile kürzere Zeit am Ort, wie z. B. in Irkutsk, und wollen untergebracht werden. Da werden denn die Soldaten nicht blos in Privatwohnungen, sondern auch in öffentlichen Gebäuden, unter anderem in den eben leerstehenden Schulräumlichkeiten einquartirt. Jeder Zug wird von massenhaftem Publikum mit Begeisterung empfangen, Speisen werden ausgetheilt, man schenkt Heiligenbilder und sogar Geld. Der Bahnverkehr nimmt immer grösseren Umfang an. Die Güterzüge, welche nach Osten fahren, sind hauptsächlich von der Intendantur befrachtet; von Privaten werden vorherrschend Lebensmittel befördert. Das erreichte Höchstmaass von 10 Zügen täglich erweist sich als unzureichend. Man beabsichtigt baldmöglichst bis zu 11 Paar Zügen abzufertigen; um eine solche Steigerung des Verkehres

durchführen zu können, sind die Vorbereitungen in vollem Gange; namentlich sind Erdarbeiten in Angriff genommen worden, um an sechs Punkten die Dämme für die Anlage von Ausweichestellen zu erweitern. Zugleich ist die Bahnverwaltung genöthigt, ernstlich für die Vermehrung des rollenden Materials zu sorgen, obwohl schon viele Lokomotiven und Wagen von den Weichsel-, den südlichen und anderen russisch-europäischen Bahnen nach Sibirien übergeführt worden sind. Zunächst sind noch viel zu wenig Lokomotiven vorhanden, namentlich von den ganz schweren, wie sie in bergigen Gegenden nothwendig sind.

Dass die sibirische Bahn bei ihrem gegenwärtigen baulichen Zustand bei weitem nicht in der Lage ist, den Anforderungen der augenblicklichen Verhältnisse genügen zu können, liegt auf der Hand. Ja es kann nicht einmal irgendwie auffallend erscheinen, dass die Bahn unter dem Drucke der Nothlage, die der Krieg im Gefolge hat, ihre gesammte Leistungsfähigkeit in den Dienst des Kriegsministeriums stellt, so dass die Ansprüche des wirthschaftlichen Lebens der Bevölkerung unbeachtet bei Seite liegen bleiben. Denn die erste und wichtigste Aufgabe auch der sibirischen Bahn bleibt immerhin die Mitwirkung bei der Landesvertheidigung. Es braucht daher nicht, wie die „Osteuropäische Tarifrundschau" es thut, als Kuriosum angeführt zu werden, „dass die Transportfirma Kuchterin, welche vor Eröffnung der bezüglichen Bahnlinien den Achstransport von Waaren aus und nach Sibirien (insbesondere Thee aus Kjachta und Irkutsk, und europäische Waaren zurück) in grossem Maassstabe besorgte, aus Anlass der gegenwärtigen Transportzustände daran geht, diese Beförderungsweise neuerlich zu organisiren, wobei zunächst der Achstransport von Perm nach Tjumen mit einer Beförderungsdauer von 2 bis 3 Wochen sowie dessen etwaige Fortsetzung nach Tomsk ins Auge gefasst wurde. Die genannte Firma hofft übrigens Frachtpreise festsetzen zu können, welche die Eisenbahnfrachtsätze nicht wesentlich übersteigen werden."

Dass das abgethane Verkehrsmittel, das sonst nur noch auf kürzeren Strecken Dienst zu thun bestimmt ist, aushilfsweise in der Zeit der Noth helfend eintritt, scheint doch wohl selbstverständlich und in Sibirien um so mehr, als die Zeiten, da das Landfuhrwerk das ausschliessliche Beförderungsmittel war, noch gar nicht so lange dahin sind, es daher auch nicht besonders schwer fallen kann, die alte Organisation zeitweise wieder aufleben zu lassen, um wenigstens zum Theil die wirthschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen. Es lässt sich aber unschwer ein Bild davon machen, wie schwer die Verkehrsstockung auf Sibirien lastet, denn weder der Bezug der Bedarfsartikel, noch der Absatz der Produkte, der ja doch Geld ins Land bringt, sind zur Zeit möglich. Wenn derartige Verhältnisse schon alte Kulturländer hart treffen, um wie viel mehr erst ein Land, das eben erst der Kolonisation erschlossen worden ist und um seine Existenz mit unendlich viel widrigen Umständen ringen muss. Nach dieser Richtung hin sind die chinesischen Wirren für Russland und im besonderen für Sibirien eine Störung in der wirthschaftlichen Entwickelung von ganz besonders weittragender Bedeutung. In dieser Beziehung schreibt unter anderem die deutsche „St. Petersburger Zeitung": „Die russische Handels- und Industriewelt hat infolge der Einstellung des Frachtenverkehrs auf der sibirischen Eisenbahn einen Verlust von vielen Millionen Rubeln hinzunehmen. Auf dem Nishni-Nowgoroder Jahrmarkt, auf dem Sibirien seine Produkte feil bietet und gleichzeitig seinen Bedarf an russischen Erzeugnissen deckt, werden für 70 bis 80 000 000 R. Manufakturwaaren verkauft und die Hälfte der Waaren nimmt gewöhnlich Sibirien ab, in welchem Gebiet jetzt die Zufuhr gesperrt ist. Auch vor dem Beginn dieses Jahrmarktes pflegen die sibirischen Handelshäuser bedeutende Mengen von Waaren zu bestellen. Die Verluste besonders der sibirischen Kaufmannschaft und Industriellen sind natürlich auch nicht unbedeutend. Die russischen Fabriken brauchen Rohmaterialien aus Sibirien, deren Ausbleiben jetzt für viele dieser Anlagen eine Einschränkung der Produktion bedeutet. Das Verbleiben der Rohmaterialien in Sibirien gibt aber Anlass zum Fallen der Preise dieser Waare. In der Geschäftswelt werden die Folgen des Einstellens des Handelsverkehrs mit Sibirien als sehr ernst bezeichnet. Die Verkehrsstockung ist in diesem Fall gleichbedeutend mit Geschäftsstockung in sehr weiten Kreisen. Darum ist es auch erklärlich, dass die russische Kaufmannschaft eine Sammelbittschrift nach der anderen an das Finanzministerium richtet, dass es irgendwie wieder den Verkehr mit Sibirien möglich mache."

Zunächst hat diese Bitte aber wohl kaum Aussicht berücksichtigt zu werden, denn wenn auch daran gedacht wird, die Truppen aus Peking zurückzuziehen, so ist damit doch lange nicht die Aktion in China und was damit alles noch zusammen hängt, beendet. Also für Sibirien und die sibirische Bahn sind die chinesischen Wirren ein harter Schlag.

— **Der Bau der ostafrikanischen Centralbahn** bedarf, so schreiben die „B. N. N.", wohl jetzt wieder einer näheren Betrachtung. Dem Vernehmen nach ist diese Eisenbahn auch bei den Berathungen über die Etats der Schutzgebiete zur Sprache gekommen und ohne Zweifel wird ein darauf bezüglicher Titel in den Etat eingestellt werden. Der unerwartete Beschluss des Reichstages, durch welchen jede Summe auch für die Vorbereitung dieses Baues abgelehnt wurde, ist seitdem von allen Seiten kritisch beleuchtet worden, auch hat die Presse, woran sich auch die deutschen Zeitungen in Deutsch-Ostafrika lebhaft betheiligt haben, alle Beobachtungen zusammengetragen, welche die unbedingte Nothwendigkeit dieses Bahnbaues darthun. Waren schon vor einem Jahre und früher alle Kenner der Verhältnisse überzeugt, dass dieses Unternehmen unumgänglich sei, wenn wir Deutsch-Ostafrika nicht hinter den Nachbarkolonien zurückbleiben lassen wollen, so kann heute dieser Bahnbau nur noch aus Mangel an gutem Willen bekämpft werden. Das Nahen fremder Bahnen von Süden, Westen und Norden verlangt einen raschen Entschluss. Nicht ernsthaft ist der Vorschlag zu nehmen, in Ostafrika statt dessen Strassen zu bauen und auf ihnen den Transport mittelst Eselwagen einzuführen. Der Bau solcher Strassen durch das ganze Schutzgebiet würde Jahrzehnte dauern und noch viel mehr kosten, als die Eisenbahn. Unterdessen würden fremde Kolonien mit ihren Eisenbahnen längst den ganzen Handel von unserem Schutzgebiete abgezogen haben. Die Versuche, einen Transport mit Hilfe von Thierkräften dort einzuführen, haben schon kurz nach der Erwerbung der Kolonien unsererseits begonnen. Sie haben aber noch zu keinem fühlbaren Ergebnisse geführt. Wenn man sie fortsetzt, ist das gut und nützlich, ebenso soll man den Strassenbau im Auge behalten und möglichst fördern; beides gehört aber zum Lokalverkehr und kann bei weiten wirthschaftlichen Gesichtspunkten für das ganze Schutzgebiet nicht mitsprechen. Auch an den amtlichen Stellen, die dabei in Frage kommen, ist man von der dringenden Nothwendigkeit dieses Eisenbahnbaues überzeugt; wahrscheinlich wird dieses wichtige Unternehmen in der nächsten Tagung des Reichstages ganz anders vertreten werden, als es in der verflossenen geschah. Erforderlich wäre es, eine grössere Summe einzustellen und möglichst rasch mit den Bauarbeiten zu beginnen.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft.** Die in Amsterdam stattgehabte Generalversammlung setzte die Gesammtdividende auf 11 % für die Aktien Serie B und auf 12,5 % für die übrigen Aktienserien fest (1898 10,25 bezw. 11,75 %). Die noch zu zahlende Restdividende von 6,5 % soll aber nicht sofort ausgezahlt werden, vielmehr wird der Verwaltung überlassen, den Zeitpunkt der Auszahlung festzustellen, um angesichts der ungewissen Dauer des Krieges zur Zahlung der Obligationszinsen die flüssigen Mittel zusammenzuhalten. Dass trotzdem die Dividendenerklärung erfolgte, geschah hauptsächlich deshalb, weil sich nach der Höhe der Dividende der Verstaatlichungswerth der Aktien berechnet. In Bezug auf das Verhalten der Beamten wurde seitens der Verwaltung ausgeführt, dass laut Konzessionsurkunde die Bahn während des Krieges an die Burenregierung übergehen musste und die Beamten sowie die Bahn ausschliesslich dem Befehle der Regierung Folge zu leisten hatten. Die Verwaltung verwahrte sich gegen jede Parteinahme gegen England. Die Zahlung der Gehälter erfolgte, um einen Stamm von Beamten zu erhalten. Soweit bekannt, waren die Materialverluste und Beschädigungen äusserst gering. Die Ausweisung der Beamten geschah durch die englische Regierung, bevor dieselben zur Dienstleistung aufgefordert worden waren. Für die gegen das englische Interesse gerichteten Maassnahmen liegen schriftliche Befehle der Burenführer vor. Politische Erwägungen hätten weder jetzt noch früher einen Einfluss auf die Geschäftsleitung gehabt. Was die Zinsen der Anleihen betrifft, so sind die für den Oktoberzins benöthigten Summen vorhanden und werden s. Zt. ausgezahlt, ebenso der Dezemberkupon, obschon hierfür die Mittel noch nicht verfügbar sind. Im Anschluss hieran theilen wir nach dem Amsterdamer „Handelsblad" den Inhalt einer Unterredung mit dem Gesandten von Transvaal, Leyds, über die südafrikanische Eisenbahn mit. Leyds sagt hierin, dass die Bestimmungen der Konzession von der Eisenbahngesellschaft genau ausgeführt worden seien. Der Artikel 12 der Konzessionsurkunde besage, dass im Kriegsfalle die Regierung über die Eisenbahn verfügen und alle ihr nothwendig erscheinenden Maassregeln ergreifen könne. Die den holländischen Kapitalisten eingeräumte Stimmenzahl entspreche dem Gesetze über die Aktiengesellschaften.

— **Eisenbahnunfall an der Bucht von Galveston (Nordamerika).** Einem Telegramm aus Neworleans zufolge verunglückte am 8. d. Mts. früh ein Zug der Gulf und Interstate Bahn, welcher am genannten Morgen Beaumont verliess und nach Bolivar Point bestimmt war, an der Bucht von Galveston in der Nähe des Leuchthurmes. 85 Personen kamen dabei ums Leben; 15 wurden gerettet und fanden im Leuchtthurm Unterkunft. Obgleich das Telegramm es nicht erwähnt, so ist doch nicht zu bezweifeln, dass das furchtbare Unglück mit dem Orkan

zusammenhängt, der an jenem Tage die unglückliche Stadt Galveston heimgesucht und theilweise zerstört hat.

Ueber die Verheerungen der Stadt theilt die „Köln. Ztg." — soweit sie sich auf die Eisenbahnanlagen erstrecken — folgendes mit: „Die 7200 m langen Hafenanlagen der Galveston Wharf Company sind weggeblasen. Von der Endstrecke der Southern Pacificbahn sind nahezu 53 km zerstört; die Bahnhofsgebäude waren unter den ersten, die vernichtet wurden. In Galveston heisst es allgemein, die Stadt habe aufgehört, ein Verschiffungshafen zu sein. Der verstorbene Collis P. Huntington hatte die Anlage von neun riesigen Landungsbrücken an dem Gelände der Southern Pacificbahn geplant. Zwei dieser Brücken, etwa 150 m lang und ebenso breit, waren schon fertig. Die Eisenbahngesellschaft hatte von einer Nebenbahngesellschaft kürzlich für 75000 D. verschiedene Einrichtungen erworben, darunter eine Brücke, die von der Insel Galveston nach dem Festlande und jener Nebenbahn führt. Die Brücke wurde ins Meer geweht und die halbe Strecke der nach Houston führenden Nebenbahn vernichtet. Die Southern Pacific erleidet einen Verlust von 1000000 D. Man erzählt sich, dass einer der Aufsichtsräthe dieser Gesellschaft gegen den Plan Huntingtons einwandte, ein tropischer Orkan würde die Landungsbrücken sowie die Stadenanlagen eines Tages zerstören. Die Gesellschaft gedachte, in Monatsfrist gewaltige Waarenmengen von einem Ende des amerikanischen Festlandes zum anderen nach Galveston zu befördern. Drei Brücken, welche die Stadt mit dem Festlande bei Virginia Point verbinden, 6,5 km Brückenstrassenbahn, die rund um die Insel nach diesen Brücken führt, sind zerstört. Die Polizei nimmt an, dass in Galveston allein 5000 Menschen umgekommen sind und dass ebenso viele obdachlos sind.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken Niemes Stadt-Reichenberg A. T. E. Betriebsbahnhof-Rosenthal R. G. T. B./A. T. E. (43,8 km) und Reichenberg A. T. E. Betriebsbahnhof-Reichenberg A. T. E. Güterbahnhof (2 km) der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 17. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnlinie Etgersleben-Förderstedt zwischen den Stationen Etgersleben (2,27 km) und Wolmirsleben (3,94 km) neu errichtete Haltepunkt Bleckendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Ferner wird am gleichen Tage der an der Bahnstrecke Aschersleben-Vienenburg zwischen den Stationen Halberstadt (7,24 km) und Heudeber-Dannstedt (7,23 km) neu errichtete Haltepunkt Ströbeck für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion zu Königsberg i/Pr. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Tilsit-Pillkallen-Stallupönen gelegene Personenhaltepunkt Drozwalde für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Drozwalde nicht abgefertigt.

Bozen-Meraner Bahn. Die Station Gargazon wird demnächst für den gesammten Güterverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau. Die Schreibweise des Stationsnamens Tschönbaukwitz wird in Schönbaukwitz abgeändert.

Lieferfristen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen ist ermächtigt worden, in die Lieferfrist für die den Bodensee im internationalen Verkehre transitirenden Güter eine Zuschlagsfrist von einen Tag einzurechnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Eröffnung der Haltestellen Christofsgrund, Gross-Walten und Grünau für den Gesammtverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Halte- und Ladestellen Christofsgrund, Gross-Walten und Grünau der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg für den Gesammtverkehr eröffnet. (2237)

2. Errichtung einer Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Am 1. Oktober d. J. wird eine neue Eisenbahn-Betriebsinspektion mit dem Sitze in Berent errichtet. Derselben wird zunächst nur die im Betriebe befindliche Strecke Hohenstein (ausschliesslich)-Berent zugetheilt; eine Aenderung in der Zutheilung dieser Strecke zu den übrigen Inspektionen tritt nicht ein.

Danzig, den 11. September 1900. (2238)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Aenderung eines Stationsnamens.

Mit der am 17. September l. J. erfolgten Betriebseröffnung der Theilstrecke Niemes-Reichenberg der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg beziehungsweise mit Inkrafttreten des Nachtrages V zum Lokalgütertarife, Theil II vom 1. Februar

1894 wurde die bisherige Station Niemes der ehemaligen Lokalbahn Böhm.-Leipa-Niemes aufgelassen und durch die Station Niemes (Stadt) ersetzt.

Diese geänderte Stationsbezeichnung gilt sowohl für den Anhang zu unserem Lokalgütertarife, als auch für sämmtliche direkten In- und Auslandtarife, in welchen die Station Niemes enthalten ist, und haben demnach die für Niemes bestehenden Frachtsätze für „Niemes Stadt" Anwendung zu finden.

Teplitz, im September 1900. (2239)

Aenderung der Schreibweise des Stationsnamens Tschönbankwitz.

Der Stationsname Tschönbankwitz ist für die Folge in Uebereinstimmung mit dem Ortsnamen Schönbankwitz ohne T zu schreiben.

Breslau, den 13. September 1900. (2240)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn.

Zug 17 verkehrt vom 1. Oktober d. J. ab von Neuruppin etwas früher.

Abfahrt Neuruppin 4.45 Uhr, Ankunft Wittstock 5.57 Uhr Nachm.

Der zur Zeit gültige Fahrplan der übrigen Züge bleibt auch für die Winterperiode unverändert. (2241)

Neuruppin, den 15. September 1900.
Die Direktion.

---

5. Verkehrsbeschränkung und Lieferfristzuschläge.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einschränkung des Civilgüterverkehres in der Strecke Orló-Kaschau und Festsetzung temporärer Lieferfristzuschläge aus Anlass der diesjährigen Herbstmanöver in Galizien.

Mit Genehmigung Sr. Excellenz des kgl. ung. Handelsministers vom 10. September l. J. Zahl 64 529 Km. werden anlässlich der im Monate September 1900 in Galizien stattfindenden Militärmanöver und der hiermit verbundenen aussergewöhnlich umfangreichen Truppentransporte in der Strecke Orló-Kaschau nachstehende Maassnahmen rücksichtlich des Civilgüterverkehres getroffen:

1. In der Zeit vom 17. bis 19. September werden die auf Stationen der Strecke Orló-Kaschau in ganzen Wagenladungen zur Aufgabe gelangenden Getreidesendungen nur nach Maassgabe der Bestimmungen des § 55, Absatz 3 des Betriebsreglements, alle übrigen Civilfrachtgüter aber nur nach Maassgabe der Bestimmungen des § 55, Absatz 2 des Betriebsreglements mit dem Vorbehalte der einstweiligen Verwahrung und nur nach Zulässigkeit der verfügbaren Lagerräume zur Beförderung übernommen.

2. Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Uebereinkommens wird für die auf obbenannter Strecke in der Zeit vom 17. bis 19. September zu befördernden oder die Linie Orló-Kaschau und Csácza-Zwardon transitirenden Civilfrachtgüter eine temporäre Zuschlagsfrist von drei Tagen festgesetzt.

Budapest, den 10. September 1900. (2242)
Die Direktion.

6. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Tilsit-Pillkallen-Stallupönen zwischen den Stationen Rautenberg und Schorellen gelegene, für den Personen- und Gepäckverkehr bereits bestehende Haltepunkt Drozwalde auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Drozwalde nicht abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft. (2243)

Königsberg i/Pr., den 7. Septbr. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. September d. J. wird die Station Eppelheim, die bisher nur dem Verkehre für einzelne Stücke Kleinvieh gedient hat, für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 15. Septbr. 1900. (2244)
Generaldirektion.

---

7. Güterverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. kommt für den Binnenverkehr ein neuer Gütertarif, Theil II, an Stelle des Tarifs vom 1. September 1894 zur Einführung. Der neue Tarif enthält ausser einer theilweisen Verkürzung der bisherigen Lade- bezw. Abholungsfristen auch einige Frachtermässigungen. Die zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I. 3 der Verkehrsordnung genehmigt. Abdrücke des neuen Tarifs sind zum Preise von 50 ₰ für das Stück bei uns und unseren Güterabfertigungsstellen zu haben.

Oels, 17. September 1900. (2244a)
Direktion.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit.
Thorner Transitverkehr (nach Polen).
Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr.
Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2.
Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2.

Mit dem 15. September d. J. werden in den oben genannten Tarifen die Frachtsätze für Wagenladungsgüter der Station Freiburg-Wiehre der badischen Staatseisenbahnen auf diejenigen der Station Freiburg i. Br. ermässigt.

Bromberg, 13. September 1900. (2245)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 7b für Getreide usw.

Mit Gültigkeit vom 18. September 1900/1. Oktober 1900 alten/neuen Stils wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 7b für Getreide usw. der Nachtrag I eingeführt. Derselbe enthält ausser Berichtigungen zum Haupttarif ermässigte Frachtsätze von Stationen einzelner russischen Eisenbahnen, sowie Frachtsätze für neu aufgenommene deutsche Stationen.

Die Frachtsätze der Station Jelschanka der Wladikawkasbahn treten erst mit dem 15. November 1900 neuen Stils ausser Kraft.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 30 ₰ für das Stück erhältlich.

Bromberg, den 12. September 1900. (2246)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. wird die badische Station Eppelheim für den Wagenladungsverkehr in den Gütertarif Basel S. C. B.-badische Staatseisenbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 12. Sept. 1900. (2247)
Generaldirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15 September d. J. wird die Haltestelle Miltitz bei Leipzig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. d. Saale in obigen Tarif einbezogen.

Kattowitz, den 11. Sept. 1900. (2248)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Main-Hafenstationen mit Württemberg.

Die im Ausnahmetarif für Gaskoks ab Frankfurt a/Main, Frankfurt a/Main-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Mainz Ctlbhf. und Mannheim Neckarvorstadt enthaltenen Sätze finden mit Wirkung vom 12. September d. J. ab auf die Dauer von 2 Jahren auch auf die Artikel Steinkohlen und Braunkohlen, und zwar im Verkehre nach Württemberg, Anwendung.

Stuttgart, den 13. September 1900. (2249)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 28. v. Mts. theilen wir mit, dass die in den Tarifheften II B und II E (Verkehr Reichsbahn und Kehl-Ostschweiz) und im VI. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Ostschweiz bezüglich Kehl und Strassburg transit (Wasserweg) enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen mit dem 1. Oktober in Kraft treten, und der den Tarifen beigegebene rothe Notizzettel damit hinfällig wird.

Karlsruhe, den 12. Sept. 1900. (2250)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb der Nachtrag VIII ausgegeben.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des Nachtrags VI bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie Einbeziehung der Stationen Eppelheim, Ittlingen, Reihen und Richen der badischen Staatseisenbahnen. Die Frachtsätze für die Stationen Ittlingen, Reihen und Richen treten erst am 1. November l. J. in Kraft. Ferner enthält der Nachtrag eine neue Fassung der Bestimmung unter Ziffer 3 der Vorbemerkungen

zu den Tariftabellen, nach welcher für den Wagenladungsverkehr nach und von Freiburg-Wiehre die Frachtsätze der Station Freiburg i/Br. Anwendung finden.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 12. Sept. 1900. (2251)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Ab 1. Oktober l. J. wird die Station Brebach mit einem Schnittfrachtsatz von 76 Cts. für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 9, Abth. II (Steinkohlenschlacken usw.) des Tarifhefts IB (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) aufgenommen, und der Frachtsatz für Dynamobleche ab Dillingen (Saar) nach Genf von 269 auf 220 Cts. für 100 kg ermässigt.
Karlsruhe, den 11. Sept. 1900. (2252)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-sächsischer und böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.
Am 1. November d. J. treten in Kraft:
1. ein neuer Tarif für den böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr an Stelle des Tarifs vom 1. April 1896 sammt Nachträgen,
2. ein neuer Tarif für den böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr an Stelle des Tarifs vom 1. Mai d. J. nebst Nachtrag I.

Der Anhang zum Tarife für den böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr vom 1. April 1896 nebst Nachträgen, in welchem Frachtsätze für auf österreichischem Gebiete gelegene Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen usw. enthalten sind, bleibt bis auf weiteres unverändert fortbestehen.
Durch Einführung dieser neuen Tarife treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen fast durchweg Erhöhungen ein.
Für die Stationen Luzna-Lischan und Rakonitz der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn sind in den böhmisch-sächsischen Tarif Frachtsätze nicht wieder aufgenommen worden, weil Sendungen daselbst nicht mehr zur Aufgabe kommen. Es bleiben aber für diese Station die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. November d. J. in Geltung.
Die neuen Tarife können durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen vom 18. Oktober d. J. an bezogen werden. Bis dahin gibt unser Verkehrsbüreau — Wiener Strasse 4 — auf schriftliche Anfrage Auskunft.
Dresden, den 14. September 1900. (2253)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsche Eisenbahntarife, Theile I, vom 1. Januar 1900.
Im deutschen Eisenbahngütertarife, Theil I, Abtheilung B, werden folgende Aenderungen eingeführt:
1. mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird das in der Position 13 c des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter befindliche Verzeichniss von Beispielen ordinärer Metallwaaren durch Einschaltung von „Akkumulatoren“ ergänzt;
2. mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 wird dem Abs. 1 des § 35 der Allgemeinen Tarifvorschriften folgendes hinzugefügt:
„Ist indessen das Eigengewicht des verwendeten Wagens höher als das hiernach frachtpflichtige Gewicht, so ist $^1/_3$ des überschiessenden Gewichts dem frachtpflichtigen Gewichte des Gutes zuzuschlagen.“

Im deutschen Eisenbahntarife für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 im Nebengebührentarif (Abschnitt C) bei Ziffer I (Desinfektionsgebühren) hinter der Gebührenbemessung für einen mehrbödigen Wagen als dritte Position eingeschaltet:
„für einen Geflügelspezialwagen mit fester Einrichtung, d. i. Käfigen und Futtertrögen 8 *M.*“
Berlin, den 12. September 1900. (2254)
Namens sämmtlicher deutschen
Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Mitrovicz der königlich ungarischen Staatsbahnen in die Ausnahmetarife 10 (für Eier usw.) und 11 C (für todtes Geflügel) des Verbandsgütertarifs, Theil II, Heft 3, für den Verkehr mit den niederländischen Hafenstationen (transit) einbezogen.
Die Frachtsätze sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und die oben bezeichneten Stationen, sowie durch das Verkehrsbüreau der königlich sächsischen Staatsbahnen zu erfahren.
Dresden, am 17. September 1900. (2255)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband. (2256)
Die in den Heften 5 der Abtheilungen A und B, sowie in dem Tarifheft C enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 für Petroleum und Naphta werden mit dem 1. November d. J. aufgehoben.
Frankfurt a/M., den 14. September 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Verband.
Für diejenigen Kunstgegenstände, welche auf der vom 5. Mai bis 16. September d. J. in Berlin stattgehabten grossen Berliner Kunstausstellung 1900 ausgestellt waren und unverkauft geblieben sind, gewähren die italienischen Mittelmeerbahnen und die süditalienischen Bahnen — adriatisches Netz — unter den von der Mittelmeerbahn herausgegebenen besonderen Bestimmungen die frachtfreie Rückbeförderung.
Die Rücksendungsfrist ist auf 8 Wochen nach Schluss der Ausstellung festgesetzt.
Auskunft über die Beförderungsbedingungen ertheilt das Verbandsabrechnungsbüreau des deutsch-italienischen Güterverkehrs via Gotthard in Strassburg.
Strassburg, den 15. September 1900. (2257)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. werden im Verkehr mit Basel S. C. B. die Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr der Station Freiburg-Wiehre mit jenen für Freiburg i/Br. gleichgestellt.
Karlsruhe, den 14. Septbr. 1900. (2258)
Generaldirektion.

Deutsch-französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen.
Zu Theil II A, Heft 8 ist ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt erschienen, enthaltend Frachtsätze für Marienhütte, Station der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken. Die Abgabe erfolgt kostenlos. (2259)
Strassburg, den 12. September 1900.
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Brikets, auch Torf und Torfbrikets im Versande von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 14. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.
Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus und die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2260)
Königsberg i/Pr., den 14. Septbr. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).
Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird die zwischen den Stationen Garzyn und Kossowo an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Jarotschin gelegene Haltestelle Feuerstein des Direktionsbezirks Posen in den obengenannten Verkehr einbezogen. (2261)
Kattowitz, den 14. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. September 1900 treten unter Aufrechterhaltung der im Tarife vom 1. April 1895 enthaltenen Bestimmungen für die Beförderung von lebendem Geflügel im Verkehre mit der Station Ihringshausen der königlichen Eisenbahndirektion Cassel direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Stationen Auskunft.
Berlin, den 14. September 1900. (2262)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Am 1. Oktober d. J. tritt im Tarif, Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Aussig A. T. E., Oe. N. W. B. und St. E. G. sowie Schreckenstein Oe. N. W. B. einerseits und Lauterberg königl. Eisenbahndirektion Cassel andererseits in Höhe von 98 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 13. September 1900. (2263)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-württembergischer Thierverkehr.
Mit sofortiger Wirkung sind zwischen den württembergischen Stationen Aichstetten, Friesenhofen, Isny, Leutkirch, Marstetten-Aitrach, Thannheim und Unterzeil und den in den Tarif aufgenommenen

badischen Stationen über verschiedene Uebergänge direkte Frachtsätze zur Einführung gekommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2264)

Karlsruhe, den 15. September 1900.

Namens der Verbandsverwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. wird für den Verkehr zwischen Mannheim und Grünsfeld für Petroleum ein ermässigter Frachtsatz eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 11. Sept. 1900. (2265)
Gr. Generaldirektion.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Güterverkehr.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Im vorbenannten Güterverkehr werden vom 12. d. Mts. ab auf zwei Jahre Kohlen- und Kokssendungen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 13 (Rohstofftarif) befördert.

Bei Verwendung von Wagen mit höherem Ladegewicht gelten die bezüglichen Bestimmungen für Gaskokssendungen.

Der Ausnahmetarif vom 1. Juli l. J. bleibt für obigen Zeitraum ausser Anwendung.

München, den 12. September 1900. (2266)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag XVII zum Tarif vom 1. Juni 1883 in Kraft.

Derselbe enthält ausgerechnete Frachtsätze für Lindau (Rangirbahnhof), Station der k. k. österreichischen Staatsbahn. Hierdurch treten die seitherigen Bestimmungen für genannte Station ausser Wirksamkeit.

Köln, den 12. September 1900. (2267)

Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Zum vorbezeichneten Tarife tritt am 20. d. Mts. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb im Verkehre von den Stationen Düsseldorf-Grafenberg, Letmathe, Schalke Süd und Gernrode a. Harz, für letztgenannte Station ab 1. August d. J. geltend, und Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 12. September 1900. (2268)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Miltitz bei Leipzig in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen, den 11. September 1900. (2269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. September 1900 tritt der Nachtrag VII zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Heft 3, in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein der pfälzischen Eisenbahnen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 13. September 1900. (2270)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Gruppe II.)

Mit Gültigkeit vom 15. September wird die zwischen Sakrau-Suckowitz und Polnisch-Neukirch gelegene Haltestelle Jaborowitz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 11. September 1900. (2271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. d. Mts. bis 12. September 1902 kommt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks usw. von den Wasserumschlagsplätzen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz nach den Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Osthofen-Westhofener, Reinheim - Reichelsheimer, Sprendlingen-Fürfelder und Worms-Offsteiner Nebenbahn) zur Einführung.

Der Frachtberechnung werden die Sätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Mainz, den 13. September 1900. (2272)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königl. preuss. und grossh. hess.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Im vorbezeichneten Verkehr werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Brikets, auch Torf und Torfbrikets im Versande von den Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 15. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III berechnet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Danzig, den 13. September 1900. (2273)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-westpreussischer Ausnahmetarif 7 für Getreide.

Die in unserer Bekanntmachung vom 3. September d. J. veröffentlichte Erhöhung des 750 Pud-Satzes für Getreide von 332,46 auf 339,46 ℳ bei Station Sudimir tritt erst am 1. November a./n. St. in Kraft.

Danzig, den 13. September 1900. (2274)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a.M. und Mainz und solchen der Main-Neckarbahn, der badischen und württembergischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen und der pfälzischen Eisenbahnen werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Brikets, auch Torf und Torfbrikets im Versande von den Wasserumschlagsplätzen mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.

Nähere Auskunft bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2275)

Frankfurt a/M., den 12. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Berlin-Stettin-nordostdeutsch - sächsischer Verbandsverkehr.

Im Versande von den unter der Verwaltung der königlich preussischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen stehenden Stationen der deutschen Seehäfen werden für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbrikets nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen vom 15. September d. J. bis 1. Oktober 1902 die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a (für Steinkohlen etc.) an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III angewendet.

Dresden, am 14. September 1900. (2276)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich im Namen der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.

Am 1. November 1900 tritt zum obengenannten Tarifhefte ein Nachtrag III in Kraft, der ausser einigen neuen Ausnahmetarifen ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II zum Versand aus Oesterreich enthält.

Die für diese Artikel eintretenden Ermässigungen beruhen ausschliesslich auf den für die Ausfuhr aus Oesterreich gewährten Ermässigungen (Klasse C) der österreichischen Bahnen.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. November d. J. ab.

Druckstücke des Nachtrags sind zum Preise von 25 ₰ bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 13. September 1900. (2277)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Oktober d. J. treten in den Tarifheften 1 und 2 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) von einer Anzahl Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Schwarza b. Rudolstadt (Thür.) der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Breslau, den 11. September 1900. (2278)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für Steinkohlen usw. im Versand von den Rhein- und Mainumschlagsplätzen nach Binnenstationen der Main-Neckarbahn werden mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder des Ausnahmetarifs 6 (Steinkohlen etc.) gewährt.

Darmstadt, den 11. Sept. 1900. (2279)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil II, Heft 4.
Ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1900 werden die im 2. Anhang des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes Theil II, Heft 4 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) — welche laut einschlägigem Berichtigungsblatt um 0,06 ℳ pro 100 kg zu erhöhen sind — wieder in Kraft gesetzt und bleiben dieselben bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, in Wirksamkeit.

Wien, am 13. September 1900. (2280)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr.

Einführung direkter Frachtsätze für Calciumkarbid von Bosna-Brod.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, gelangen für Transporte von Calciumkarbid, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung, und zwar:

von Bosna-Brod nach:

	Heller	
Brody (Bahnhof) transit	328	pro 100 kg.
Granica trs. bezw. Szczakowa trs.	298	
Nowosielitza (Bhf.) trs.	337	
Podwoloczyska (Bhf.) trs.	349	

Wien, am 1. September 1900. (2281)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 49 vom 27. Juni 1900 unter Post 1538 für c) „Thon, auch Schieferthon, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, wenn unverpackt“ publizirten Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege nur bei Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiete nach ausserdeutschen Ländern.

Wien, am 14. September 1900. (2282)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Gross-Siegharts-Raabs der Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts-Raabs, der Theilstrecke Kolin-Kohljanowitz der Lokalbahn Kolin-Cercan, ferner der Lokalbahn Raudnitz-Hospozin, sowie hinsichtlich der Eliminirung der Anhangspost Nr. 1, 1 a, 18, 27, 142, 176 und 179 des ersten Anhanges (siehe Verordn.-Blatt 102 vom 8./9. 1900) und der Abänderung der Anhangspost Nr. 5 des zweiten Anhanges (siehe Verordn.-Bl. 105 vom 15./9. 1900) zum Tarifhefte 1, Abschnitt A, gültig vom 1. November 1900, im übrigen, insoweit Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 15. November 1900 gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 und 3 je ein Nachtrag V und Heft 2 ein Nachtrag VI zur Einführung.

Der Nachtrag V zu Heft 1 und der Nachtrag VI zu Heft 2 enthalten:
Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag V zu Heft 3 enthält:

a) Uebertragung der Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts aus dem 2. in den 1. Abschnitt unter Einbeziehung der Strecke Gross-Siegharts-Raabs;
b) Uebertragung der Lokalbahn Postelberg-Laun aus dem 2. in den 1. Abschnitt;
c) Uebertragung der Lokalbahn Zlonitz-Hospozin aus dem 2. in den 1. Abschnitt unter Einbeziehung der Lokalbahn Raudnitz-Hospozin;
d) Tarif der Lokalbahn Kolin-Cercan mit der Abzweigung Rattaj-Kácow (Theilstrecke Kolin-Kohljanowitz);
e) Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 14. September 1900. (2288)

Triest-Fiume-sächsischer Eisenbahnverband und sächsisch-indischer Verbandsverkehr.
Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.
Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband.

Ermässigung der für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen auf der Schleppbahnstrecke Triest-St. Andrae-S. Sabba zur Einhebung gelangenden Gebühr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 wird die

a) in dem vom 1. Januar 1900 gültigen Nachtrag VI zu dem Triest-Fiume-sächsischen Eisenbahnverband und sächsisch-indischen Verbandsverkehr, Tarif-Theil II, vom 1. Januar 1896, unter 3 b auf Seite 3,
b) im südösterreichisch-ungarisch-deutschen Güterverkehr, Tarif-Theil II, vom 1. Januar 1900 und unter I A 2 b auf Seite 5, und
c) in dem vom 1. Januar 1900 gültigen Nachtrag V zu dem Triest-Fiume-norddeutschen Eisenbahn - Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. Januar 1896 unter B 3 b auf Seite 8

für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen auf der Schleppbahnstrecke Triest-St. Andrae-S. Sabba festgesetzte Gebühr von 6 Kr. bezw. (ad b) 6,30 Frcs. pro Wagen auf 5 Heller bezw. (ad b) 5,25 Cts. pro 100 kg mit der Maassgabe ermässigt, dass als Mindestgebühr 5 Kr. bezw. (ad b) 5,25 Frcs. pro Wagen zur Einhebung gelangen.

Wien, am 11. September 1900. (2284)
K. k. österr. Staatsbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. erscheint das Heft E für den französisch-belgisch-deutsch-österreichisch-ungarisch-orientalischen Personenverkehr über Aschaffenburg in neuer Auflage und kann bei den betheiligten Dienststellen eingesehen werden.

Mainz, den 7. September 1900. (2285)
Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - bayerisch - österreichischer Personenverkehr.

Am 1. November d. J. tritt für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Gültigkeit. Derselbe enthält gegen den bisherigen Tarif Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen“ sowie Erhöhungen der Fahrpreise für einzelne Verkehrsbeziehungen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Durch den neuen Tarif wird der bisherige gleichnamige Tarif vom 1. August 1896 sowie der Tarif, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im preussisch-bayerischen Verkehr vom 1. April 1897 nebst Nachträgen, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Hannover und Münster enthält, aufgehoben.

Cassel, den 12. September 1900. (2286)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Ströbeck für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Aschersleben - Vienenburg zwischen den Stationen Halberstadt und Heudeber-Dannstedt neuerrichtete Haltepunkt Ströbeck für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, den 7. Sept. 1900. (2287)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Verdingungen.

Für die kgl. Imprägniranstalt Schwandorf sollen im Wege allgemeiner schriftlicher Verdingung 13 000 cbm Föhrenstammholz zur Herstellung von Bahnschwellen an den Mindestnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1900 liegen bei dem kgl. Oberbahnamte Weiden, der kgl. Imprägnir-

anstalt Schwandorf und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu Jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt bis längstens
Montag, den 8. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,
bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter, am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, vorgenommen wird.

München, am 15. Sept. 1900. (2288)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der
allgemeinen schriftlichen Verdingung
90 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
15 000 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
80 000 m eichene Weichenschwellen II. Klasse
an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen vom September 1900 liegen bei den k. Oberbahnämtern und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu Jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens:
Mittwoch, den 10. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,
bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter, am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, vorgenommen wird.

München, den 15. Sept. 1900. (2288a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Stab- und Profileisen.
II. Eisenbleche.
III. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Pufferscheiben, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Schweissstahl, Federnstahl, Stahlblech, Weissbleche, Eisenleitungsdraht, Bindedraht, Stacheldraht und Telegraphenstützen.
IV. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messingblech, Draht-, Röhren und Wagenbeschlagtheile, Zinn, Antimon, Zink, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe, isolirten Kupferdraht und Klemmschrauben.
V. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und -Löffel, Schürhaken.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 24. September 1900" spätestens bis Montag, den 24. September d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 31. August 1900. (2288b)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Für die kgl. Imprägniranstalt Kirchseeon sollen im Wege
allgemeiner schriftlicher Verdingung
an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden:
25 000 cbm Föhrenstammholz,
2 000 „ Buchenstammholz,
120 000 Stück Bahnschwellen I. und II. Klasse aus Föhrenholz.

Auf die vorangegebenen Stammholz- und Schwellenmengen kann ganz oder theilweise Preisangebot gestellt werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1900 für die Lieferung der Stammhölzer, sowie der bereits bearbeiteten Schwellen liegen bei dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV), dann bei dem k. Oberbahnamte Rosenheim und der k. Imprägniranstalt Kirchseeon zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst müssen vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt bis längstens
Dienstag, den 9. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,
bei dem Baumaterialienbüreau eingereicht sein, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage Nachmittags 3 Uhr vorgenommen wird.

München, den 15. September 1900. (2289)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Verdingung von 104 500 kg Zinn und 12 940 kg Antimon in je 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg u. Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 2. Oktober 1900, Mittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- u. bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 6. Oktober 1900.

Berlin, den 14. September 1900. (2290)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding der Lieferung von 32 751,5 cbm Werkstatts-Nutzholz (Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Buchen-, Erlen-, Eschen-, Pappel-, Nussbaum- und Mahagoniholz) für die Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz in 118 Loosen. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstatts-Nutzhölzern" versehen bis zum 29. September 1900, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 30. Oktober 1900, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 10. September 1900. (2291)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

10. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

4 Lokomotiven (darunter eine Tenderlokomotive), sowie 25 Güterwagen und Untergestelle von solchen sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
2. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauer-uferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 10. September 1900. (2292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen.

Es soll der Verkauf stattfinden von:
Stahlschienen mit Laschen und Unterlagsplatten, eisernen Schienen mit Laschen und Unterlagsplatten. Hubnägeln, Schraubenbolzen, eisernen Querschwellen usw.

Submissionstermin Dienstag, 23. Oktober 1900, Nachmittags 2 Uhr, in unserem Centralbüreau in Utrecht, bis zu welchem Offerten einzureichen sind.

Die Bedingungen werden auf Franko-Anfrage abgegeben.

Nähere Auskunft ertheilt der Ingenieur, Chef der Werkstätte G. J. F. van Vryberghe de Coningh hierselbst.

Utrecht, 5. September 1900. (2293)

Verkauf von 93 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Mittwoch, den 10. Oktober 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 13. September 1900. (2294)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 74. | 22. September 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die ordentliche Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Strassburg i. Els.

(Schluss aus Nr. 73.)

Am ersten Verhandlungstage hatte die Reichseisenbahnverwaltung ein Festmahl angeboten. Zu 5 Uhr war geladen, und schon vor dieser Zeit waren die Theilnehmer zur Stelle, denn der kaiserliche Statthalter, Fürst zu Hohenlohe-Langenburg, hatte als vornehmster Ehrengast sein Erscheinen zugesagt. Mit militärischer Pünktlichkeit war er erschienen. Nachdem ihm die Vertreter der Verwaltungen vorgestellt waren, begann alsbald das Mahl. Der Saal des Bäckehiesel, in dem das Fest stattfand, war gerade recht für die etwa 130 Personen umfassende Zahl der Anwesenden. Die lichten Farben des in den schwungvoll heiteren Formen des Rokoko gehaltenen Saales, die Fülle des Tageslichtes bildeten die rechte Umwelt für eine frohgestimmte festliche Versammlung. Die Erzeugnisse des Landes: Vogesen-Forellen, Strassburger Gänseleberpastete und elsässische Weine, die natürlich auf der Speisekarte nicht fehlen durften, fanden leicht die Billigung der Versammlung, und da auch im übrigen Küche und Keller ihre volle Schuldigkeit thaten, so waren die Vorbedingungen für ein volles Gelingen des Festes gegeben. Bald schwirrte ein munteres Stimmengewirr angeregter Unterhaltung durch den Saal, doch die Tafelmusik liess sich die Herrschaft nicht nehmen und wer ihr lauschen wollte, mochte sich diesem ästhetischen Genusse ohne arge Störung hingeben. Da, ein Klopfen ans Glas; das Gespräch verstummt, und mit dem Statthalter des Deutschen Kaisers erheben sich die Anwesenden, seinen für die Eisenbahn und ihre anwesenden Vertreter schmeichelhaften Worten zu lauschen und begeistert einzustimmen in das Hoch auf alle Herrscher der am Verein betheiligten Länder, in welches seine Rede ausklang.

Es lag nahe, dass der zweite Trinkspruch dem fürstlichen Ehrengaste galt. Die vollendete Form aber, in welcher Präsident Kranold seiner Aufgabe gerecht wurde, verdient gebührend hervorgehoben zu werden. Sicher sprach er aus der Seele aller, wenn er dem berechtigten Stolze darüber Ausdruck verlieh, dass in dem alten poesieumwobenen, nun wieder deutsch gewordenen Strassburg der Verein zum ersten Mal tage, wenn er hervorhob — was ja allen, die das Strassburg von früher und von heute kennen, klar vor Augen liegt —, eine wie schöne Stadt Strassburg unter deutscher Verwaltung geworden ist, wie herrlich das neugewonnene Reichsland unter der einsichtigen, fürsorglichen deutschen Regierung, beschirmt von der starken Friedensmacht des Reiches, aufblüht. Ohne Rückhalt und von Herzen stimmten die Tischgenossen in das Hurrah ein, mit welchem der Redner dem Stellvertreter des Kaisers im Reichslande eine lange, glückliche Weiterregierung wünschte.

Präsident Wackerzapp dankte dem Statthalter, den übrigen Ehrengästen und den zahlreichen Abgeordneten für ihr Erscheinen und für die Ehre, dass Strassburg in diesem Jahre zum Vorort des Vereins gewählt sei. Sodann gab er in klaren und wohlgefügten Worten ein Bild vom Wesen und Wirken des Vereins, seiner Bedeutung für das Eisenbahnwesen und mittelbar für Wohlstand und Wohlbefinden der Nation. Frei von Ruhmredigkeit, waren seine Ausführungen nur um so wirkungsvoller, und brausend wurde sein Hoch auf den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und seine Mitglieder aufgenommen.

Sodann kam der Direktor der österreichischen Nordwestbahn, k. k. Sektionschef Dr. Zehetner, zu Wort. Begeistert und begeisternd, ein Virtuos auf dem Instrumente der Sprache, schwungvoll in Vortrag und Tonfall pries er die hehre Aufgabe,

welche der deutschen Reichseisenbahnverwaltung in Elsass-Lothringen geworden, durch ihre Thätigkeit berufen zu sein, am Werke der Versöhnung und Verbindung mitzuwirken. „Gott segne das Werk, dem die Generaldirektion zu dienen mitberufen ist, Gott segne die Werkleute“, klang die Rede aus und mächtig fortgerissen durch Wort und Ton des Redners liessen Eisenbahner und Ehrengäste ihre Stimmen erschallen zu Ehren der festgebenden Verwaltung. Noch einmal gab Strassburg, das wiedergewonnene, sich wunderbar verjüngende den Grundton für eine Tischrede ab, als Präsident Thomé-Frankfurt die Verdienste des Bürgermeisters Back um das mächtige Aufblühen dieses allgemeinen Lieblingskindes deutscher Nation in warmem Vortrag feierte.

Noch war die Reihe der Trinksprüche nicht erschöpft, noch redeten der Präsident der Strassburger Handelskammer, Kommerzienrath Schaller in Erwiderung auf die vorhergegangene Rede und der Präsident des Landesausschusses, Dr. von Schlumberger. Doch schon hob sich der Ton des Tischgespräches und manch' würdig oder witzig Wörtlein ging unter in dem Schwall der allgemeinen Fröhlichkeit. Wie war doch bei dieser interessanten Sitzung die Zeit schnell verflogen, wie angenehm waren alte Beziehungen erneuert, neue geknüpft. Wie gut, dass es an kein Auseinandergehen ging, dass vielmehr das Gartenfest in der Orangerie zum Zusammenbleiben aufforderte. Die Stadt Strassburg hatte in ihrem schönen Stadtpark, der Orangerie, Konzert mit Beleuchtung des Sees und Feuerwerk angeboten. Das Bäckehiesel liegt der Orangerie gerade gegenüber, wenige Minuten führen uns zu der Hauptrestauration hinüber. Wir haben uns beim Kaffee und der Cigarre ein wenig verspätet, unsere Damen sind schon zur Stelle.

Auch sie waren nicht müssig geblieben und hatten gleich uns um 10 Uhr Vormittags die Tagesordnung begonnen. Herren und Damen der Strassburger Verwaltung hatten sich den willkommenen Gästen zur Verfügung gestellt. Der neue Kaiserpalast war das erste Ziel der Besichtigung. Auch hier, wie an so vielen anderen Orten, bildeten die grossen Filzpantoffeln, in denen die Besucher gleich dem seligen Zwerg Nase auf dem Parkett herumzufahren genöthigt sind, einen erwünschten Anlass zur Heiterkeit. Auf die kaiserliche Pfalz folgte das Münster, dessen Besichtigung unter der sachkundigen Führung des Dombaumeisters Arntz, der gleichzeitig das Interesse seiner Zuhörer durch eine Darstellung der Schicksale des herrlichen Domes in den letzten 1 000 Jahren lebhaft erweckte, zu allgemeiner Befriedigung gedieh. Doch das Schauen macht Appetit und diesen stillt auch das so zierlich und heimelig anzuschauende Haus Kammerzell, dieser wieder neu gefasste und geschliffene Edelstein aus dem Mittelalter, nicht von aussen; also hinein in die alterthümlichen, feuchtfröhlichen Räume seines Innern und tapfer zugegriffen, meine Damen, zu dem Frühstück, frugal, wie es sich für die Tageszeit ziemt! Bald ist das leibliche Verlangen gestillt. Noch können wir die gute Gelegenheit wahrnehmen, die Ausstellung der Preisbewerbungsentwürfe für das in Strassburg vor der Universität zu errichtende Denkmal von Jung-Göthe im alten Schloss zu besichtigen und uns in unserer Werthschätzung mehr oder minder von dem Urtheil der Preisrichter zu entfernen, dann aber wird es Zeit, die Probe auf unsere Karten für die elektrische Strassenbahn zu machen, welche allen Theilnehmern mit den Damen für die Zeitdauer der Versammlung von der Reichsbahnverwaltung gewidmet sind. Der Rhein, das badische Städtchen Kehl, ist unser Ziel. Im Salmen speisen die Damen als Gäste der Generaldirektion Strassburg. Der erlesene Geschmack des Herrn Tafelbevollmächtigten hat für einen Tafelschmuck gesorgt, der mit Recht das helle Entzücken der blumenfreundlichen Gesellschaft hervorruft. Der Salmen macht seinem Rufe, eine gute Küche zu führen, Ehre; eine herzerfrischende Rede des Regierungsraths Ammann auf die liebenswürdigen weiblichen Gäste würzt das Mahl, und in bester Stimmung kann das Kaffeetrinken aufgenommen werden. Dieser Akt wird entsprechend den berechtigten Eigenthümlichkeiten der weiblichen Natur nicht nebenher behandelt und auf die leichte Achsel, sondern in wohlberechneter Ueberlegung zum Anlass der Aufsuchung der unmittelbar am Rhein gelegenen „Rheinlust“ genommen. Hier ist nach Ueberschreitung der mächtigen neuen Rheinbrücke wieder elsässischer Boden gewonnen und die weitere Abwickelung des Programmes erfolgt unter freiem Himmel.

Unsere Damen also waren von der „Rheinlust“ her schon zur Stelle, als die Insassen des Bäckehiesel in der Orangerie eintrafen. Bald bildeten sich Gruppen und bunte Reihe. Schnell waren sich innerhalb der letzten 24 Stunden die Vertreter und Vertreterinnen von Nord und Süd, von Ost und West nahe getreten und schon mischte sich manch' neckisches Wort zwischen die Töne ernster Unterhaltung. Der Himmel meinte es offenbar mit seinen Eisenbahnern besonders gut, er spendete eine warme Sommernacht, windstill und heiter. Bald sprühten jenseits des künstlichen kleinen Sees, am Fusse des künstlichen Hügels, auf dem die Hauptrestauration errichtet ist, Raketen auf; aus dem Wasser erhoben sich feurige Springbrunnen, Schlangen und Schwärmer zischten auf der die Funken glänzend wiederspiegelnden dunklen Fluth glühend hin und her; kurz, es war ein geschickt zusammengestelltes Feuerwerk an wirkungsvollster Stelle abgebrannt. Doch der künstliche Felsen im künstlichen See war noch in Dunkel gehüllt, noch plätscherte nicht der künstliche Wasserfall von ihm in den See hernieder; es mag daher diese Pause in dem Feuerwerk benutzt werden, dem guten Geschmack und dem feinen Sinn für natürliche Wirkung unsere Anerkennung zu zollen, mit dem berufene Künstler in ihrem Fach vor wenigen Jahren aus einem flachen Ackerfelde, das allerdings von herrlichen Platanenalleen durchzogen und umsäumt war, ein anziehend liebliches, malerisches Landschaftsbild von vollster Ungezwungenheit geschaffen haben.

Doch schon tönt Gesang von fern her an unser Ohr, aus der Bucht am See hinter dem Felsen gleitet lautlos ein Schiff, erleuchtet durch farbige Ballons, hervor und lieblich lässt ein gemischter Chor seine Weisen über die stille Wasserfläche erschallen. Kaum ist der Gesang in der Ferne verhallt, da blitzt es plötzlich auf wie das Leuchten bunter Edelsteine. Der ganze Rand des Sees ist dicht über der Wasserlinie mit farbigen elektrischen Glühlampen besäumt, darüber zieht sich eine Reihe ähnlicher Lampen in schön geschwungenen Linien durch die Bäume und der klare Spiegel des Sees wirft die Reflexe all' dieser Lichtpunkte mit vielfacher Brechung der Strahlen in magischem Glanze zurück. Jetzt kommt auch Leben in die dunklen Massen des Felsens, es beginnt zu rauschen und in doppeltem Absatz eilt von ihm ein hübscher Wasserfall, von hinten wirkungsvoll elektrisch beleuchtet, zum See herab, drollige Gruppen durchleuchteter Gnomen bevölkern die Nischen und Runsen des Felsens und auf seiner Spitze entflammt sich in strahlender Leuchtkraft das Wahrzeichen der Eisenbahner, das rollende Flügelrad.

Natur und Kunst hatten mächtig zusammengewirkt, die frohe Stimmung der Festgäste mit einer gewissen Weihe zu erfüllen, deren natürlichen Ausdruck die stehend angehörten Volkshymnen der beiden grossen Nachbarreiche bildeten, in denen der Verein blüht.

In vollster Harmonie klang der erste Versammlungstag aus. Indiskrete Zungen flüstern, dass noch manch' feuchtfröhliche Gruppe nicht kräftig genug war, den Trennungsschmerz schon jetzt zu ertragen, und dass beim Glase Bier oder einer Tasse Kaffee in verschiedenen Lokalen der Stadt noch manch' heiteres Lachen, manch' fröhlich Lied aus männlichem wie weiblichem Munde erschallte.

Der folgende Mittwoch Nachmittag war der Besichtigung der Stadt gewidmet, die unter Führung von Strassburger Herren in verschiedenen Gruppen stattfand. Auch die Damen erweiterten ihre Kenntniss von den Sehenswürdigkeiten Strassburgs nach dem Grundsatz „repetitio est mater studiorum“, indem sie die prächtigen Garten- und Baumanlagen der Orangerie bei hellem Sonnenlicht durchwanderten und wiederum dem

Hause Kammerzell eingehendere Beachtung schenkten. Der Abend vereinigte die Festtheilnehmer in den Räumen des Hotels zur Stadt Paris, wohin der kaiserliche Statthalter namens der Landesverwaltung zu einem Herrenabend geladen hatte. Herren des Ministeriums und der Landesverwaltung unterstützten den Statthalter in seinen Pflichten als Gastgeber in zuvorkommendster Weise. Nach Wahl und Neigung zu Gruppen an kleineren Tischen vereinigt, nahm man das wohlbereitete Mahl ein, und die Absicht, ein zwanglos heiteres Beisammensein zu veranstalten, wurde durch die gewählte Art der Anordnung in vollem Maasse erreicht. Gleichzeitig fanden sich die Vereinsdamen in der gastlichen Wohnung des Präsidenten Wackerzapp zusammen. Gern waren alle der Einladung seiner Gattin, die sich durch ihre Liebenswürdigkeit die Zuneigung der Gäste im Fluge erworben hatte, gefolgt. Ausser durch leibliche Genüsse wurde die Gesellschaft durch musikalische Vorträge aller Art erfreut, und auch den Ehemännern, die nach dem Abendessen erschienen, um ihre besseren Hälften abzuholen, winkte noch manch' ästhetischer Leckerbissen, von talentvollen Damen gespendet.

Mit Herzklopfen mag manche Gattin, manches Töchterlein am Donnerstag in der Frühe auf das Wetter geschaut haben, ob der Ausflug nach den Drei Aehren wohl mit dem luftigen Sommeranzug gewagt werden könne, die strahlende Sonne beseitigte bald etwaige Bedenken. Nach Vollendung der Versammlungsarbeit führte das Dampfross eine zahlreiche Gemeinschaft an den Fuss der Vogesen, zunächst auf der Hauptstrecke bis Colmar gesammelt, von dort nach Türckheim am Eingang des berühmten Münsterthales in zwei Gruppen, weil die Leistungsfähigkeit der elektrischen Trambahn von Türckheim auf die Höhe für die Gesammtzahl der Theilnehmer nicht ausreicht. Die Bahn ist bis auf die über 600 m betragende Höhe, in welcher die Wallfahrtskirche Drei Aehren nebst Kloster, umgeben von einigen der Sommerfrische dienenden Hotels und Privathäusern, erbaut ist, als Adhäsionsbahn hinaufgeführt. Die Fahrt führt der Hauptsache nach durch kräftig grünenden Wald; je höher sie steigt, desto frischer und würziger wird die Luft. Sonnendunst behindert stark die Fernsicht, und der grosse Belchen, das breitschulterige Haupt der Vogesenberge, erscheint nur in zartgetöntem Umrisse; doch der Blick auf die näher liegenden Höhen, in das saftig grüne Thal, auf die anmuthigen Wellenlinien der kraftstrotzenden Wälder zu unseren Füssen entschädigen uns reichlich und geben uns eine charakteristische Probe anmuthiger Vogesenlandschaft. Bis beide Gruppen die Höhe erreicht hatten, ist es 3½ Uhr geworden und der Magen auch des eingefleischtesten Naturschwärmers verlangt gebieterisch sein Recht. Treffliche Trinksprüche würzen das Mahl. Präsident Kranold spendet der Generaldirektion Strassburg in warmen Worten den Dank der Versammlung für die freundliche Aufnahme und hebt mit Recht die Bedeutung der persönlichen Beziehungen hervor, in welche die Vertreter der Vereinsverwaltungen dadurch treten, dass sie nach redlicher Arbeit auch edler Geselligkeit einen Platz einräumen. Sinnig und poetisch, wie gewohnt, windet Sektionschef Dr. Zehetner in Anknüpfung an den Antheil Strassburgs und seiner Umgebung an den Goethe'schen Frauengestalten der allmächtigen Liebe, dem Wesen des ewig Weiblichen, der wahren Aufgabe der Frau von heute, die darin besteht, uns mit der Liebe hinanzuziehen, einen farbenprächtigen Redekranz. Präsident Wackerzapp dankt für die der Generaldirektion von den Herren Vorrednern gespendete freundliche Anerkennung mit Worten, die von Herzen kommen, misst der unbefangenen Genussfreudigkeit und nachsichtigen Kritik der Gäste einen wesentlichen Antheil an dem frohen und befriedigenden Verlauf der Strassburger Tage bei und bringt den Gästen, Damen und Herren, ein lebhaftes Echo findendes Hoch. Allmählich färben sich die Reden humoristischer. Oberregierungsrath Hering-Strassburg traf diesen Ton vortrefflich, wenn auch sein Trinkspruch ernst ausklang. Seine Rede schloss mit einem warmen, brausend aufgenommenen Hoch auf das weite grosse Vaterland, das von den Bahnen des Vereins durchzogen wird, auf das Vereinsvaterland. Präsident Thomé vertritt gegenüber den theoretischen Ausführungen des Sektionschefs Zehetner über die Liebe mit Nachdruck den Standpunkt des Praktikers und bittet, der ersten Braut, die aus dem Kreise der anwesenden Töchter des Vereins hervorgeht, ein volles Glas zu weihen. Fand schon dieser Antrag einstimmige Annahme unter lebhaftem Zuruf, so entfesselte der erweiterte Antrag des Redners, diese Verlobung auf Vereinskosten in der Vereinszeitung zu veröffentlichen, einen wahren Sturm von Heiterkeit und Beifall.

Hinter der Ankündigung des Hofraths Jeitteles, einen recht ernsthaften Toast ausbringen zu wollen, verbirgt sich ein arger Schalk. Ernst gemeint aber ist das Hoch, welches er dem Leiter der Vereinsversammlungen, dem Präsidenten Kranold, am Schlusse seiner humorvollen Ausführungen über die Freuden des Eisenbahnerberufes ausbringt, und aufrichtigen Wiederhall findet es aus allen Kehlen. Dass der Quell der flüssigen Rede mit diesem Trinkspruch versiegt wäre, möchte ich bezweifeln, doch die Tafel ging zu Ende. Männlein und Weiblein drängte es an die wohlige freie Luft und wohl eine Stunde lang entzückte man sich an dem prächtigen Ausblick von der geräumigen Hotelterrasse, ein Genuss, den weder der Kaffee noch die duftige Havanna zu beeinträchtigen vermochte.

Doch Präsident Wackerzapp hatte dem jungen Volk ein Tänzchen versprochen und der Beginn durfte nicht verzögert werden, denn schon um 7½ Uhr musste mit der Rückfahrt begonnen werden. Der alte Weisheitsspruch: „Der Mensch ist genau so alt, wie er sich fühlt" erhielt heute eine drastische Bekräftigung. So mancher Jüngling im weissen Haar drehte sich da elastisch im Reigen, Präsidenten, Hof- und Geheime Räthe vergassen ihrer Würde, die Herrschaft im Reiche Terpsichores aber vermochten sie der blond- und schwarzhaarigen Jugend nicht zu entreissen, das sah man an deren leuchtenden Mienen.

Ungern wurde das Feld schon so früh geräumt, doch der Fahrplan ist ein Tyrann und noch trennten sich ja nicht die Wege der Festgenossen. Nach der Ankunft in Strassburg empfand vielmehr noch ein grosser Theil derselben das Bedürfniss, einen Abschiedstrunk zu thun, noch ein Stündchen zu verplaudern, ehe die letzten herzlichen Abschiedsgrüsse ausgetauscht wurden.

Die Strassburger Tage sind zu Ende; nach allen Richtungen der Windrose sind die Theilnehmer auseinandergestoben. Und doch wird die Erinnerung daran nicht verwischt werden, denn es ist die Erinnerung an liebe Menschen, an alte Bekannte und neue Freunde. Für das Gedeihen der Verwaltungen aber waren auch die Strassburger Tage wiederum von befruchtendem Einfluss, denn was kann der Wohlfahrt jeder einzelnen förderlicher sein, als gute geschäftliche Beziehungen zu den übrigen? Und wie können solche Beziehungen sich wohlthätiger entwickeln, als wenn die Träger derselben sich persönlich näher treten? Die festlichen Veranstaltungen, die gelegentlich grösserer Versammlungen der Eisenbahnverwaltungen stattzufinden pflegen, haben daher einen weit tieferen Grund als oberflächliche Genusssucht. Mit Fug lässt sich auf sie ein bekanntes lateinisches Sprichwort anwenden: Pro omnium salute est, dum ludere videmur.

Ls.

Zuggeschwindigkeiten auf amerikanischen, englischen, französischen und deutschen Eisenbahnen.

Die in Nr. 68 S. 1034 d. Ztg. mitgetheilten, dem „Engineering“ entnommenen Zahlenangaben eines Berichterstatters der „Times“ über die von amerikanischen, englischen und französischen Eisenbahnen erreichten grössten Zuggeschwindigkeiten sind in mehrfacher Hinsicht unzutreffend und geben weder ein richtiges Bild von der Ausgestaltung des Schnellzugverkehres auf den bezeichneten Eisenbahnlinien, noch lassen sie die ausgesprochene bittere Klage, dass Grossbritannien in der Ausbildung seines Eisenbahnwesens jetzt hinter anderen Ländern sehr zurückgeblieben sei, als berechtigt erkennen.

Als schnellste Eisenbahnzüge, die in Amerika und England gefahren werden, sind von dem Berichterstatter der „Times“ ein Expresszug der Philadelphia & Readingbahn, welcher die Strecke Camden-Atlantic City (55,5 Meilen = 89,3 km) in 50 Minuten zurückgelegt, und ein Zug der englischen Südwestbahn, der die Strecke Dorchester-Wareham (15 Meilen = 24,1 km) mit einer Geschwindigkeit von 96,54 km auf die Stunde berechnet durchfahren soll, aufgeführt worden. Eine Prüfung der Richtigkeit dieser Zahlenangaben ist nicht thunlich, da die Züge, auf welche die Berechnung sich bezieht, nicht näher bezeichnet sind. Andererseits erscheint es aber auch nicht richtig, so kurze Bahnstrecken, die in 15 bis 50 Minuten durchfahren werden, zu Vergleichungen des Leistungsmaasses der verschiedenen Eisenbahnen miteinander auszuwählen. Letzteres hat der Berichterstatter wohl auch selbst gefühlt, da er als „schönste“ Leistung der Eisenbahnen in Amerika den auf der Newyork Central & Hudson River Railroad täglich (ausser Sonntags) zwischen Newyork und Buffalo verkehrenden „Empire State Express“ besonders herausstreicht, welcher, ab Newyork 8.30 an Buffalo 4.45, die 440 englische Meilen = 708 km lange Strecke in 8 Stunden 15 Minuten zurücklegt mit der hohen Durchschnittsgeschwindigkeit von 85,8 km in der Stunde. Die weitere Angabe, dass der Zug diese bedeutende Leistung aufweise und immer pünktlich eintreffe, obgleich er 28 slacks (Aufenthalte) habe und durch Schienenkreuzungen und Drehbrücken behindert werde, ist insofern nicht verständlich, als der Zug nach dem im Official Guide of the Railways of the United States vom August d. J. auf Seite 189 bis 192 enthaltenen vollständigen Fahrplan der Bahnlinien sowohl in der Richtung von, als auch in der Richtung nach Newyork nicht 28, sondern nur 4 Mal unterwegs zu halten hat, und zwar nur auf den Stationen Albany, Utica, Syrakuse und Rochester je 1 bis 3 Minuten*); offenbar, um mit so kurzen Aufenthalten unterwegs anszukommen und eine möglichste Beschleunigung der Fahrt des Zuges zu erreichen, ist die seltsame Einschränkung getroffen, dass anderes Gepäck als Handgepäck der Reisenden zur Beförderung mit dem Zuge nicht zugelassen wird. Die wirkliche Fahrzeit des Zuges in der Richtung nach Buffalo beträgt, nach Abrechnung des viermaligen Aufenthaltes unterwegs von zusammen 8 Minuten, nur 8 Stunden 7 Minuten, d. i. 87,3 km in der Stunde. In umgekehrter Richtung ist die Fahrzeit etwas länger, der Zug geht von Buffalo ab 1.00 und erreicht nach einem Anfenthalt unterwegs von zusammen 9 Minuten Newyork um 10.00 Abends, so dass die wirkliche Fahrzeit mit 8 Stunden 51 Minuten, d. i. nur 80 km in der Stunde, zu berechnen ist. Die weiter auf der Bahnlinie Newyork-Buffalo täglich verkehrenden schnellsten Züge haben eine wesentlich längere Fahrzeit: ein Zug, ab Newyork 8.45 an Buffalo 7.20 mit fünfmaligem Aufenthalt unterwegs von zusammen 28 Minuten, hat 10 Stunden 12 Minuten, ein weiterer Zug, ab 1.00 an 11.55, mit 28 Minnten Aufenthalt unterwegs, hat 10 Stunden 27 Minuten, ein dritter Zug, ab 5.30 an 4.15 mit 14 Minuten Aufenthalt, hat 10 Stunden 31 Minuten, ein vierter Zug, ab 4.00 an 3.10 mit 24 Minuten Aufenthalt, hat 10 Stunden 46 Minuten und ein fünfter Zug, ab 9.20 an 8.45 mit sechsmaligem Aufenthalt unterwegs von zusammen 20 Minuten, hat 11 Stunden 5 Minuten wirkliche Fahrzeit; es werden der „Empire State Express“ und die weiteren fünf schnellsten Züge der Bahn sonach mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 87,3, 69,4, 67,8, 67,3, 65,8 und 63,9 km in der Stunde gefahren, die letzten fünf Züge mithin mit keiner für Schnellzüge anssergewöhnlich hohen Geschwindigkeit.

Dieses Leistungsmaass der Newyork Central & Hudson River Railroad wird von der englischen Great Northernbahn auf der Linie London-Newcastle-Edinburg (635 km = 395 Meilen, wie in Bradshaw's General Railway Guide auf Seite 294 angegeben, nicht 393,5 Meilen, wie der Berichterstatter der „Times“ gerechnet hat) nicht nur erreicht, sondern, wenn man die auf der Linie täglich verkehrenden sechs schnellsten Expresszüge mit ihren fahrplanmässigen Geschwindigkeiten in Gegenrechnung bringt, sogar ganz erheblich übertroffen. Die sechs schnellsten Züge der Bahn laufen in der Richtung von London wie folgt: der erste Zug ab London 10.00 an Edinburg 6.30, der zweite Zug ab 11.20 an 7.45, der dritte Zug ab 2.20 an 10.45, der vierte Zug ab 8.15 an 4.00, der fünfte Zug ab 8.45 an 6.00 und der sechste Zug ab 11.30 an 7.15. Sie haben unterwegs je einen drei- bis fünfmaligen Aufenthalt von 33, 29, 34, 16, 48 und 16 Minuten und demnach eine wirkliche Fahrzeit von 7 Stunden 57 Minuten, 7 Stunden 56 Minuten, 7 Stunden 51 Minuten, 7 Stunden 29 Minuten, 8 Stnnden 27 Minuten und 7 Stunden 29 Minuten, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 79,8, 80, 80,9, 84,8, 75,1 und 84,8 km in der Stunde ergibt. Die Summe dieser sechs Durchschnittsgeschwindigkeiten beträgt 485,4 km, wogegen die Zuggeschwindigkeiten der sechs besten Züge von Newyork nach Buffalo zusammen nur 421,5 km ergeben, und es bleiben sonach die bezüglichen Leistungen der Newyork Central & Hndson River Railroad hinter denjenigen der Great Northernbahn um rund 15 % zurück. Ferner übertreffen auch noch mehrere andere englische Eisenbahnen in dem Leistungsmaass ihres Schnellzugverkehres die genannte amerikanische Bahn: Die sechs schnellsten Züge der North Westernbahn von London über Crewe nach Glasgow (647 km) fahren mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 82,9, 79,2, 76,4, 73,4, 69,4 und 66,9 km in der Stunde, d. i. znsammen 448,2 km, desgleichen sechs Züge der Midlandbahn auf der Strecke London-Carlisle (496 km) mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 78,3, 75,9 75,4, 72,9, 72,4 nnd 71 km in der Stnnde, zusammen 445,9 km, und sechs Züge der Great Westernbahn von London über Bristol nach Rymouth (398 km) mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 79,6, 73,5, 71,8, 68, 64,7 und 64,4 km in der Stunde, zusammen 422 km.

Auf der französischen Südbahn soll nach den Angaben des Berichterstatters der „Times“ die Strecke Morcenx-Bordeaux (109 km) mit einer Geschwindigkeit von 99,11 km in der Stunde zurückgelegt werden. Es ist jedoch nicht erfindlich, wie diese Berechnung zutreffen kann, da die beiden schnellsten Züge von Morcenx nach Bordeaux, ab 4.19 und 8.19 nnd an 6.07 und 10.01, 1 Stunde 48 Minuten nnd 1 Stunde 42 Minuten Fahrzeit haben, mithin mit einer Stundengeschwindigkeit von nur 60,5 und 64,1 km befördert werden, und da der auf der Bahnstrecke verkehrende, schneller als diese beiden Züge fahrende Südexpresszng Paris-Irun in Morcenx fahrplanmässig keinen Aufenthalt hat.*) Dagegen ist die Behauptung, dass der auf der französischen Südbahn täglich verkehrende Südexpresszug, welcher die Strecke Paris-Bayonne von 783 km Länge einschliesslich des sechsmaligen Aufenthaltes unterwegs in 8 Stunden 59 Minuten, also mit einer Schnelligkeit von 87,2 km in der Stunde, zurücklegt, der schnellste Zug der Welt sei, wahrscheinlich zutreffend, da wenigstens in Europa zur Zeit kein Zug schneller gefahren wird. Auf dieser Thatsache allein wird sich aber eine Ueberlegenheit der französischen Südbahn über die englischen Bahnen, insbesondere die Great Northernbahn, nicht begründen lassen, weil zu einer genauen Abwägung der Leistungen zweier Eisenbahnen gegen einander es nicht genügt, nur je den schnellsten Zug der beiden Bahnen in Betracht zu ziehen, sondern die Gesammtheit der Leistungen jeder Bahn im Schnellzugverkehr wird berücksichtigt werden müssen. Zudem ist auch nicht zn übersehen, dass bei dem von der Internationalen Schlafwagengesellschaft unterhaltenen, wegen des erhöhten Reiseverkehres zur Pariser Weltausstellung erst seit Juni d. J. täglich, vorher nnr viermal in der Woche verkehrenden Südexpresszuge Paris-Irun (-Madrid bezw. Lissabon) die besonderen Beschränkungen bestehen, dass er nnr Personenwagen I. Klasse führt, dass die Reisenden zu dem Personengeldsatze I. Klasse noch einen Zuschlag von 50 % zu erlegen haben und dass auch die Zahl der Plätze nur eine beschränkte und deshalb eine mög-

*) Anm. der Schriftl. Unter den „slacks“ werden wohl nicht eigentliche fahrplanmässige Aufenthalte, sondern die durch Schienenkreuzungen, durch Drehbrücken und andere Umstände, wie das Durchfahren belebter Strassen usw. herbeigeführten Verlangsamungen und Hemmungen der Fahrt, die ja häufig zu einem vollständigen Stillstand führen, verstanden sein.

*) Anm. der Schriftl. Vermuthlich hat der Berichterstatter der „Times“ sich nach der im Dienstfahrplan verzeichneten Durchfahrt dieses Zuges durch Bahnhof Morcenx gerichtet.

lichst frühzeitige Bestellung der Plätze geboten ist, alles Beschränkungen, mit denen die Reisenden in England in ähnlichem Umfange nicht zu rechnen haben. Die sechs schnellsten Züge, welche auf der französischen Südbahn von Paris nach Bordeaux (585 km) täglich verkehren — auf der weiteren Strecke Bordeaux-Bayonne-Irun erhalten nur vier dieser Züge Fortsetzung —, haben folgenden Gang: der Luxuszug, ab Paris 12.30 an Bordeaux 7.^{12} mit einem viermaligen Aufenthalt unterwegs von zusammen 17 Minuten, hat eine wirkliche Fahrzeit von 6 Stunden 25 Minuten, ein zweiter Zug, ab 9.50 an 4.55 mit 12 Minuten Aufenthalt unterwegs, eine solche von 6 Stunden 53 Minuten, ein dritter Zug, ab 10.^{30} an 7.^{04} mit 5 Minuten Aufenthalt unterwegs, eine Fahrzeit von 8 Stunden 29 Minuten, ein vierter Zug, ab 11.41 an 9.^{31} mit 68 Minuten Aufenthalt, hat 8 Stunden 42 Minuten, ein fünfter Zug, ab 8.^{30} an 6.22 mit 48 Minuten Aufenthalt, hat 9 Stunden 4 Minuten und der sechste Zug, ab 8.^{40} an 6.40 mit 49 Minuten Aufenthalt, hat 9 Stunden 11 Minuten wirkliche Fahrzeit. Die von diesen sechs Zügen fahrplanmässig einzuhaltenden Durchschnittsgeschwindigkeiten betragen demnach 91,2, 85,0, 69,0, 67,2, 64,5 und 63,7 km in der Stunde, zusammen 440,6 km, und die französische Südbahn wird in diesem Rekord nicht allein von der englischen Great Northernbahn mit 485,4 km beträchtlich übertroffen, sondern auch die North Westernbahn und die Midlandbahn weisen, wie oben angegeben, noch etwas höhere Durchschnittsziffern, 448,2 und 445,9 km, auf. Endlich muss auch zu Gunsten der englischen Eisenbahnen noch im allgemeinen hervorgehoben werden, dass wegen des aussergewöhnlich grossen, anderwärts auf der Erde in annähernd gleich ausgedehntem Umfange zur Zeit nicht wieder anzutreffenden Verkehrsbedürfnisses zwischen London und den beiden schottischen Grossstädten Glasgow und Edinburg sowie den von London nordwärts gelegenen grossen Fabrik- und Handelsstädten drei grosse Eisenbahnlinien nahe nebeneinander und in regem Wettbewerb mit einander die ausgedehntesten Reiseverbindungen zu pflegen haben, und dass, um dem Umfange des Verkehres gerecht zu werden, die drei Eisenbahnen je auf ihrer Hauptstrecke täglich nicht weniger als 17 bis 19 Schnellzüge in jeder Richtung laufen lassen, von denen London und Edinburg hinwärts durch 18 und rückwärts durch 17 Schnellzüge und London und Glasgow hinwärts durch 17 und rückwärts durch 15 Schnellzüge, die unterwegs nur an wenigen Orten halten, verbunden werden. Das ist eine Vielheit von Schnellzügen auf langen Strecken, wie sie in Europa nicht wieder und auch in Amerika, z. B. auf der Newyork-Buffaloer Linie mit ihren 11 Schnellzügen in jeder Richtung, nicht angetroffen wird. Es ist darum auch nicht verständlich, wie jemand die Ausgestaltung des englischen Eisenbahn-Schnellzugverkehres sich im Ernst nur in einem dürftigen Bilde vorzustellen vermag.

Die deutschen Eisenbahnen erreichen in der Häufigkeit und der Fahrgeschwindigkeit ihrer Züge zwar die Leistungen der englischen Eisenbahnen nicht, und sie haben auch einen entsprechend ausgedehnten Verkehr zwischen den grossen Verkehrsorten in Deutschland nicht zu vermitteln; dagegen können in dieser Hinsicht die Leistungen der deutschen Eisenbahnen sowohl mit den französischen als auch mit den amerikanischen Eisenbahnen gemessen werden. Der lebhafteste Schnellzugverkehr wird in Deutschland z. Zt. auf den Linien Berlin-Hamburg und Berlin-Köln vermittelt. Nach Hamburg verkehren täglich die zweiklassigen D-Züge ab Berlin 1.17 und 7.^{20} sowie die dreiklassigen Schnellzüge ab 6.30, 6.37, 9.00 und 5.30, nach Abrechnung der Aufenthalte unterwegs, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde von 80,2, 80,6, 80,9, 73,3, 64,3 und 62,2 km, d. i. zusammen 441,5 km. Nach Köln fahren der erstklassige Nordexpresszug ab Berlin 11.01, die zweiklassigen D-Züge ab 8.55, 11.45, 1.5 und 9.^{30} sowie der dreiklassige Schnellzug ab 9.^{50}, nach Abrechnung der Aufenthalte unterwegs, mit Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde von 67,6, 69,8, 67,6, 65,7, 68,6 und 64,5 km, d. i. zusammen 403,8 km. Hiernach haben die sechs Schnellzüge Berlin-Hamburg im ganzen eine grössere Fahrgeschwindigkeit als die sechs besten Züge auf der Newyork-Buffaloer Linie (441,5 gegen 421,5 km) und der Linie Paris-Bordeaux (441,5 gegen 440,6 km). Die Leistungen der besten sechs Schnellzüge Berlin-Köln mit 403,8 km Durchschnittsgeschwindigkeiten bleiben gegen die der besten sechs Schnellzüge Newyork-Buffalo von 421,5 km etwas zurück, von dem letzteren Mehr ist aber in Abzug zu bringen, dass der „Empire State Express" zwischen Newyork und Buffalo nur sechsmal in der Woche verkehrt und dass seine hohe Fahrgeschwindigkeit und seine sehr kurzen Aufenthalte unterwegs zum Theil nur durch den Ausschluss des Reisegepäcks von der Beförderung ermöglicht werden. Den Fahrgeschwindigkeiten der Schnellzüge Paris Bordeaux stehen die der Berlin-Kölner Züge zwar erheblich nach (440,6 gegen 403,8 km), es bleibt indess auch hierbei zu berücksichtigen, dass von den sechs Paris-Bordeaux'er Zügen drei Züge nur Reisende I. Klasse aufnehmen und unterwegs nur auf wenigen Stationen ganz kurze Zeit halten, und dass bei allen Zügen mannigfache Beschränkungen in der Zulassung von Reisenden auf Mindeststrecken bestehen, während im Schnellzugverkehre Berlin-Köln derartige Beschränkungen ganz unbekannt sind und in Berücksichtigung des Verkehrsbedürfnisses der Unterwegsorte öfter gehalten werden muss; infolge davon kommen die Berlin-Kölner Züge auch verhältnissmässig einem viel grösseren Theile des Publikums zu gute, als dies auf der Bahnlinie Paris-Bordeaux bei ihrer besonderen Rücksichtnahme auf das Reisebedürfniss der reichsten Gesellschaftsklassen der Fall sein kann.

W. S.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat August d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im August 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 462,39 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im August 1900					
aus dem Personenverkehre	54 048 857	+ 3 814 881	1 270	+ 68	+ 5,65
aus dem Güterverkehre	101 142 854	+ 7 371 892	2 334	+ 129	+ 5,85
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende August 1900					
aus dem Personenverkehre	212 152 498	+ 16 754 426	5 863	+ 370	+ 6,74
aus dem Güterverkehre	414 755 002	+ 30 688 647	11 256	+ 651	+ 6,14
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1900					
aus dem Personenverkehre	53 352 995	+ 2 050 243	8 570	+ 191	+ 2,28
aus dem Güterverkehre	95 380 048	+ 5 609 416	15 069	+ 643	+ 4,46

Eröffnet wurden: am 18. August Sitzendorf-Katzhütte 14,27 km (Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt); am 20. August Bismark i. Westf.-Horst-Carnap 9,05 km (Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Essen) und die Verbindungsbahn bei Karthaus 1,15 km (Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken); am 25. August Markersdorf-Hermsdorf i. B. 2,21 km (königlich sächsische Staatseisenbahnen).

— **Ueberwachung des Wagendienstes.** Nach den für die preussischen Staatsbahnen bestehenden Vorschriften ist die örtliche Ueberwachung des Wagendienstes, einschliesslich der Anfertigung der gesammten Aufschreibungen, den Güterabfertigungsstellen übertragen, während den Stationen die Verantwortung für die schleunige Bewegung der Wagen auferlegt ist. Zu dieser letzteren Verantwortung gehört auch die volle Fürsorge für die Ausführung der Dispositionen des Wagenbüros. Da dieser für die rechtzeitige Gestellung der Wagen besonders wichtige Dienstzweig nicht überall mit dem erforderlichen Nachdruck durchgeführt wird, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in einer neuerlichen Verfügung die Direktionen und die Vorstände der Verkehrsinspektionen veranlasst, ihr besonderes Augenmerk bei der Beaufsichtigung des Wagendienstes namentlich darauf zu richten, ob die Dispositionen ohne Verzug und in zweckentsprechender Weise zur Ausführung gelangen. Da, wo besondere Beamte für die Ueberwachung des Wagendienstes bestellt sind, können diese unbeschadet ihrer Zugehörigkeit zur Güterabfertigung die Stationsvorsteher bei Ausübung dieser ihrer Dienstpflicht unterstützen. Die Aufnahme des Bestandes und des Bedarfs an Wagen soll überall Beamten und nicht Gehilfen übertragen werden. Selbstverständlich haben auch bei Stationen mit selbständiger Güterabfertigung die Stationsvorsteher die Bestands- und Bedarfsmeldungen abzugeben. Die Verantwortung für die Feststellung des Be-

standes und Bedarfs verbleibt dagegen grundsätzlich den Vorstehern der Güterabfertigungsstellen.

— **Betriebseröffnungen.** Am 20. d. Mts. ist die 18 km lange, mit Meterspur erbaute Kleinbahnstrecke Herford-Wallenbrück der Herforder Kleinbahnen mit den Stationen Herford, Oetinghausen, Oetinghäuser Heide, Steinbeck, Enger, Westerenger, Spenge und Wallenbrück für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Strecke schliesst in Herford an die preussische Staatsbahn, in Enger an die Bielefelder Kreisbahnen an. Ein direkter Wagenübergang von und nach den preussischen Staatsbahnen findet nicht statt.

Ferner soll am 27. d. Mts. die 18,06 km lange vollspurige bayerische Lokalbahn Thann-Lengdorf-Isen-Haag mit den Verkehrsstellen Lengdorf, Bittlbach, Isen, Berging, Pyramoos, Winden und Haag für den Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben werden. Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird der Name der bisherigen Station Thann-Lengdorf in Thann-Matzlach abgeändert. Die Lokalbahnbetriebsleitung erhält ihren Sitz in der Endstation Haag und wird dem Oberbahnamt München unterstellt.

— **Eisenbahnunfall bei Remagen.** Am 16. d. Mts. Abends gegen 10¼ Uhr stiess auf dem Bahnhof Remagen der Personenzug 293 in Gleis 1 auf den daselbst haltenden Vorzug 293a. Hierbei wurden 17 Reisende leicht verletzt, wovon 16 ihre Reise fortsetzen konnten, während eine Frau in einem Hotel untergebracht wurde. Es entgleisten 4 Wagen, die sofort gehoben wurden. Beide Gleise sind seit 4 Uhr früh wieder fahrbar. Der Unfall ist dadurch herbeigeführt worden, dass der diensthuende Telegraphist unbefugter Weise dem Personenzug 293 von Coblenz die Einfahrt in Gleis 1 gab, während der Vorzug 293a noch in diesem Gleis stand.

— **Brölthaler Eisenbahn.** Der „Reichs- u. Staats.-Anz.“ vom 17. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend die Ausdehnung des Brölthaler Eisenbahnunternehmens auf den Bau und Betrieb schmalspuriger Nebeneisenbahnen von Herresbach nach Rostingen und von Oberpleis nach Herresbach sowie auf den Erwerb und Betrieb der Heisterbacher Thalbahn.

— **Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn-Gesellschaft.** Der nach dem Vertrag mit der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin der Gesellschaft verbleibende Antheil von 40 % der Betriebseinnahmen beziffert sich, dem Geschäftsbericht für 1899/1900 zufolge, im abgelaufenen Geschäftsjahre auf 48 603 ℳ. (48 515) ℳ. i. V.). Nach Berücksichtigung verschiedener Rückstellungen verbleiben 22 314 (22 617) ℳ. zur Vertheilung auf die Stammaktien Litt. A. Zur Erreichung einer 4 prozentigen Dividende auf diese Aktien sind von der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft demnach 36 685 (36 382) ℳ. zuzuschiessen. Wenn die Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahre keine Zunahme aufweisen, so liegt nach dem Bericht die Ursache in erster Linie darin, dass eine Ausdehnung der bereits bestehenden direkten Tarife und die Ueberweisung eines entsprechenden Theils der Durchgangstransporte im abgelaufenen Geschäftsjahre nur in sehr beschränktem Umfange eingetreten sind. Die Hauptversammlung vom 25. September 1899 hat den mit der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft geschlossenen Vergleich, wonach der genannten Gesellschaft wegen der beim Bau der Bahn geleisteten Mehrarbeiten die Summe von 100 000 ℳ. zu vergüten ist, genehmigt und ferner beschlossen, den Wagenpark der Gesellschaft um 15 bedeckte und 10 offene Güterwagen zu vermehren, wodurch ein Kostenaufwand von 76 000 ℳ. erwachsen ist. Verschiedene Ergänzungs- und Erweiterungsbauten der Bahnanlage erforderten weitere 24 575 ℳ., von denen 5 554 ℳ. aus verfügbaren Mitteln bestritten sind. Der Rest von 19 021 ℳ. ist getroffener Vereinbarung gemäss ebenso wie die vorher erwähnten Beträge am 31. März 1902 zu berichtigen. Die aufgewendete Summe von 200 575 ℳ. ist der Bahnanlagerechnung zuzuschreiben, die sich damit auf 2 401 985 ℳ. erhöht. Die staatliche Genehmigung der zur Bestreitung dieser Ausgaben erforderlichen Geldbeschaffung wird demnächst nachgesucht werden.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.** Die Betriebseinnahmen bezeichnet der Geschäftsbericht, trotzdem sie zur Verzinsung des Anlagekapitals noch nicht ausreichen, als angemessen. Das mit dem 1. April d. J. begonnene Betriebsjahr hat infolge schlechten Wetters mit Mindereinnahmen angefangen; trotzdem glaubt die Verwaltung annehmen zu dürfen, dass die Einnahmen ausreichen werden, um die Bahnpfandschuld in eine Anleiheschuld umwandeln zu können. Befördert wurden 507 643 Personen und 57 348 t Güter. Zur Verfügung stehen 233 496 ℳ. Davon sind abzusetzen 95 358 ℳ., u. a. 70 366 ℳ. für verschiedene Rücklagen. Es verbleiben 138 137 ℳ. Reingewinn, wovon für die Rücklage 6 906 ℳ. und 129 500 ℳ. als 3⁷⁄₁₀ % Dividende verwandt werden. Den Rest zur Ergänzung der Dividende der Aktien Litt. A auf 4,5 % hat mit Zuhilfenahme des Restbetrages von 1 730 ℳ. die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zuzuschiessen. Für die Aktien Litt. B haben die Städte Nordhausen und Wernigerode die 3,5 % Dividende zu leisten.

— **Prignitzer Eisenbahn.** Im Personenverkehr der Bahn ist in 1899/1900 eine Abnahme eingetreten, insofern als nur 123 218 Personen gegen 127 278 i. V. befördert wurden. Die Einnahme ist dadurch von 118 301 ℳ. auf 114 131 ℳ. zurückgegangen. Dieser Ausfall ist dem Geschäftsberichte zufolge auf die Eröffnung der Bahn Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstock zurückzuführen, durch die die Entfernung von Wittstock nach Berlin erheblich abgekürzt wird. Der Güterverkehr dagegen stieg von 155 415 auf 179 583 t, die Einnahme daraus von 251 471 auf 255 632 ℳ. Die Gesammteinnahmen betragen 419 499 ℳ., die Betriebsausgaben 231 945 ℳ., der Ueberschuss 194 132 ℳ. Von letzterem bleiben, nach den vorschriftsmässigen Ueberweisungen an die Erneuerungs- und den Spezialreservefonds, 167 780 ℳ. Davon sollen 76 950 ℳ. = 4,5 % Dividende an die Prioritätsstammaktien und 68 400 ℳ. = 4 % Dividende auf die Stammaktien vertheilt, 7 725 ℳ. dem Reservefonds überwiesen und 8 010 ℳ. vorgetragen werden.

— **Schwebebahn Elberfeld-Barmen-Vohwinkel.** Die Probefahrten auf der Schwebebahn haben begonnen. Die Strecke von der Schleusenstrasse in Elberfeld, wo die Wagen vorläufig auf einer Schleifenstrecke umkehren sollen, hinunter bis Vohwinkel ist fertig montirt, so dass nur Ausbau und Anstreicherarbeiten fehlen. Man hofft, die Eröffnung gelegentlich der Anwesenheit des Kaisers am 13. Oktober ermöglichen zu können, und gedenkt dann am 15. Oktober die Strecke Zoologischer Garten-Klusestrasse dem Verkehr zu übergeben. Bereits sind zehn Wagen in Elberfeld eingetroffen und acht davon an das Gerüst gehängt.

— **„Die Frage der Kohlennoth“** — so schreibt die bayerische ‚Korrespondenz Hoffmann‘ in einer Mittheilung, die wir in voriger Nummer nur auszugsweise brachten — „hat neuerdings einzelne Handels- und Gewerbekammern und private Interessentenvereinigungen zu Petitionen an die bayerische Regierung veranlasst, worin die schleunige Ergreifung von Maassregeln in verschiedener Richtung beantragt wird, und auch in der Presse wird die Angelegenheit fortgesetzt lebhaft mit gleichen Folgerungen erörtert. Die Regierung wendet selbstverständlich der Frage, ohne erst die Anregungen, die nunmehr aus Interessentenkreisen an sie herangetreten sind, abzuwarten, ihr volles Augenmerk zu und erwägt die Möglichkeit wirksamer Mittel gegen eine etwaige weitere Kohlentheuerung. Da die eigene Kohlenproduktion Bayerns eine verhältnissmässig geringe und von dieser Produktion nur ein kleiner Theil fiskalisch ist, so ist von vornherein dem Einfluss der Staatsgewalt in Bayern eine enge Grenze gesteckt. Die Maassregeln gegen die Kohlennoth bewegen sich daher in erster Linie nur auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, und auch hier musste ein Benehmen mit den mitbetheiligten deutschen Regierungen vorhergehen, um den zu ergreifenden Maassregeln den Erfolg zu sichern. Nunmehr ist, wie wir hören, die Generaldirektion der königlichen Staatseisenbahnen ermächtigt worden, im direkten Verkehr mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen und den sonst an der Tarifmaassnahme sich betheiligenden Staats- und Privatbahnen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Brikets, Torf und Torfbrikets im Versand von den deutschen Seehäfen und den deutschen binnenländischen Umschlagsplätzen mit sofortiger Gültigkeit auf die Dauer von zwei Jahren die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs auf den bayerischen Staatsbahnen anzuwenden. Die Herabsetzung der Kohlentarife dürfte dazu beitragen, die Kohlenförderung und den Kohlenhandel zu beleben, den Kohlenbezug namentlich auf grössere Entfernungen zu verbilligen und die Beunruhigung des Publikums hinsichtlich einer Verschärfung der Kohlennoth zu zerstreuen.“

Auch die sächsische Regierung hat nunmehr wie die preussische und bayerische die Anwendung des Rohstofftarifes auf die Beförderung von Kohle u. dergl. angeordnet, um durch eine Verbilligung der Fracht den Bezug von Kohle, in erster Linie überseeischer, zu erleichtern und dadurch der Kohlennoth zu steuern. Vom 15. September bis 1. Oktober 1902 sollen nämlich im Versand von den unter der Verwaltung der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen stehenden Stationen der deutschen Seehäfen nach Sachsen und im Versand der Elbumschlagsplätze Dresden und Riesa nach sächsischen und bayerischen Stationen für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbrikets die Bestimmungen und Frachtsätze der bestehenden Ausnahmetarife angewendet werden — eine nennenswerthe Ermässigung gegenüber den Frachtsätzen des Spezialtarifes III, die voraussichtlich die Einfuhr englischer und amerikanischer Kohle fördern wird.

— **Bodenseegürtelbahn.** Die Bahn Lindau-Friedrichshafen wird bekanntlich bis Ueberlingen fortgesetzt; auf der württembergischen Seite ist diese Bahn, die allerdings hier kaum 4 km Länge hat, beinahe fertig und es bedarf nur noch des Anschlusses von Ueberlingen her; auch in Ueberlingen und gegen Friedrichshafen zu haben die Vorarbeiten und auch Erdarbeiten zum Theil schon begonnen; es werden die Orte Meersburg, Hagnau, Immenstaad usw. Stationen der neuen Bahn werden, nach deren Fertigstellung die Bodenseegürtelbahn vollständig sein wird; sie geht dann von Lindau über Friedrichshafen nach Ueberlingen, Radolfzell, Konstanz, Arbon, Romanshorn, Rorschach, Lautrach, Bregenz und Lindau. In zwei Jahren wird die Bahn Friedrichshafen-Ueberlingen eröffnet werden. Wo der Anschluss der württembergischen und badischen Strecke stattfinden wird, steht noch nicht ganz fest.

— **Wegen Errichtung eines Genesungsheims für preussische Staatseisenbahnbeamte** macht ein Herr A. Sergius, Mitglied des Deutschen Eisenbahnbeamten-Vereins, in den „Deutschen Verkehrsblättern“ Vorschläge, die wir für sehr beachtenswerth halten. Ohne auf den Inhalt derselben näher einzugehen, möchten wir doch hervorheben, dass sich u. E. den verschiedenen Eisenbahnbeamten-Vereinen gerade auf diesem Gebiete ein hervorragend günstiger Gegenstand bietet, der zum Zielpunkt einer vielseitigen und erspriesslichen Vereinsthätigkeit Anlass gibt. Es ist ja bekannt, dass auch der Minister der öffentlichen Arbeiten gerade diesen Bestrebungen von jeher ein lebhaftes und wohlwollendes Interesse entgegengebracht hat, und seine wirksame Unterstützung wird dem Unternehmen in der Folge gewiss nicht fehlen. Nachdem die schweizerischen Bahnbeamten durch Einmuth und Opferwilligkeit die Errichtung eines Genesungshauses am Rigi erreicht und durchgeführt haben, werden auch die deutschen Beamten hinter ihren Nachbarn und Amtsgenossen nicht zurückstehen wollen, und die vom deutschen Lokomotivführerverein in seiner diesjährigen Generalversammlung gefassten Beschlüsse mögen in dieser Beziehung ein erfreuliches Vorbild sein.

— **Die erste Fahrt des deutschen Kaisers auf Kleinbahnen.** Anlässlich der zwischen Greifenhagen und Pyritz einerseits und Neumark und Wildenbruch andererseits abgehaltenen diesjährigen Kaisermanöver des II. und Gardekorps wurden zwischen dem grossen Generalstab, der Linienkommission, der Stargard-Küstriner Eisenbahn und der pommerschen Betriebsdirektion der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. als Betriebsführerin der vollspurigen Greifenhagener Kreisbahnen wegen Beförderung Allerhöchster und Höchster Herrschaften sowie fremdherrlicher Offiziere, der Manöverleitung usw. Verhandlungen eingeleitet, welche nach mehrfachen Bereisungen zu dem Ergebniss führten, dass wegen Schwierigkeit in der Anwendung der für die Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften gegebenen Vorschriften von einer Beförderung auf der Kleinbahn Abstand genommen werden solle. Am späten Abend des 9. d. Mts. wurde indessen die pommersche Betriebsdirektion durch das Oberhofmarschallamt und den grossen Generalstab benachrichtigt, dass Seine Majestät der Kaiser die Kleinbahn Greifenhagen-Bahn-Wildenbruch bis zur Station Gäbersdorf zu benutzen beabsichtige und von der Anwendung der für Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften gegebenen Vorschriften abzusehen befehle. Die Hin- und Rückfahrt des Kaisers fand daraufhin täglich vom 10. bis 13. d. Mts. und Ihrer Majestät der Kaiserin am 11. d. Mts. in einem Hofzug zwischen Stettin und Greifenhagen statt und von dort aus in Salonwagen, welche die Eisenbahndirektion Stettin in entgegenkommender Weise zur Verfügung gestellt hatte, und zwar mit Lokomotiven und Personal der Greifenhagener Kreisbahnen in das Manövergelände nach verschiedenen Stationen der Linien Greifenhagen-Bahn und Kl.-Schönfeld-Leine. Die übrigen Züge mit den Höchsten Herrschaften, den fremdherrlichen Offizieren, der Manöverleitung usw. wurden direkt mit Lokomotiv- und Personalwechsel in Greifenhagen von Stettin bis zur Endstation durchgeführt. Am 14. d. Mts. fand die Hinfahrt nur bis Greifenhagen, jedoch die Rückfahrt sowohl des Kaisers als auch der übrigen Höchsten Herrschaften usw. in drei Zügen von der Station Neumark der Kleinbahn Finkenwalde-Neumark ohne Umsteigen bis Stettin statt. Sämmtliche Fahrten wickelten sich ohne ein Hinderniss stets pünktlich und ordnungsgemäss ab und liess Seine Majestät nach Beendigung für die umsichtige und durchaus zufriedenstellende Leitung seinen Allerhöchsten Dank aussprechen. Von dem pünktlichen Verlauf sämmtlicher Hin- und Rückfahrten Ihrer Majestäten wurde der Minister der öffentlichen Arbeiten jedesmal telegraphisch benachrichtigt. Die Leitung der sämmtlichen Hofzüge auf den Greifenhagener Kreisbahnen fand durch den Regierungsbaumeister Lübcke als Vertreter der pommerschen Betriebsdirektion Lenz & Co. und diejenige der übrigen Züge durch den Betriebsingeniör Wittlöft und den Verkehrskontrolör Junecke statt.

— **Die Stellung der preussischen Staatsregierung zu der Frage des Betriebes von Strassenbahnen durch die Gemeinden** war auf der Hauptversammlung der Vereins deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen zu Wiesbaden gestreift worden und hierbei von dem bekannten Schriftsteller für Eisenbahnrecht, Regierungsrath z. D. Eger, u. a. geäussert worden, der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten erkenne das Recht der bürgerlichen Gemeinden, bei der Zustimmung zur Strassenbenutzung an die Bahngesellschaften auch die Dauer der Benutzung zu bestimmen, nicht an; er hatte ferner seine persönliche Ansicht dahin ausgesprochen, dass Privatunternehmen zum Betriebe von Strassenbahnen geeigneter seien als Gemeinden. Diese Aeusserung in Verbindung mit der bekannten Thatsache, dass der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft die Genehmigung zur Führung des Betriebes der ihr konzessionirten Strecken von der Staatsregierung auf eine längere Frist hinaus bereits ertheilt ist, als auf welche der Vertrag der genannten Gesellschaft mit dem Berliner Stadtmagistrat läuft, gibt den „Berl. Pol. Nachr.“ Anlass zu einer interessanten Auslassung über die an die Spitze gestellte Frage, um irrthümliche Schlussfolgerungen, wie sie in der Presse aus Anlass der angeführten Wiesbadener Aeusserung bereits hervorgetreten seien, zu vermeiden. „Es mag darauf hingewiesen werden,“ so sagen die „Berl. Pol. Nachr.“, „dass das Kleinbahngesetz bei Regelung des Verhältnisses zwischen den Gemeinden und den Strassenbahnverwaltungen in Bezug auf die Benutzung öffentlicher Wege von der Auffassung ausgeht, die Strassen seien dem öffentlichen Verkehr gewidmet und daher extra commercium. Dies geht mit voller Bestimmtheit daraus hervor, dass im § 6 die Zustimmung nicht sowohl des Strasseneigenthümers, als desjenigen erfordert wird, welcher aus Gründen des öffentlichen Rechtes zur Unterhaltung der Strassen verpflichtet ist, und dass Entgelt blos für die Benutzung der Strassen ausbedungen werden darf. Das ebenfalls vorgesehene Heimfallsrecht an die Gemeinde kann daher auch nicht als eine Nutzungsart eines Erwerbszwecken dienenden Eigenthums, nicht als eine Art von Pacht oder Miethe aufgefasst werden, soll vielmehr nach der Begründung dazu dienen, einen Ausgleich für diejenigen Aufwendungen zu bieten, welche die Gemeinde für die Herstellung und Unterhaltung des Strassenkörpers gemacht hat. Der § 6 des Kleinbahngesetzes spricht im Gegensatz zu der Ausbedingung des Heimfalls von einer Frist für die Ertheilung der Zustimmung seitens des Unterhaltungspflichtigen nicht. Man wird zu der Annahme berechtigt sein, dass der Gesetzgeber als Regel die Zustimmung für die ganze Zeit, für welche die Strassenbahn staatlich genehmigt ist, vorausgesetzt hat. Aber man würde zu weit gehen, wenn man Verträge zwischen Gemeinden und Strassenbahnen, welche eine Fristbestimmung über die Benutzung der Strassen für die Zwecke der Strassenbahn enthalten, für rechtsungültig ansehen wollte. Nur können solche vertragliche Abmachungen die staatliche Genehmigungsbehörde in Bezug auf die Bemessung der Genehmigungszeit nicht binden. Die Genehmigungsbehörden werden vielmehr unabhängig von solchen Abreden die Dauer der Genehmigung nach den wirthschaftlichen Verhältnissen und Bedürfnissen des Unternehmens zu bemessen haben. Wie Gemeinde und Strassenbahnunternehmer sich auseinandersetzen, wenn innerhalb der Genehmigungsfrist befristete vertragliche Abmachungen ablaufen, ist eine Frage für sich. Fällt während der Dauer der Genehmigung ein Strassenbahnunternehmen, sei es infolge des im voraus ausbedungenen Heimfallrechtes oder aus anderen Gründen, der Gemeinde zu, so bedarf diese gemäss § 2 des Kleinbahngesetzes allerdings formell einer neuen Genehmigung zum Betriebe der Bahn in eigener Regie. Für diese Genehmigung würde aber der Natur der Sache nach nur die Entscheidung der Frage maassgebend sein, ob der neue Unternehmer die nöthige Gewähr für die nach § 4 des Kleinbahngesetzes wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten bietet. Dass diese Voraussetzung bei grossen Stadtgemeinden, welche in der Lage sind, die nöthigen technischen Kräfte zum Betriebe von Strassenbahnen zu gewinnen, regelmässig der Fall sein wird, liegt auf der Hand. Wenn in der eingangs erwähnten Versammlung seitens eines Regierungsbeamten (Anm. d. Schriftl.: Dr. Eger ist 1895 zur Disposition gestellt und war nicht als Regierungsvertreter anwesend) die Aeusserung gefallen ist, dass Privatunternehmer zum Betriebe von Strassenbahnen geeigneter seien als Gemeinden, so ist es richtig, dass in einzelnen Fällen der Betrieb von nebenbahnartigen Kleinbahnen durch Kreise in eigener Regie sich nicht als zweckmässig erwiesen hat, weil die betreffenden Bahnen zu klein waren, um ohne unökonomische Vermehrung der Betriebskosten die Anstellung des nöthigen technischen Betriebs- und Aufsichtspersonals zu ermöglichen. Aber solche Einzelfälle berechtigen noch nicht einmal zu dem Schlusse, dass für den Betrieb nebenbahnähnlicher Kleinbahnen in allen oder auch nur den meisten Fällen Privatgesellschaften sich mehr empfehlen als kommunale Verbände. Und sie sind gänzlich unmaassgebend für die Entscheidung der Frage, ob und inwieweit sich die Ueber-

nahme städtischer und namentlich grossstädtischer Strassenbahnen in kommunale Regie empfiehlt. Das Kleinbahngesetz lässt vielmehr in den §§ 6 und 12 deutlich erkennen, dass der Betrieb von Strassenbahnen durch die Gemeinden keineswegs als unerwünscht angesehen werden soll."

— **Gabe des Fürsten von Bulgarien für das Erholungsheim deutscher Lokomotivführer.** Der Verein deutscher Lokomotivführer hatte auf seiner letzten Generalversammlung zu Strassburg i. E., wie von uns in Nr. 63 S. 961 mitgetheilt, beschlossen, ein Genesungs- und Erholungsheim für Lokomotivführer zu gründen. Von diesem Beschlusse war dem Fürsten Ferdinand von Bulgarien, der bekanntlich ein warmer Freund des Lokomotivführerstandes ist, sofort Mittheilung gemacht worden. Dieser Tage hat nun der Verein folgendes Schreiben des Privatsekretärs des Fürsten erhalten: „Der Fürst würdigt in vollem Maasse die Schwere des Lokomotivführerberufes, der unausgesetzt und überall der Menschheit, der Kultur und dem Fortschritte in aufopfernder Weise dient. Die schöne Idee, für die in Erfüllung ihrer Pflichten leidend gewordenen Lokomotivführer ein Erholungs- und Genesungsheim zu gründen, kann nur den lebhaftesten Beifall finden bei allen jenen, die die Bedeutung und äusserst verantwortliche Stellung der Steuerleute auf festem Lande zu erfassen vermögen. Der Fürst von Bulgarien gehört zu ihnen und zeigt seine Antheilnahme an dem Verein, indem er den Betrag von 1 000 ℳ dem Erholungs- und Genesungsheim für deutsche Lokomotivführer spendet." Es ist sehr erfreulich und spricht für die menschenfreundliche Denkweise des Fürsten, dass ihm durch das bekannte, auch von uns berichtete Vorkommniss, bei dem er sich die amtliche Zurückweisung eines unbefugten Geldgeschenkes gefallen lassen musste, die Geberlaune nicht verdorben ist.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate Juli d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16 433 108 Personen und 9 283 955 t Güter befördert; die Gesammteinnahme betrug 55 322 538 Kr., das ist für das Kilometer 2 885 Kr. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 15 527 866 Personen und 8 356 817 t Güter 52 015 610 Kr. oder auf das Kilometer 2 822 Kr., daher ergibt sich für den Monat Juli d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2,2 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 87 931 659 Personen und 57 105 260 t Güter, gegen 76 746 336 Personen und 55 496 494 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die gesammten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf 328 143 125 Kr., im Jahre 1899 auf 316 768 424 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 19 076 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 18 302 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in dem erwähnten Zeitabschnitte d. J. auf 17 202 Kr., gegen 17 308 Kr. im Vorjahre, das ist um 106 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für das Jahr 1900 auf 29 489 Kr., gegen 29 671 Kr. im Vorjahre, das ist um 182 Kr., mithin um 0,6 % ungünstiger.

— **Das Pensionsstatut für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Aus Anlass der mit dem 1. September d. J. erfolgten Einführung des neuen Pensionsstatutes für Beamte und Unterbeamte der Staatsbahnen hat der Ausschuss des Pensionsinstitutes in seiner Sitzung vom 4. d. Mts. den Beschluss gefasst, dem Eisenbahnminister für die beschleunigte Einführung des abgeänderten Statutes und für die durch diese Abänderung den Mitgliedern und deren Angehörigen zu theil gewordenen weiteren wesentlichen Begünstigungen den ganz besonderen Dank zum Ausdrucke zu bringen. Auch der seit den letzten Neuwahlen aus sozialdemokratisch gesinnten Bediensteten zusammengesetzte Ausschuss des Provisionsinstitutes für Diener und Hilfsbedienstete der österreichischen Staatsbahnen, dessen Statuten in Bezug auf die Erweiterung der bisherigen Begünstigungen eine ganz gleiche Abänderung wie die Pensionsstatuten erfahren haben, hat in der Ausschusssitzung vom 5. d. Mts. Gelegenheit genommen, dem Eisenbahnminister dafür, dass er der Bitte, seinen persönlichen Einfluss für die baldige Einführung der neuen Statuten geltend zu machen, in der wohlwollendsten Weise und mit vollem Erfolge entsprochen hat, den ergebensten Dank auszusprechen.

— **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich im Monate Juli 1900.** Am 1. Juli d. J. standen 7,0 km Hauptbahnen und 610,7 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Im Stande des Baues von Hauptbahnen ist im Monate Juli keine Veränderung eingetreten. An Lokal- und Kleinbahnen sind durch den Baubeginn einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen 1,1 km, dann der Theilstrecke Valeputna-Jakobeni der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra 11,8 km, ferner der Brünner elektrischen Strassenbahnen 6,2 km und von Linien der Grazer elektrischen Strassenbahnen 6,9 km, somit 26,0 km Lokal- und Kleinbahnen zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung der Lokalbahn Winterberg-Wallern 28,1 km, dann durch die Eröffnung der Lokalbahn Gmünd-Litschau 24,9 km und der Abzweigung nach Heidenreichstein 11,5 km und schliesslich durch die Eröffnung einer Linie der Prager elektrischen Strassenbahnen 6,4 km, sonach insgesammt 70,9 km Lokal- und Kleinbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Juli 7,0 km Hauptbahnen und 610,7 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Eröffnung der Eisenbahn Niemes-Reichenberg.** Trotz des von dem Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Eisenbahn gefassten und veröffentlichten Beschlusses, von einer festlichen Eröffnungsfahrt auf der Schlussstrecke Niemes-Reichenberg abzusehen, gestaltete sich die von ihm am Vortage der Eröffnung vorgenommene Befahrung dieser Linie zu einer überaus feierlichen und freiwilligen Kundgebung der gesammten, an der neuen Linie wohnenden Bevölkerungskreise. Auf allen Stationen von Niemes bis Rosenthal hatten sich die Gemeindevertretungen, Vertreter der staatlichen Behörden, alle Vereine, die Lehrkörper mit der Schuljugend usw. eingefunden, um den Eröffnungszug und die mit ihm eintreffende Verwaltung festlich zu begrüssen. Ueberall richteten die Bürgermeister und Ortsvorstände Dankesansprachen an den Präsidenten des Verwaltungsrathes. Bei dem Festmahle erörterte der Präsident des Verwaltungsrathes die einzelnen Phasen des Bahnbaues und beklagte es, dass die Einfahrt nach Reichenberg derzeit unmöglich sei, zugleich betonend, dass die Aussig-Teplitzer Bahn an dieser misslichen Lage nicht die geringste Schuld trage.

— **Umbau des Reichenberger Bahnhofes.** Gegen die vorläufigen Anlagen dieses Bahnhofes haben sich, wie aus den Tagesblättern bekannt ist, lebhafte Beschwerden gerichtet. Da nun die Verhandlungen wegen Bedeckung der Kosten, insbesondere im Hinblicke auf das Miteigenthum der sächsischen Staatsbahnen, eine gewisse Zeit erfordern werden, hat, dem Vernehmen nach, das Eisenbahnministerium in dem Bestreben, die Dauer des vorläufigen Zustandes auf eine möglichst kurze Frist einzuschränken, an die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn einen Erlass gerichtet, in welchem die Gesellschaft eingeladen wird, mit der süd-norddeutschen Verbindungsbahn wegen sofortiger Inangriffnahme des Baues der dringlichsten Herstellungen sich in Verbindung zu setzen und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn zu diesem Zwecke den von der Aussig-Teplitzer Bahn für den Umbau des Reichenberger Bahnhofes zugesicherten Beitrag von 680 000 Kr. zur Verfügung zu stellen. Auf denselben Gegenstand bezieht sich ein an die süd-norddeutsche Verbindungsbahn ergangener Erlass. Es ist also nicht daran zu zweifeln, dass jene Bauherstellungen im Reichenberger Bahnhofe binnen kurzem durchgeführt sein werden.

Von anderer Seite wird gemeldet, es sei an den Eisenbahnminister von dem Reichenberger Stadtrath mit Bezug darauf, dass die süd-norddeutsche Verbindungsbahn die Fahrkartenausgabe zwischen Rosenthal und Reichenberg eingestellt habe, folgendes Telegramm abgegangen: „Der Stadtrath von Reichenberg protestirt gegen die Sperrung der Station Rosenthal von Seite der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, welche beweist, dass dies darauf abzielt, die Einfahrt der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Reichenberger Bahnhof so lange als möglich zu hintertreiben. Auch die Art der Ausführung des Provisoriums in Rosenthal mache die Benutzung der neuen Bahn für Reichenberg nahezu unannehmbar. Die grösste Industriestadt des Landes habe das Recht, zu verlangen, dass dieser Zustand schleunigst beseitigt werde."

— **Die Kohlenrefaktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Bund österreichischer Industrieller hat vor einigen Tagen an das Eisenbahnministerium das Ersuchen gerichtet, bei der Nordbahn dahin zu wirken, dass Refaktien bei Kohlensendungen, die bisher bestanden, auch weiterhin aufrecht erhalten bleiben. Die Eingabe fusste auf der Mittheilung zahlreicher Firmen, dass die Nordbahn die Verlängerung bestehender Refaktien mit „Rücksicht auf die dermaligen Marktverhältnisse der inländischen Kohle" verweigere. Nunmehr hat der Bund österreichischer Industrieller eine zweite Eingabe an den Eisenbahnminister gerichtet, in welcher unter Hinweis auf das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" mitgetheilt wird, dass die Nordbahn angeblich einzelne Versender durch die Einräumung von anderen verweigerten Refaktien bevorzuge und insbesondere im Verkehre nach Ungarn die angesuchten Refaktien bewillige. Die Eingabe ersucht den Eisenbahnminister dringlich, der Angelegenheit näher zu treten und Wandel zu schaffen.

— **Der Centralausschuss des Kaiserjubiläums-Wohlthätigkeitsvereins** für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung hat für das Studienjahr 1900/1901 20 Freiplätze in Schulpensionaten und zur Ermöglichung des Besuches von Lehranstalten 33 Stipendien im Gesammtbetrage von 9 800 Kr. verliehen.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** In der jüngst abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes der Bahn wurde anlässlich der Eröffnung der Schlussstrecke Niemes-Reichenberg der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg der Direktor Regierungsrath Rosche unter Anerkennung der Verdienste, welche er sich um die Baudurchführung dieser Bahn erworben hat, zum Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft ernannt. Gleichzeitig wurden Centralinspektor Gärtner zum Generaldirektor-Stellvertreter und Oberinspektor Dr. Stradal zum Generalsekretär ernannt.

— **Strassen- und Hauskehricht-Ausfuhreisenbahn in Budapest.** In Budapest wurde mit einem Aktienkapital von 2 500 000 Kronen eine Gesellschaft gegründet, welche die sachgemässe Verarbeitung und Verwerthung des Mülles und sonstiger Abfallstoffe unter sanitätspolizeilicher Aufsicht durchführen wird. Die neue Gesellschaft erwarb die bisher als Privateigenthum der Firma Cséry von dieser mit Dampfkraft betriebene, aus dem Bereiche Budapests derzeit bis zu den Ablagerungsplätzen bei Szt. Lörincz führende Müllausfuhrbahn, deren Verlängerung bis Lajosmizse bereits vom früheren Besitzer projektirt war und nunmehr ausgeführt werden wird.

— **Regierungsrath Franz Schneider †.** Am 16. d. Mts. ist der dem Eisenbahnministerium zugetheilte Regierungsrath und Centralinspektor der österreichischen Staatsbahnen, Franz Schneider, gestorben. Er war ein hervorragender Fachmann auf dem Gebiete der Einnahmenkontrole und des Verrechnungswesens. Der Tod dieses wackeren Mannes, welcher sich vermöge seiner ausgezeichneten Charaktereigenschaften allgemeiner Beliebtheit erfreute, bedeutet für die Staatseisenbahnverwaltung einen überaus schweren Verlust.

Vereinsausland.

— **Klagen gegen die belgischen Eisenbahnen.** Mit dem Vorbehalt, welcher meist bei derartigen in der Presse laut werdenden Klagen nöthig ist, nehmen wir Notiz davon, dass die „Indépendance belge" schwere Vorwürfe gegen den Betrieb der belgischen Eisenbahnen erhebt. Sis beginnt einen Artikel mit den Worten: „Die Unordnung bei unseren Eisenbahnen tritt immer deutlicher zu Tage, und es ist wirklich höchste Zeit, energische Maassregeln zu ergreifen, um diesen wahrhaftigen Skandal aufhören zu machen." Es wird dann im einzelnen dargelegt, wie bestimmte Züge regelmässig überfüllt seien, nicht genug Wagen gestellt würden, oft mangelhaftes Fahrmaterial Störungen veranlasse usw. Das Blatt fordert das Publikum auf, mit seinen Reklamationen die Eisenbahnverwaltung zu bestürmen und ihr reichlich Prozesse an den Hals zu werfen.

— **Der Eisenbahnverkehr zur Pariser Ausstellung.** Wennschon die Geschäfte der Ausstellung nicht nach Wunsch gehen, zeigt doch der Eisenbahnverkehr ein stark vermehrtes Zuströmen von Personen. So führt der „Figaro" als ein Zeugniss gegen die „systematischen Herunterzieher" der Ausstellung an, dass im Monat August auf der Westbahn 426 484 und auf der Nordbahn 843 200 Reisende in Paris ankamen, während zur Ausstellung im August 1889 die Westbahn nur 361 155 und die Nordbahn nur 630 800 Reisende zuführte. Seit Eröffnung der Ausstellung, vom 12. April bis 31. August 1900, kamen mit der Westbahn 1 881 591 und mit der Nordbahn 3 745 182 Reisende an; im Jahre 1889 betrugen diese Ziffern nur 1 101 601 bezw. 2 592 873. Auf diesen beiden Linien hat also gegen die vorige Ausstellung eine Vermehrung von fast 2 000 000 Reisenden stattgefunden. Nach der Statistik des Generalkommissariats der Ausstellung betrug die Zahl der Ausstellungsbesucher mit Einlasskarten bis zum 16. d. Mts. im ganzen 33 998 533, während im Jahre 1889 die Gesammtzahl für die ganze Ausstellung sich auf 32 350 297 belief. Es ist also jetzt die Gesammtzahl der letzten Ausstellung schon erheblich übertroffen, und es blieben noch 50 Tage, in welchen man noch auf etwa 10 000 000 rechnet.

— **Betriebsunterbrechung im Pariser Eisenbahnverkehr infolge Wassermangels.** Wie aus Paris gemeldet wird, konnte infolge Wassermangels am 16. d. Mts., Nachmittags während zweier Stunden vom Montparnassebahnhof kein Zug abfahren. Die Wasserleitung versagte und die Sammelbecken blieben leer, und da gerade Sonntag und kein Beamter zur Stelle war, dauerte es sehr lange, bis sie die Lokomotiven wieder mit Wasser zu versorgen vermochten. Viele Ausflügler liessen sich infolge dieses Missstandes das Fahrgeld wiedergeben.

— **Eisenbahnunfall bei Tours.** Aus Tours kommt die Kunde von einem schweren Eisenbahnunglück. Am Nachmittag des 16. d. Mts. fuhr in der Nähe des dortigen Bahnhofes eine Lokomotive in die Flanke eines von Orleans kommenden Zuges. An 20 Personen wurden verletzt. Die Schwerverwundeten wurden in das Spital zu Tours gebracht.

— **Die Angestelltenbewegung bei der Grossen englischen Ostbahn,** welche schon vor anderthalb Monaten mit einem allgemeinen Ausstand drohte, scheint nun beigelegt zu werden. Allerdings wird behauptet, dass bei den Angestellten wegen der langen Hinzögerung der Sache durch die Bahnverwaltung die Verstimmung vermehrt worden sei. Aber bei der Disziplin der englischen Organisationen ist zu erwarten, dass sie dem Rath des Schriftführers des Gewerkvereins, Richard Bell, folgen, welcher erklärt hat, dass man das Gebotene als Abschlagszahlung annehmen und bei günstiger Gelegenheit mehr verlangen solle. Die Gesellschaft hat wesentliche Forderungen theils bewilligt, theils nicht. Die sechstägige Arbeitswoche wurde zugestanden, alle Arbeit darüber hinaus gilt als Ueberarbeit und wird höher bezahlt. Die verlangte Lohnerhöhung von 3 sh. wöchentlich für alle Dienstklassen wurde dagegen abgelehnt.

— **Eisenbahn Athen-Demerli-Larissa.** Infolge der Erklärung der englischen Regierung, dass Transvaal dem britischen Reich einverleibt werde, steht nunmehr der Beginn der Arbeiten zur Fertigstellung der Eisenbahnlinie Athen - Piräus - Demerli-Larissa bevor. Nach dem im April d. J. zwischen der griechischen Regierung und dem englisch - französischen Syndikat abgeschlossenen Vertrag sind die Ausführungsarbeiten drei Monate „nach dem endgültigen Aufhören des Kriegszustandes" zwischen England und den beiden südafrikanischen Republiken aufzunehmen, die ausgesprochene Annexion setzt nach Auffassung der griechischen Regierungskreise dem offiziellen Kriegszustand ein Ende, und die Regierung wird daher das Syndikat demnächst um Vertragserfüllung ersuchen. Zunächst ist die Linie bis Demerli fertig zu stellen.

— **Französisch-abessinische Bahnen.** Wie bekannt, wurde vor kurzem die erste Theilstrecke der Eisenbahn von Dschibuti nach Harrar eröffnet. Dort hat sich sofort ein nicht unbeträchtlicher Handelsverkehr entwickelt. Die ersten Waaren, die zur Beförderung gelangten, waren Kaffee, Baumwollstoffe, Metallwaaren usw. Wenn, wie man annimmt, im nächsten Jahre die Strecke bis Harrar vollendet sein wird, muss selbstverständlich eine bedeutende Zunahme des Verkehres eintreten, da dann auch Getreide, Mehl, Salz, Petroleum u. dergl. zur Beförderung gelangen wird. Der Hafen von Dschibuti wird nach der Vollendung der Eisenbahn von viel grösserer Bedeutung sein als bisher. Schon heute wird dort eine grosse Thätigkeit entfaltet; es halten nicht nur französische Schiffe daselbst an, wie die Packetboote, die nach Madagaskar gehen, einige Indienfahrer und nach Australien bestimmte Dampfer; auch ausländische Dampfer legen in diesem Hafen an. Der Handel der Somaliküste, von der früher blos Aden Nutzen zog, beginnt sich in Dschibuti zu konzentriren. Ein grosser Theil der Waaren, die früher in Berbera und Zeilah ausgeschifft wurden, wird jetzt an die französische Küste gebracht, die für den Export derselben nach Europa grössere Vortheile bietet. Der englische Agent in Zeilah befürwortet in seinem jüngsten Bericht die Errichtung einer direkten Verbindung zwischen Zeilah und England als das einzige Mittel, um den Aufschwung von Dschibuti zu verhindern, das den ganzen Somalihandel an sich zu ziehen drohe. Auch die Stadt Dschibuti vergrössert sich von Jahr zu Jahr.

— **Nagara-Rajasima-Eisenbahn (Siam).** Ueber das dritte, mit dem 31. März d. J. abgelaufene Betriebsjahr der königlich siamesischen Staatseisenbahnen ist uns der Geschäftsbericht der leitenden Direktion zugegangen. Nach dem schweren Verluste, den die Verwaltung durch den vorzeitigen Tod ihres verdienstvollen Leiters, Bauraths Bethge, erlitten, ist an die Spitze des Unternehmens abermals ein Deutscher, Generaldirektor Gehrts, getreten, und wir entnehmen seinen Mittheilungen, dass sich auch unter seiner Leitung das siamesische Bahnwesen einer steigenden Entwickelung erfreut hat. Ueber Gengkoi hinaus, bis wohin der regelmässige Betrieb auf der im Bau befindlichen Bahnlinie Bangkok-Korat seit drei Jahren eröffnet ist, werden jetzt Bauzüge mit Personenbeförderung dreimal wöchentlich bis nach Pakdjong, Kilometer 180, durchgeführt, und der Zudrang zu diesen Zügen ist ein so grosser, dass die Unterbringung der Reisenden mitunter auf den mit Baugut beladenen Güterwagen stattfinden muss. Zum 1. Oktober d. J. hofft man, die ganze Hauptlinie bis Korat, zum 1. Januar 1901 die Zweiglinie Ayuthia-Lophburi dem öffentlichen Verkehr übergeben zu

können. Eine vorläufige Eröffnung der über Gengkoi hinausliegenden Strecke für den Güterverkehr erwies sich als nicht thunlich und musste abgelehnt werden, um nicht den Transport der Baugüter und damit die Schleunigkeit des weiteren Ausbaues der Endstrecke zu beeinträchtigen.

Die Zahl der beförderten Personen betrug 497 848 (417 826)*), die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellte sich auf 370 240 (314 750) Ticals oder rund 460 000 ℳ. Es fand also eine Steigerung der Personenzahl um 19 %, der Einnahmen um 18 % statt. Von den beförderten Personen benutzten 99,07 % die III. Klasse, der kleine Rest von 0,93 % vertheilte sich zu 0,26 % auf die I. und zu 0,67 % auf die II. Klasse. Man beabsichtigt daher auch mit dem Beginne des neuen Betriebsjahres die I. Klasse ganz aus dem Verkehr zu ziehen.

Der gesammte Güterverkehr hob sich auf 30 810 (22 654) t, und die daraus erzielte Einnahme betrug 177 144 (116 938) Ticals. Während sich also die beförderte Menge um 36 % vermehrte, erfuhr der Ertrag eine Steigerung von 51 %. Neben Reis und Eisenbahnmaterialien, welche, wie im Vorjahre so auch jetzt, die wichtigsten Transportgegenstände bildeten, kamen jetzt auch vielfach andere Waaren zum Versand, namentlich Vieh, Häute und Hölzer.

Die Betriebsausgaben stellten sich im ganzen auf 314 757 (232 687) Ticals. Gegenüber der Gesammteinnahme von 552 240 (435 932) Ticals ergab sich also ein Reinertrag von 237 483 (203 245) Ticals. Da die bislang verausgabten Baukosten 8 200 000 Ticals betragen, so bildet die erzielte Reineinnahme eine Verzinsung dieser Summe zu 2,9 (2,7) %. Von den Betriebskosten, welche sich auf 57 % der erzielten Roheinnahme stellten, kamen 49 % auf persönliche Ausgaben, 5 % auf allgemeine Verwaltung, 25 % auf Unterhaltung der Strecke und 21 % auf den Transportdienst. Bei so günstigen Anfangsergebnissen darf man einer weiteren gesunden Entwickelung des Unternehmens entgegensehen.

— **Ueber die indischen Staatseisenbahnen** entnehmen wir der „Railroad Gazette" folgende Mittheilungen aus dem amtlichen Geschäftsbericht über das mit Ende März d. J. abgeschlossene Geschäftsjahr. Die Gesammtlänge der Bahnen belief sich Ende März 1900 auf 23 763 englische Meilen, weist also gegen das Vorjahr eine Zunahme von 1 272 Meilen auf; dazu kommen noch 3 027 Meilen im Bau befindlicher oder konzessionirter Linien. Von den betriebenen Linien haben 13 669,5 Meilen Normalspur (5 Fuss 6 Zoll), 9 496 Meilen Schmalspur und 597,5 Meilen andere Spurweite. Die mittlere Meilenzahl betrug im Kalenderjahr 1899 22 845,5 Meilen, mithin 1 370 Meilen mehr als im Vorjahr. Die Roheinnahmen beliefen sich für das Jahr 1899 auf 294 318 276 Rupien (eine Rupie etwa = 85 ₰), 7 % mehr als im Vorjahre, die Reineinnahmen auf 154 124 192 Rupien, 6,5 % mehr als im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient betrug 47,63 %. Der Antheil der normalspurigen Bahnen an den Gesammteinnahmen belief sich auf 73,75 %, derjenige der schmalspurigen Bahnen auf 25,47 %, der kleine Rest entfiel auf die Bahnen mit anderer Spurweite. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 192 374 862 Rupien oder 65 % der Gesammtroheinnahme; in Amerika beliefen sich diese auf 70 % der Gesammteinnahme. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen nur etwas mehr als ein Drittel der Gesammteinnahmen, obwohl er in Indien sehr lebhaft ist. Der Personenverkehr belief sich im Jahre 1899 auf 6 201 157 238 Personenmeilen, auf 6 % mehr als im Vorjahre; es entfielen auf die Meile 273 500 Personen gegen 77 821 Personen in den Vereinigten Staaten. Dagegen ist der Güterverkehr verhältnissmässig geringer als in Amerika, er betrug in Indien für die Meile 273 000 t, in den Vereinigten Staaten 659 565 t. In Indien sind im Verhältniss zur Meilenzahl die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen diejenigen in den Vereinigten Staaten sehr geringe, die Gütereinnahmen grosse; das hat natürlich seinen Grund in den ausserordentlich niedrigen Personentarifen Indiens. An dem Gesammtpersonenverkehr waren die I. Klasse mit 0,74 %, die II. Klasse mit 2,81 %, die übrigen Klassen mit 96,45 % betheiligt. Der Betriebskoeffizient der Bahnen mit Normalspur betrug 46,54 %, der der schmalspurigen Bahnen 50,21 % und der Bahnen mit anderen Spurweiten 66,87 %.

Von dem Einfluss der Hungersnoth auf den Eisenbahnverkehr erfahren wir nichts, doch wird er sich voraussichtlich im nächsten Jahre mehr geltend machen als im verflossenen. Erwähnt wird noch die Einrichtung einer Arbeitskommission, welche sich der Untersuchung örtlicher Eisenbahnverhältnisse widmen soll. Sie hält Sitzungen, prüft alle Angelegenheiten und ist allen Interessenten zugänglich; es ist möglich, dass sie in Zukunft regelmässigen Antheil an der Verwaltung der Eisenbahnen Indiens erhält.

---

*) Die eingeklammerten Zahlen sind die betreffenden des Vorjahres.

— **Usambara-Eisenbahn.** Ueber den Stand der Arbeiten berichtet das amtliche Kolonialblatt: Auf der Strecke Tanga-Muhesa fuhr im Vierteljahre April bis Juni 1900 nach jeder Richtung täglich mit Ausnahme der Sonntage ein Zug. In diesen „gemischten Zügen" wurden Personen, Privat- und Dienstgüter befördert. Starke Regengüsse Ende Mai 1900 verursachten eine zweitägige Betriebsunterbrechung. Im übrigen zeigte sich gegen das vorhergegangene Vierteljahr eine beträchtliche Erhöhung des Verkehrs und dementsprechend eine Steigerung der Einnahmen (gegen 30 %). Die Telephonleitung ist bis Muhesa fertiggestellt. Es bestehen zur Zeit Sprechstellen in Tanga — im Verwaltungsgebäude und auf den Stationen — ausserdem auf den Haltestellen Steinbruch, Ngomeni und der Station Muhesa.

Auf der Neubaustrecke Muhesa-Korogwe ist die Bahnlinie nunmehr in ihrer ganzen Ausdehnung abgesteckt und sind die Erdarbeiten auch auf der zweiten Hälfte dieser Strecke jetzt besser vorgeschritten. Die Regenzeit hat zwar dem Bahnkörper einen erheblichen Schaden nicht zugefügt, jedoch ergeben, dass die mit den Bächen zu Thal kommenden Hochwassermengen bisher theilweise unterschätzt worden sind. Trotzdem die Bauausführung durch zahlreiche Regentage aufgehalten worden ist, wird doch voraussichtlich bis zum 1. September die Herstellung des Bahnkörpers auf der ersten Hälfte der Strecke so weit vorgeschritten sein, dass hier dem Verlegen des Schienengleises nichts mehr im Wege steht. Der Arbeitermangel, von dem früher berichtet wurde, hat allmählich nachgelassen. Die Zahl der selbständigen Unternehmer ist von acht auf dreizehn gestiegen. Die Verwaltung verfolgt immer mehr den Grundsatz, möglichst viel Arbeiten an Unternehmer zu vergeben. Es wird hierdurch, wie sich schon in verschiedenen Fällen gezeigt hat, ein billigeres und zugleich schnelleres Arbeiten erreicht als beim Regiebau. Die aus Deutschland kommenden Hilfskräfte finden sich meistens sehr schwer in die hiesigen Verhältnisse und verstehen es nicht, die schwarzen Arbeiter zu behandeln und auszunutzen. Dies verstehen die schon seit Jahren im Lande befindlichen Unternehmer in weit höherem Maasse.

— **Die niederländisch-südafrikanische Eisenbahn.** Aus der schon in voriger Nummer dieser Zeitung auszugsweise mitgetheilten Unterredung eines Mitarbeiters des „Amsterdamer Handelsblattes" mit Dr. Leyds tragen wir noch folgende Einzelheiten nach. Wenn jemals bei einer Konzession und von einer Gesellschaft jede Bestimmung ehrlich gehalten worden ist, dann ist dies nach Dr. Leyds' Versicherung bei der Transvaalbahn der Fall gewesen. Dies habe ihm auch einer der grössten Aktionäre, ein Deutscher, der zugleich Mitglied des Aufsichtsraths ist, bekannt; er rühmte die Direktion als eine der besten, die er jemals bei grossen Gesellschaften gesehen habe. Ferner soll die Gesellschaft durch ihre hohen Tarife berüchtigt sein; gewiss sind diese für Steinkohlen höher als sonst in Afrika, aber in England übersieht man, dass der Transport in Transvaal auch viel schwieriger und kostspieliger ist als zum Beispiel in Natal, wie ja auch in der Republik das Leben zweimal so theuer ist als in der Kapkolonie, so dass die Tarife naturgemäss damit in Einklang gebracht werden müssen. Was den Vorwurf, die Gesellschaft habe sich thätig an dem Kriege betheiligt, betrifft, so hat sie nur das ehrlich gehalten, was der Art. 12 der Konzession ihr vorgeschrieben hat. Dieser lautet: „Bei Kriegsgefahr, während eines Krieges oder im Falle innerer Unruhen kann die Regierung im Interesse der Landesvertheidigung oder der Aufrechthaltung der öffentlichen Ruhe über die Eisenbahn und alles was zu ihrem Gebrauch gehört, verfügen und den gewöhnlichen Transport auf ihr entweder theilweise oder ganz einstellen lassen und alle ihr nöthig erscheinenden Maassregeln treffen, vorbehaltlich der Entschädigung des Konzessionars." Dr. Leyds ist deshalb sicher überzeugt, dass, wenn die Sache vor ein englisches Gericht gebracht wird, die Eisenbahngesellschaft in jeder Hinsicht Recht bekommen wird, denn er vertraue noch auf die Ehrlichkeit englischer Richter. In Amsterdam herrscht übrigens die Ueberzeugung, dass die Thatsache, dass ein grosser Theil des Aktienkapitals sich in deutschen Händen befindet, für die holländischen Aktionäre eine gewisse Burgschaft bietet, dass man dort zu Lande nicht daran zweifelt, dass England sich hüten werde, sich an deutschem Eigenthum zu vergreifen.

Inzwischen ist aus Pretoria die Reuter-Meldung eingegangen, dass die niederländische Eisenbahn offiziell von den englischen Militärbehörden übernommen worden ist. Die „Köln. Ztg." hält es für wahrscheinlich, dass England diese Handlung als Rechtsnachfolgerin der Transvaalregierung vollzogen hat oder vollziehen wird, als welche sie sich seit der amtlichen Erklärung der Einverleibung betrachtet. Sie betrachtet es als selbstverständlich, dass die Engländer hierdurch keineswegs die vertragsmässig erworbenen Rechte der Bahn für ungültig erklären wollen, sondern dass sie der Bahn gegenüber als neue Regierung die Rechte achten werden, die die

alte Regierung der Bahn verliehen hat. Die Direktion der Transvaalbahn erhielt indessen nach einem neueren Telegramm der „Voss. Ztg." keinerlei Bestätigung der Meldung von der Bahnübernahme durch England; sie erklärte die Nachricht im Wortlaut der Reuter-Depesche für unglaubwürdig.

— **Tarif und Fahrplan der ersten deutschen Kolonialbahn.** Das „Kolonialblatt" vom 15. d. Mts. enthält eine Bekanntmachung des kaiserlichen Guvernörs Leutwein in Windhoek vom 5. Mai d. J., durch welche für die Bahnstrecke Swakopmund-Karibib Tarife und Vorschriften für Beförderung von Personen und Gütern in Kraft gesetzt werden. In derselben Nummer wird vom kaiserlichen Eisenbahnkommando der vom 1. Juli d. J. an gültige Fahrplan für diese Strecke bekannt gemacht. Der Personentarif für Weisse beträgt 10 ₰ in der I., 6 ₰ in der II. Klasse für das Kilometer, für Eingeborene, die in besonderen Wagen befördert werden, 4 ₰. Es werden für Weisse 10 Tage gültige Hin- und Rückfahrkarten zum Kilometersatz von 15 und 9 ₰ in der I. und II. Wagenklasse ausgegeben. Für Reisegepäck werden 4 ₰ für 100 kg und 1 km berechnet, ein Satz, der dem gewöhnlichen Stückguttarifsatz der Bahn gleich und etwas niedriger ist, als die preussische Gepäcküberfracht. Freigepäck wird nicht gewährt. Der Gütertarif sieht einen gewöhnlichen Stückguttarifsatz von 4 ₰ auf 100 kg und 1 km vor, der demnach etwa viermal so hoch ist, wie der deutsche Normalstückgutsatz (1,1 ₰ auf 100 kg und 1 km bis zu 50 km, dann staffelförmig fallend). Daneben gibt es Ausnahmetarife I und II mit 2 ₰ auf 100 kg und 1 km. Ausnahmetarif I kommt in Anwendung für Güter, wie sie hauptsächlich die Einfuhr bilden werden, also für Kohlen, Bauholz, Wellblech, Cement, landwirthschaftliche Geräthe, Geräthe und Materialien für Wege-, Wasser- und Dammbauten, Walz- und Stabeisen, Maschinen, Saatfrüchte zur Aussaat, lebende Bäume und Sträucher, Zuchtvieh aller Art, auch Zuchtgeflügel. Ausnahmetarif II kommt nur für Güter der Ausfuhr, also der Richtung Inneres-Swakopmund, und zwar für Landeserzeugnisse im allgemeinen (Feld- und Gartenbau und Viehwirthschaft) in Anwendung. Der Wagenladungstarif hat eine gewöhnliche Wagenladungsklasse bei Aufgabe von 5000 kg oder Zahlung hierfür und beträgt 3 ₰ für 100 kg und 1 km, also etwa fünfmal so viel wie der deutsche Frachtsatz der allgemeinen Wagenladungsklasse B. Für die Güter des Ausnahmetarifs I und II (s. o.) bestehen die Spezialtarife I bezw. II zu dem Einheitssatz von 1,2 ₰ für 100 kg und 1 km, sie sind also etwas theurer als der deutsche Stückguttarif für kurze Entfernungen. Die Abfertigungsvorschriften sind den in Deutschland gültigen nachgebildet, aber unendlich viel einfacher. Die Haftpflicht regelt sich nach den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs und der deutschen Verkehrsordnung. Wegen der Tarife und Abfertigungsvorschriften für Beförderung lebenden Viehes sowie wegen der Lieferfristen für die Beförderung von Gütern jeder Art bleibt Bestimmung vorbehalten.

Der Fahrplan enthält einen mit drei Wagenklassen fahrenden Personenzug in jeder Richtung, von denen Nr. 1 in der Richtung nach Karibib nur einmal in der Woche (Donnerstags), Nr. 2 in der Richtung Swakopmund ebenso nur Montags verkehrt. Die 194 km lange Strecke wird von diesen Zügen in 14 Stunden zurückgelegt, also mit einer Reisegeschwindigkeit von nicht ganz 14 km die Stunde. Sie halten natürlich an allen 12 Zwischenstationen, und zwar meist je 10 Minuten, in Jakalswater aber 1 Stunde. Die grösste Stationsentfernung ist die von 22,5 km zwischen Jakalswater und Sphinx. Ausserdem verkehrt in jeder Richtung täglich ein Güterzug, der ausnahmsweise auch Personen befördert, aber nur auf Güterwagen. Beide Züge übernachten in Jakalswater, der eine 13, der andere 16 Stunden, im übrigen fahren sie nicht viel langsamer als die Personenzüge. Die ferner im Fahrplan aufgenommenen Bedarfszüge dienen nur zur Beförderung von Betriebs- und Baubedürfnissen. Interessant wäre es, wenn sich das kaiserliche Eisenbahnkommando entschlösse, die Betriebsergebnisse der Bahn von Zeit zu Zeit, vielleicht allvierteljährlich, und einen ausführlicheren Geschäftsbericht alljährlich im „Kolonialblatt" zu veröffentlichen.

Allgemeines.

— **Ueber den Einfluss der Kleinbahnen auf die wirthschaftliche Entwickelung der durchzogenen Gebiete** bringt die „Zeitschr. f. Kleinbahnen" verschiedene Angaben, die einem im Junihefte des „Bull. d. l. C. I. d. C. d. C. d. F." veröffentlichten Berichte des Direktors der belgischen nationalen Kleinbahngesellschaft C. de Burlet entnommen sind und die wir des ihnen zukommenden allgemeinen Interesses wegen hier folgen lassen:

Während im Jahre 1885 in Belgien, bevor das die nationale Kleinbahngesellschaft ins Leben rufende Gesetz in Kraft getreten war, nur sechs Kleinbahnen mit 47 km Länge bestanden hatten, waren am 1. Januar 1900 bereits 109 Linien mit 2430 km Länge konzessionirt, wovon auf jene Gesellschaft 102 Linien und 2365 km entfielen; die Beförderungspreise für Personen, die früher auf der Post 10 Cts. für 1 km betragen hatten, sind mit wenigen Ausnahmen auf 7 Cts. in der ersten und auf 5 Cts. in der zweiten Klasse der Kleinbahnen festgesetzt, während die Ersparniss in der Güterbewegung je nach der Entfernung von den Stationen der Hauptbahnen auf 3 bis 10 Fr. für die Tonne angenommen werden kann. Durch diese Minderung der Beförderungskosten wurde es z. B. möglich, die Steinbrüche zwischen Poulseur und Sprimont in der Provinz Lüttich, die vordem nur geringe Erträge abwarfen und in ihrer Ausdehnungsfähigkeit durch die nicht zu verwerthenden, daher zu lagernden Abfälle sehr beschränkt waren, zur Herstellung von Pflastersteinen zu benutzen und von den Abfällen, die ein gutes Strassenbaumaterial abgeben, zu befreien. An der Küste haben sich unter dem Einfluss der Bahn zahlreiche Orte zu besuchten Badeplätzen entwickelt: in Middelkerke, einem unbedeutenden Städtchen, sind seit der Eröffnung der Bahn 200 Häuser erbaut worden, und die direkten Steuern haben sich von 3700000 Fr. im Jahre 1885, dem letzten der bahnlosen Zeit, auf 13200000 Fr. oder um 255 % gehoben; in Wenduyne sind 21 a vorher werthlosen Dünenlandes für 106000 Fr. verkauft worden, während sich der Bodenwerth im allgemeinen um etwa 50 % erhöht hat. Der Staat zieht Vortheile aus dem Kleinbahnbau dadurch, dass er Ausgaben für Packetposten und Briefträger erspart, und zwar beläuft sich diese Ersparniss auf 108000 Fr. im Jahr, während er andererseits für die Bauhilfen eine wenn auch nur geringe Verzinsung erzielt.

Schon diese kurzen Angaben lassen erkennen, wie bedeutsam der Bau einer Kleinbahn in die Wirthschaftsverhältnisse eines Gebietes einzugreifen vermag, und es wäre werthvoll, wenn es wirklich gelänge, in grossem Umfange und systematisch derartige thatsächliche Angaben zusammenzustellen, die zuverlässig die Bedeutung der Kleinbahnen zu veranschaulichen vermöchten.

— **Ueber Druckluftstrassenbahnen in Paris** enthält das Septemberheft der „Zeitschrift für Kleinbahnen" interessante Mittheilungen, denen wir folgendes entnehmen: Nachdem Paris Jahrzehnte lang im Strassenbahnwesen Aenderungen nicht erlebt hatte, ist jetzt ein mächtiger Umschwung eingetreten; kein Bewegungsmittel ist mehr schnell genug, alle Neuerungen werden versucht. Zuerst wurden auf längeren Strecken Dampfbahnen eingerichtet, dann kam die Elektrizität an die Reihe und zwar anfangs im Akkumulatorenbetrieb, dann nach dem System Thomson-Houston; jetzt endlich der Antrieb durch Druckluft. Diese Triebkraft ist in Paris zuerst durch den deutschen Ingeniör Popp im Jahre 1889 zu industriellen Zwecken verwendet worden. Aber man hatte anfangs nicht viel Zutrauen zu dieser Kraftquelle und verwandte sie zuerst in der Mechanik zum Betriebe der etwa 8000 pneumatischen Uhren für Bierdruckapparate und für Kleinmaschinen; man wandelte auch vielfach früher hydraulisch betriebene Personenaufzüge in pneumatische um, eine Anwendung in grösserem Maassstabe bildete die jetzt rund 150 km umfassende Rohrpost. Durch die Praxis bei diesen verschiedenen Unternehmungen wurden die anfangs unvollkommenen Maschinen immer mehr verbessert und der anfänglich sehr grosse Luftverbrauch verringert. Die Luftmaschinen arbeiten jetzt ebenso gut wie Dampfmaschinen, machen wenig Kosten, erfordern einen geringen Raum und wenig Wartung. Diese Eigenschaften empfehlen sie besonders für Strassenbahnen, da Dampfmaschinen viel Platz für Kessel und Röhrensystem brauchen, viel Lärm und Rauch verursachen und da gegenüber der Elektrizität die Drahtleitung wegfällt. Die ersten Versuche mit Druckluft wurden vor einigen Jahren auf der Linie St. Augustin-Porte de Vincennes begonnen, die sehr befriedigend ausfielen, so dass die grösste Pariser Transportgesellschaft beschloss, sie in grösserem Maassstabe einzuführen.

Seit 1. April 1900 ist nun mit dieser Neuerung begonnen worden. Zu der genannten Linie kommen vier neue, die vom Ostbahnhof nach Montrouge, wohl die belebteste von Paris, die von der Fabrik der Linie St. Augustin-Cours de Vincennes mit bedient wird, ferner die drei Strecken La Muette-rue Taitbout, Auteuil-Madeleine und Passy-Hôtel de Ville, die von einer Fabrik in Auteuil bedient werden. Die Wagen sind sehr gut eingerichtet mit überdachtem Oberdeck und zwei Plattformen, deren hintere zum Ein- und Aussteigen, die vordere für den Maschinisten dient; der Wagen fasst 52 Personen. Die Druckluft befindet sich in einer Anzahl Behälter unter dem Wagen, geht dann nach dem Vorwärmer und der Maschine, mittelst deren sie zwei Kolben treibt, welche die Bewegung hervorbringen. Die Füllung reicht gerade für Hin- und Rückfahrt aus; dann kehren die Wagen ins Depot zurück, um ihren Luftvorrath zu erneuern. Dies neue System wird allemal für zwei

oder drei nahe bei einander liegende Linien angewandt, die von einer Centrale bedient werden. Die Luft wird in diesen Strecken mittelst Dampfes zusammengepresst.

Natürlich ist die Neuanlage der Luftdruckbahnen kostspielig, und das angelegte Kapital amortisirt sich erst in einigen Jahren. Die Vortheile sind aber auch grosse, zunächst ruhiger, sicherer Betrieb ohne Rauch und Lärm gegenüber dem Dampfe, Beschränkung des todten Gewichts der elektrischen Speicher und der ober- oder unterirdischen Leitung gegenüber der Elektrizität, endlich gegen den Pferdebetrieb Wegfall des Haltens der Thiere und der Kosten für Pflege, Futter, Stallung, und endlich Erzielung einer grösseren Geschwindigkeit. Auf der Strecke Auteuil-Madeleine werden gegen den Pferdebetrieb 11 Minuten oder über 25 % Zeit gespart. Die Druckluftwagen bieten noch den Vortheil, dass sie imstande sind, einen Anhängewagen mitzuziehen, so dass es also möglich ist, zu den Stunden, wo der Andrang am grössten, sich dem Verkehrsbedürfnisse besser anzupassen.

Ausser auf den genannten Strecken soll die Druckluft auch auf den Linien Louvre-St. Cloud Sevres-Versailles eingeführt werden. Hier befinden sich die Maschinen nicht auf den Wagen, sondern eine Lokomotive zieht, wie dies bisher mittelst Dampfes geschah, drei bis vier Anhängewagen.

Beim Publikum hat die Neuerung grossen Anklang gefunden, einestheils wegen der Eleganz der Einrichtung, dann aber, weil die Ueberdachung des Oberdecks gestattet, dies auch bei Regen zu benutzen, und gegen die Sonne Schutz gewährt. Eine Neuerung gegen den Pferdebetrieb besteht darin, dass die Wagen jetzt nicht mehr wie bisher jederzeit zum Auf- und Absteigen anhalten, sondern dass, wie auch bei den elektrischen Bahnen, sich alle 400—500 m durch Schilder kenntlich gemachte Haltestellen befinden und nur an diesen Fahrgäste aufgenommen werden oder den Wagen verlassen dürfen.

Nur die Société Générale des Omnibus hat bis jetzt die Druckluft theilweise eingeführt, während bei den zwei anderen Gesellschaften, „Compagnie générale Parisienne Tramways" (Tramways Süd) und „Tramways de Paris et du Departement de la Seine" (Tramways Nord) die Pferde bis auf wenige Strecken abgeschafft und sich Dampf und Elektrizität den Rang streitig machen. Wird nun die Druckluft ihre Konkurrenten aus dem Felde schlagen? Dies wird man erst sehen können, wenn mehrjährige Erfahrungen vorliegen, welcher Betrieb am einträglichsten ist. Bei kleineren Anlagen scheint die Elektrizität mehr Vortheile zu bieten. Eine Gesellschaft in der Umgegend von Paris, welche 15 km in Betrieb hat, die des Chemin de fer Nogentais (Vincennes-Nogent Sur Marne) hatte anfangs einige Jahre mit Druckluft gearbeitet, fand aber dann, dass sich die Kosten zu hoch stellten und ist jetzt zur Elektrizität übergegangen. Ausser der Rentabilitätsfrage kommt aber noch ein anderer Faktor in Betracht, nämlich die Verkehrspolitik des Pariser Gemeinderathes. Der Vertrag der drei Verkehrsinstitute läuft am 31. Mai 1910 ab. Bis dahin ist die Stadt somit gebunden, erlangt aber an diesem Tage ihre volle Freiheit bezüglich der Verkehrsmittel wieder. In den neun Jahren hat der Gemeinderath somit Zeit, die verschiedenen Systeme zu studiren und seine Beschlüsse bezüglich der Zukunft der Beförderungsmittel vorzubereiten; bis dahin wird sich auch der Einfluss des neuesten, 67 km umfassenden unterirdischen, elektrischen Stadtbahnnetzes auf das übrige öffentliche Fuhrwesen gezeigt haben, dessen erste Strecke Porte de Vincennes-Porte Maillot (13 km) am 19. Juli d. J. dem Verkehr übergeben worden ist. Das Hauptnetz der Stadtbahn, das von der Stadt Paris gebaut und dann der Betriebsgesellschaft übergeben wird, soll in acht Jahren seit der Bewilligung des Gesetzes im Jahre 1898, der Rest von 20 km fünf Jahre später fertiggestellt sein; das ganze Netz ist somit ausgebaut, wenn die Verträge der Strassenbahngesellschaften ablaufen.

— **Schutz gegen Ueberfahrenwerden durch Strassenbahnen.** In dem „Els. Journ." wird eine Vorrichtung beschrieben, wie sie an den Wagen der Strassenbahn in Nancy angebracht ist zum Schutz gegen das Ueberfahrenwerden. Es heisst dort: An sämmtlichen Motorwagen sind vorn und hinten aufklappbare Schutzvorrichtungen angebracht; diese bestehen aus zwei in der Höhe von ungefähr 50 cm vom Wagen ausgehenden, seitlich gebogenen Eisenstücken, die an ihrem vorderen Ende durch eine starke runde Eisenstange verbunden sind. Diese Eisenstange liegt, wenn die Vorrichtung herabgeklappt ist, unmittelbar über dem Schienengleise. Die Seitentheile und die Stange sind durch elastische Stahlbänder verbunden, so dass das Ganze ein konkav gebogenes elastisches Gestell bildet. Eine auf oder zwischen den Schienen befindliche Person wird beim Heranfahren des Wagens auf dieses Gestell geworfen und durch den Wagen so lange mitgeführt, bis er zum Stehen gebracht worden ist. Ein Ueberfahrenwerden ist also vollständig ausgeschlossen. Ebenso verhindern seitwärts an den Wagen angebrachte, bis unmittelbar über das Strassenpflaster reichende Eisenbänder, dass von der Seite her jemand unter den Wagen gerathen kann.

— **Die Abkürzungen für die Maasseinheiten** sind gelegentlich der letzten Sitzung des internationalen Komitees für Maasse und Gewichte festgesetzt worden. In der Annahme, dass diese Abkürzungen auch in Deutschland zur allgemeinen Einführung gelangen werden, theilen wir sie nachstehend mit. Längenmaasse: Kilometer km, Meter m, Dezimeter dm, Centimeter cm, Millimeter mm, 1 Mikron (1/1000 Millimeter) μ. Flächenmaasse: Quadratkilometer km², Hektar ha, Ar a, Quadratmeter m², Quadratdezimeter dm², Quadratcentimeter cm², Quadratmillimeter mm². Raummaasse: Kubikmeter m³, 1 Ster (als Hohlmaass gleich 1 Kubikmeter) s, Kubikdezimeter dm³, Kubikcentimeter cm³, Kubikmillimeter mm³. Hohlmaasse: Hektoliter hl, Dekaliter dal, Liter l, Deziliter dl, Centiliter cl, Milliliter ml, Mikroliter (1/1000 Milliliter) λ. Gewichte: Tonne t, Metercentner q (nach dem französischen quintal), Kilogramm kg, Gramm g, Dezigramm dg, Centigramm cg, Milligramm mg, Mikrogramm (1/1000 Milligramm) δ.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 11. d. Mts. theilte der Vorsitzende, Wirkl. Geh. Ober-Baurath Streckert die schmerzlichen Verluste mit, die der Verein seit der letzten Versammlung durch den Tod der Mitglieder Geheimer Baurath F. Bruhn in Karlsruhe, Generalmajor z. D. O. Küster und Geheimer Baurath Lamfried in Berlin erlitten hat, und gedachte der Verstorbenen in warmen, anerkennenden Worten.

Nach Erledigung geschäftlicher Mittheilungen sprach sodann Herr Oberstleutnant Gerding in einem längeren Vortrage über die von ihm im Auftrage der deutschen Kolonialverwaltung bereisten afrikanischen Eisenbahnen. Der ertheilte Auftrag hatte dahin gelautet, dass in den deutschen Schutzgebieten Südwest- und Ostafrika der dort im Gange befindliche Eisenbahnbau und das für seine Erweiterung zunächst in Betracht kommende Gelände besichtigt und darüber Bericht erstattet werden sollte. Soweit sich die Gelegenheit dazu bot und die zur Verfügung gestellte Zeit (etwa 1 Jahr) solches zuliess, sollte die Bereisung auch auf afrikanische Eisenbahnen ausserhalb der deutschen Schutzgebiete ausgedehnt werden.

Der Vortragende gab zunächst einen kurzen Ueberblick über den Verlauf seiner Reise. Die Abreise mit einem Dampfer der Woermann-Linie von Hamburg erfolgte am 25. Juni v. J. Ende Juli, also nach etwa fünfwöchentlicher Fahrt, wurde das südwestafrikanische Schutzgebiet auf der Rhede von Swakopmund erreicht. Nach fünfmonatlicher Anwesenheit in diesem Schutzgebiete wurde die Reise auf dem Seewege zunächst bis Kapstadt fortgesetzt. Von hier aus sollte der Landweg genommen werden auf der nach Transvaal und Rhodesia führenden Eisenbahn, entweder bis Delagoa-Bay oder bis Beira. Der Kriegszustand nöthigte aber diesen Plan aufzugeben, und so blieb nur der Seeweg nach dem ostafrikanischen Schutzgebiete übrig. Dar-es-Salaam wurde Ende Februar d. J. erreicht. Nach dreimonatlichem Aufenthalte in diesem Schutzgebiete, während dessen ein Abstecher nach Mombassa zur Befahrung der britischen Ugandabahn bis zur Bauspitze, damals etwa 600 km landeinwärts, gemacht werden konnte, erfolgte Ende Juni die Rückkehr in die Heimath.

Die weiteren Mittheilungen des Vortragenden betrafen zunächst das südwestafrikanische Schutzgebiet. Die dort seit dem Herbst 1897 im Bau begriffene Eisenbahn von Swakopmund nach Gross-Windhoek, dem Hauptorte des Schutzgebietes, 380 km landeinwärts, hat in diesem Frühjahre Karibib, halbwegs Gross-Windhoek erreicht, und ist bis dort seit dem 1. Juli im Betriebe. Für das Schutzgebiet ist schon diese Theilstrecke von unendlicher Wichtigkeit, da sie eine Durchquerung des wüstengebirgigen Küstenstreifens in Stunden ermöglicht, wofür sonst Tage erforderlich waren, auch die Gefahren und Verluste einer solchen Durchquerung nunmehr gegenstandslos macht. Bemerkenswerth ist, dass Karibib, 194 km von der Küste entfernt, eine Meereshöhe hat, die der des Brennerpasses 1 300 m nahezu gleichkommt. Der Vortragende schilderte die Schwierigkeiten, die bei diesem Eisenbahnbau bisher zu überwinden waren, die indessen der Weiterbau in der Richtung auf Gross-Windhoek in dem Maasse nicht zu gewärtigen haben wird, wenngleich das Gelände bis dort mit einigen Unterbrechungen weiter ansteigt. Gross-Windhoek hat eine Meereshöhe von etwa 1 600 m.

Im deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiete, dem sich der Vortragende dann zuwendete, steht die Verwirklichung einer Mittellandbahn von dem Hauptorte Dar-es-Salaam mit seinem vorzüglichen Hafen bis an die das Schutzgebiet im Westen begrenzenden grossen Seen im Vordergrunde des Interesses. Für die erste Theilstrecke von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, etwa 230 km landeinwärts, sind schon seit Jahren Erkundigungen, Vermessungen usw. ausgeführt. Das hierbei in Betracht kommende

Gelände hat der Vortragende nach den verschiedensten Richtungen durchstreift und eine Bahnlinie festgelegt. Er ist dabei zu der Ueberzeugung gelangt, dass schon der Bau dieser Theilstrecke als ein aussichtsvolles Unternehmen bezeichnet werden kann, da die hier ansässige Bevölkerung zahlreich, auch das Gelände kulturfähig genug ist, um einen Eisenbahnbau zu rechtfertigen, dem besondere Schwierigkeiten nicht entgegenständen. Nach den ihm gewordenen Mittheilungen sei letzteres auch der Fall auf dem Gelände weiter westlich bis zu den Seen. Es dürfe daher angesichts der Anstrengungen, die jenseits der deutsch-ostafrikanischen Grenze gemacht würden, um durch Eisenbahnen den Handelsverkehr des deutschen Schutzgebietes nach ausserhalb abzulenken, mit dem Bau der Mittellandbahn nicht gezögert werden, er sei eine Lebensfrage für das Schutzgebiet.

Leider nöthigte die vorgerückte Zeit den Vortragenden, seine hochinteressanten Mittheilungen, die von den zahlreich anwesenden Zuhörern mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurden, abzubrechen. Ihre Fortsetzung wurde jedoch in Aussicht gestellt.

In üblicher Abstimmung erfolgte die Aufnahme des Herrn Regierungsrath Dr. Elsner in den Verein als einheimisches ordentliches Mitglied.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken und Aenderung von Stationsnamen.

Die 18,06 km lange Lokalbahnstrecke Thann-Lengdorf-Haag der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 27. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Am gleichen Tage wird die an der Strecke München-Simbach gelegene Station Thann-Lengdorf die Bezeichnung Thann-Matzbach erhalten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 14. Oktober d. J. wird an der Linie Marburg-Franzensfeste zwischen der Personenhaltestelle Weitlanbrunn und der Station Innichen die Haltestelle Vierschach für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Altona. Am 15. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Süderdeich und Osterhof an der Strecke Heide-Büsum gelegene Haltestelle Reinsbüttel für den Thierverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Bautzen-Königswartha (B. K.) gelegene Haltestelle Neschwitz hat die Bezeichnung Neschwitz in Sachsen erhalten.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2835 vom 13. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15.—18. September d. J.).

Nr. 2896 vom 8. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für die Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 17. September d. J.).

Nr. 2959 vom 14. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 19. September d. J.).

Nr. 2961 vom 15. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 19. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 14. Oktober l. J. wird die Haltestelle „Vierschach“ zwischen der Personenhaltestelle Weitlanbrunn und der Station Innichen auf der Linie Marburg-Franzensfeste für den Personen-, Gepäck- und Eilgüterverkehr eröffnet. (2295)

Der Verkehrsdirektor.

Am 1. Oktober d. J. wird die Haltestelle Handorf (Oldbg) an der Strecke Holdorf-Damme für den beschränkten Personenverkehr sowie für die Annahme und Auslieferung von Gütern in Wagenladungen eröffnet.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 18. Sept. 1900. (2296)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums erhält die Haltestelle Neschwitz (an der Eisenbahnlinie Bautzen-Königswartha) künftig die Stationsbezeichnung

Neschwitz in Sachsen.

Dresden, den 19. September 1900. (2297)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. November d. J. werden die an der Neubaustrecke Eppingen-Steinsfurth liegenden Stationen Ittlingen, Reihen und Richen für den gesammten Thierverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 17. Sept. 1900. (2298)

Generaldirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Hennersdorf b. Görlitz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Hennersdorf bei Görlitz für den Fahrzeug-, Leichen- und Thierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Breslau, den 18. September 1900. (2299)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

1. Der auf der Lokalbahn Petrozsény-Lupény wegen Hochwassers seit 14. August l. J. eingestellt gewesene Gesammtverkehr wurde nach Wiederherstellung des Bahnkörpers am 25. August — der auf der Lokalbahn Pápa-Csorna aus gleichen Gründen seit 10. April l. J. eingestellt gewesene Zugverkehr wurde am 6. September — und der auf der Strecke Piski-Petrozsény infolge einer durch Wolkenbrüche erfolgten Dammsenkung seit 17. August l. J. eingestellt gewesene Gesammtverkehr wurde nach erfolgter Herstellung des Eisenbahndammes am 24. August l. J. wieder eröffnet.

2. Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahn war infolge einer durch Wolkenbrüche verursachten Ueberschwemmung des Bahnkörpers zwischen den Stationen Pleven-Somovit der

gesammte Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke vom 16. bis 29. August l. J. eingestellt.

Budapest, am 11. September 1900. (2299a)
Die Verkehrs-Hauptsektion.

5. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 25. September d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 6a — Braunkohlen-Darrsteine (Brikets) — folgende erweiterte Fassung: „Rohbraunkohle, Braunkohlenbrikets (Darrsteine und Nasspresssteine) bei Auflieferung von mindestens 20000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht."

Hannover, den 19. September 1900. (2300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg etc. vom 1. Juli 1897.

Vom 24. September d. J. ab wird die Zeche Hibernia unter Wegfall der für sie über Gelsenkirchen vorgesehenen Frachtsätze mit den folgenden, nach allen drei Häfen über Station Schalke Süd gültigen Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen, nämlich mit
15,50 ℳ für 10000 kg,
19,40 „ „ 12500 „
23,20 „ „ 15000 „

Essen, den 15. September 1900. (2301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab treten im Verkehre zwischen Aschaffenburg und Gemünden einerseits und einigen östlichen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen andererseits geringe Abkürzungen der Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2302)

Frankfurt a/M., den 14. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 kommen für die Beförderung von Steinkohlen und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III des deutschen Eisenbahngütertarifs genannt, im Verkehr zwischen den Rheinhafenstationen Mannheim Industriehafen und Rheinau mit den Stationen der Main-Neckarbahn die ermässigten Frachtsätze des Rohstofftarifs zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen.

Karlsruhe, den 14. September 1900. (2303)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Verband.

Am 1. November d. J. tritt ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt zum Theil II, Abtheilung A in Kraft.

Durch dasselbe wird eine Anzahl Stationen der badischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 3 g, h und i für Holzwaaren einbezogen und die Station Herbolzheim derselben Bahnen in den Ausnahmetarif 23 für Schwefel aus Italien aufgenommen.

Ferner werden infolge Druckfehlerberichtigung die Sätze des Ausnahmetarifs 37 a für Essen Nord auf Seite 25 des Nachtrags IV erhöht. Die Sätze für 37 a und 37 b sind verstellt.

Strassburg, den 17. September 1900. (2304)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 7 zu den Heften A 1—4 vom 1. April 1895 in Kraft, welcher ausser einigen Berichtigungen Frachtsätze für Stückgüter im Gewichte von mindestens 2000 kg von der Station Kalk Süd des Eisenbahndirektionsbezirks Köln enthält. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 17. September 1900. (2305)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Oktober 1900 tritt der Nachtrag IV zum Tarifheft 5 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Holz enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 18. September 1900. (2306)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlentarif Nr. 5 (Verkehr mit Baden). (2307)

Mit Gültigkeit vom 22. September d. J. wird die an der Strecke Heidelberg-Schwetzingen gelegene Station Eppelheim der badischen Staatseisenbahnen in den oben genannten Kohlentarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

St. Johann-Saarbrücken, 15. Septbr. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.

Der böhmisch-bayerische Kohlentarif vom 1. Juli 1896 tritt sammt Nachträgen und den durch Ausschreiben eingeführten Frachtsätzen am 31. Oktober 1900 ausser Kraft.

Die Einführung eines neuen Tarifes mit theilweise erhöhten Frachtsätzen wird besonders bekannt gegeben.

München, den 17. September 1900. (2308)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober gelangen für die Beförderung von Holz ab Frohnleiten, Marein und Pernegg nach Allach und Freilassing direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 17. September 1900. (2309)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen wie z. B. Einbeziehung der Stationen Bismark i. Altm., Brunau-Packebusch, Messdorf, Neuhaldensleben und Salzwedel in den Ausnahmetarif für gebrannte Steine, Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg auf Rohbraunkohle, Aenderungen der Waarenverzeichnisse und Anwendungsbedingungen der Seehafen-Ausnahmetarife E, E 1 und E 2 namentlich

1. Entfernungen für die neueinbezogenen Stationen Elmen-Salze des Direktionsbezirks Magdeburg; Oegeln des Direktionsbezirks Halle; Katzhütte, Krauschwitz b. Teuchern; Mellenbach-Glasbach, Mertendorf, Naumburg Ost, Sitzendorf, Stössen und Wethau des Direktionsbezirks Erfurt; Liebeseele, Scheune und Pritter des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin,
2. theilweise abgeänderte Entfernungen für die Stationen Eulenburg, Falkenburg, Lubow und Tempelburg des Direktionsbezirks Stettin,
3. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Neuhaus (Kreis Sonneberg) und Schwarzburg des Direktionsbezirks Erfurt,
4. Entfernungen für die neueinbezogenen Stationen Bodenteich, Knesebeck, Platendorf, Stöcken, Wahrenholz und Wittingen des Direktionsbezirks Magdeburg,
5. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Blechhammer, Coburg, Grosswalbur, Hüttensteinach, Köppelsdorf-Oberlind, Lauscha, (Sachs.-Mein), Meeder, Neustadt b. Coburg, Oeslau, Rodach, Schreighof, Sonneberg (Thür.), Steinach a. d. Werrab. und Wiesenfeld des Direktionsbezirks Erfurt,
6. Einbeziehung der Station Calau in den Ausnahmetarif 5c für Kies nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
7. Einbeziehung der Stationen Delitzsch b. Halle a. d. S., Sandersdorf, Scharmützelsee, Spremberg in den Ausnahmetarif 6c für Braunkohlenbrikets und Rohbraunkohlen bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg, der Stationen Strassgräbchen und Weisswasser bezw. einiger Empfangsstationen,
8. Einbeziehung der Station Braunschweig Ost Bhf. in den Seehafen-Ausnahmetarif E,
9. einige zum Theil mit Erhöhungen verbundene Entfernungsberichtigungen.

Die unter 3 angegebenen Entfernungen treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der betr. Stationen für den Güterverkehr, die unter 4 genannten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der gesammten Neubaustrecke Triangel-Wieren, diejenigen unter 5 erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Köppelsdorf-Stockheim in Kraft.

Die Tariferhöhungen treten erst mit dem 1. November d. J. in Kraft.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich. (2310)

Magdeburg, den 18. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV.

Die bisher von der Stadt Münster i/W. für die Beförderung von Wagen auf den

Hafengleisen in Münster erhobene Hafenfracht wird vom 1. Oktober d. J. ab eisenbahnseitig erhoben. Die im Gruppentarif IV Nachtrag 11 Seite 5 unter Ziffer 21 a festgesetzte Ueberfuhrgebühr zwischen der Station Münster und dem Kanalhafen wird demgemäss vom 1. Oktober d. J. ab abgeändert.

Das Nähere ist bei den Abfertigungsstellen zu erfragen.

Münster, den 15. Sept. 1900. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 finden die im Heft 2 des Tirol-Vorarlberg-südwestdeutschen Güterverkehrs für Freiburg i/Br. vorgesehenen Frachtsätze bezüglich des Wagenladungsverkehrs unverändert auch Anwendung im Verkehr mit Freiburg-Wiehre.

Karlsruhe, den 17. Sept. 1900. (2312)
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Die im Tarifhefte 4, erste Abtheilung vom 1. September 1899 und zweite Abtheilung vom 15. September 1899 enthaltenen Frachtsätze für Hamburg H. finden mit Wirkung vom 20. September 1900 an unverändert auch im Verkehr mit Wilhelmsburg, Station der k. Eisenbahndirektion Altona, Anwendung.

Karlsruhe, den 17. Sept. 1900. (2313)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 werden bezüglich des Wagenladungsverkehrs die Frachtsätze der Station Freiburg-Wiehre mit jenen für Freiburg i. Br. (Hauptbahnhof) gleichgestellt. Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 18. Sept. 1900. (2314)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1891.

Für den Wagenladungsverkehr der Station Freiburg-Wiehre der badischen Staatseisenbahnen werden vom 15. September 1900 an allgemein die gleichen Frachtsätze angewendet, wie solche für den Verkehr mit der Station Freiburg i. Br. bestehen.

München, den 18. September 1900. (2315)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April 1898).

Laut Kundmachung der Direktion der ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft vom August l. J. wird von deren Agentien für alle ab 1. September l. J. bis Schluss der diesjährigen Schiffahrt in Bestimmung nach bayerischen Bahnstationen via Passau Donaulände zur Aufgabe gelangenden Sendungen ein Wasserfrachtzuschlag (Expeditionsprämie) im Betrage von 5 ₰ für 100 kg eingehoben.

München, den 18. September 1900. (2315a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899. Einbeziehung der Station Hall als Reexpeditionsstelle für Holztransporte.

Unter den in Ziffer VII der Tarifbestimmungen des Tarifes, Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899 angegebenen Bestimmungen ist die Einlagerung und Reexpedition von Holz auch zulässig in der Station Hall der k. k. priv. Südbahngesellschaft, u. z.:

1. wirksam vom 25. September 1900 für Sendungen von den österreichischen Stationen der Gruppen D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, O nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit;
2. wirksam vom 18. Oktober 1900 für Sendungen von den österreichischen Stationen der Gruppen D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, O nach den schweizerischen bezw. badischen Stationen der Gruppen I—X.

Wien, am 17. September 1900. (2316)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Aetzkalilauge und Pottaschelauge treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Prag B. N. B. — Oe. N. W. B. — St. E. G. „ Lieben Oe. N. W. B. — St. E. G. „ Prag-Anglobank „ Bubna St. E. G. „ Vysocan B. N. B. „ Wysocan Oe. N. W. B. „ Prag St. B. transit	78 ₰	61 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Prag B. N. B. — Oe. N. W. B. — St. E. G. „ Lieben Oe. N. W. B. — St. E. G. „ Prag-Anglobank „ Bubna St. E. G. „ Vysocan B. N. B. „ Wysocan Oe N. W. B. „ Prag St. B. transit	73 ₰	56 ₰
Nach Dresden-Elbkai		
von Prag B. N. B. — Oe. N. W. B. — St. E. G. „ Lieben Oe. N. W. B. — St. E. G. „ Prag-Anglobank „ Bubna St. E. G. „ Vysocan B. N. B. „ Wysocan Oe. N. W. B. „ Prag St. B. transit	132 ₰	108 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 18. September 1900. (2317)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E 5 und 6 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B für Oesterreich-Ungarn treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Wien K. F. N. B. nach Tetschen Oe. N. W. B. trs. Von Wien St. E. G. nach Bodenbach St. E. G. trs. Von Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen Oe. N. W. B. trs. Von Wien K. F. J. B. nach Bodenbach St. E. G. trs. Von Wien K. F. J. B. nach Tetschen Oe. N. W. B. trs.	104 ₰

Wien, am 19. September 1900. (2318)
Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für eiserne Fässer, leere, gebrauchte, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe in beliebigen Mengen
Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.) Prag-Anglobank Prag St. B. transit Bubna transit Lieben (Oe. N. W. B., St. E. G.) Vysocan B. N. B. Wysocan Oe. N. W. B.	48 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
Prag (B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.) Prag-Anglobank Prag St. B. transit Bubna transit Lieben (Oe. N. W. B., St. E. G) Vysocan B. N. B. Wysocan Oe. N. W. B.	43 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 18. September 1900. (2319)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Verdingungen.

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der

allgemeinen schriftlichen Verdingung
90 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
15 000 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
80 000 m eichene Weichenschwellen II. Klasse
an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen vom September 1900 liegen bei den k. Oberbahnämtern und dem Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu Jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens:

Mittwoch, den 10. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Baumaterialienbüreau einzureichen, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter, am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, vorgenommen wird.

München, den 15. Sept. 1900. (2320)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung und fertige Aufstellung von drei kompleten Wasserkrahnen (II), grundirt und mit grauem Anstrich versehen — jeder mit zugehöriger Träufelsäule — nach den preussischen Normalien Blatt 50—52, soll vergeben werden.

Länge des Auslegers 2 440 mm.

Erd- und Maurerarbeiten werden eisenbahnseitig ausgeführt.

Versiegelte und mit der Aufschrift „Angebot auf Wasserkrahnen" versehene Angebote sind bis zum 3. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart etwa erschienener Bewerber stattfindet.

In den Angeboten ist der Preis frei Bahnwagen auf der dem Werke des Fabrikanten zunächst gelegenen preussischen oder hessischen Staatseisenbahnstation und die Lieferfrist — bis zum Tage der fertigen Aufstellung gerechnet — anzugeben. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 18. Sept. 1900. (2321)
Königliche Eisenbahnmaschineninspektion.

Verdingung von Werkstatts-Nutzhölzern, und zwar:

A. 16 414 cbm Kiefern in 41 Loosen, 3 044 cbm Eichen in 22 Loosen, 38 cbm Rothbuchen in 3 Loosen, 14 cbm Weissbuchen in 2 Loosen, 108 cbm Eschen in 6 Loosen, 49 cbm Erlen in 7 Loosen, 245 cbm Pappel in 14 Loosen und 615 Stück Stangen zu Hebebäumen in einem Loose. B. 18 cbm Nussbaum- und 16 cbm Mahagoniholz in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i. Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 *M.* für A und 0,50 *M.* für B in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. November 1900.

Berlin, den 20. September 1900. (2322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Besen, Bürsten, Pinsel und Seilerwaaren, als: Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.
II. Gewebe und Posamentierwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Teppichzeug und Teppichborden, Futterzeug, Segeltuch, rohe Leinwand, Packleinwand, leinene Schläuche und Apparatdecken; Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Borden, Nähfaden, Gurten, Schmierpolster und Wiechengarn.
III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Glaslampen, Milchglasglocken, Laterngläser, Glastafeln, Laternenglas, Trichter, Becher, Batterie-, Einsatzgläser, Isolatoren, Häfen und Krüge.
IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Kampher, Sublimat, Salmiak, Salzsäure, Spiritus; Bleiweiss, Ocker, Parisergelb-Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Englischroth, Eisenmenige, Gold-Bronze und Gold feines.
V. Holz- und Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen; Häute, Felle, Riemen; Bimsstein, Kreide; Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Theer.
VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummiarabikum, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 8. Oktober 1900" versehen spätestens

Montag, den 8. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. September 1900. (J2323)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckarbahn.

In der diesseitigen Centralwerkstätte der Main-Neckarbahn in Darmstadt steht eine alte für den Dienst nicht mehr geeignete dreiachsige, 2fach gekuppelte Güterzuglokomotive mit Tender zum Verkaufe bereit. Die Verkaufsbedingungen sind bei der unterzeichneten Dienststelle gegen portofreie Einsendung von 50 $\mathcal{S}$ erhältlich. Die betreffende Maschine kann von Kaufliebhabern hier am Standarte eingesehen werden.

Die Angebote, welche bis längstens 4. Oktober 1900, Vorm. 10 Uhr, verschlossen und portofrei mit entsprechender Aufschrift versehen anher einzureichen sind, müssen das Anerkenntniss der Kaufbedingungen enthalten. (2324)

Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.
Der Maschineningenieur.

K. württb. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Werkstättenmaterialien.

Die beim Hauptmagazin Esslingen und bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Esslingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen und Ulm lagernden Altmaterialien, bestehend in
altem Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfällen, Kupferspähnen, Messing- und Rothgussspähnen, alten Radreifen und Radsternen, altem Schmiedeeisen, altem Formeisen und Eisenblech, alten Roststäben, altem Gusseisen, Eisen- und Stahldrehspähnen und Federstahlabfällen
werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Kaufgebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstättematerialien" spätestens

bis zum 3. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr,

hierher einzureichen. Die Eröffnung derselben findet am gleichen Tage, Nachmittags 2 Uhr statt. Die Bieter bleiben bis zum 24. Oktober d. J. an ihre Angebote gebunden.

Esslingen, den 17. Septbr. 1900. (RM2325)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

---

8. Offene Stellen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Als technische Hilfskräfte zur Projektirung, Ausführung und Unterhaltung von Eisenbahnbauten werden von uns

Bauingenieure mit Hochschulbildung
und
Bautechniker mit Mittelschulbildung

zum baldigen Eintritt gesucht.

Praktische Erfahrungen im Eisenbahnwesen erwünscht. Die Uebernahme in den Staatsdienst kann nicht gewährleistet werden.

Bewerbungen sind unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften, sowie unter Angabe der Gehaltsansprüche und des Zeitpunktes, zu welchem der Eintritt erfolgen könnte, baldigst, spätestens bis Ende Oktober dieses Jahres, hierher einzureichen.

Dresden, den 8. September 1900. (2326)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 75. | 26. September 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Italienische Eisenbahnen.

I. Theil: Geschichtlicher Ueberblick.

Der innige Zusammenhang, welcher immer zwischen den politischen Verhältnissen eines Landes und der Entwickelung seines Bahnnetzes besteht, wird es jedem erklärlich erscheinen lassen, warum in Italien nach einem ersten langen Zeitraume beinahe vollständiger Unthätigkeit im Eisenbahnbau ein wahrer Ausbruch von ungeordneten, häufig auch unüberlegten und ohne einheitlichen Plan ertheilten Eisenbahnkonzessionen kommen musste, dessen schwere Nachtheile erst nach einer langen Reihe von Jahren, durch äusserst verwickelte gesetzliche Maassnahmen und durch Aufopfern einer grossen, schwerlich jemals genau zu bestimmenden Anzahl von Millionen, wieder halbwegs gut gemacht werden konnten.

Die ersten Bahnbauten in Italien gehen der nationalen Einigung, ja sogar dem Volksthümlichwerden der dahin gerichteten Bestrebungen voraus. Als das geistige und politische Leben Italiens noch in müssiger Betrachtung seines alten Ruhmes beinahe vollständig aufging und fast niemand in den leitenden Kreisen, wenige klare Geister ausgenommen, daran dachte, ernste Arbeiten zur Verbesserung der damaligen Verhältnisse ins Werk zu setzen, eröffneten im Jahre 1840 der König von Neapel und der Vizekönig der Lombardei und Venetiens, denen es wahrscheinlich auf die Dauer zu langweilig geworden war, sich mittelst des alten Fuhrwerkes von ihren Residenzen in die nahen königlichen Villen zu begeben, die Bahnstrecken Neapel-Torre Annunciata und Mailand-Monza. Es folgten dann andere wenige getrennte Bahnstrecken im Königreiche Neapel und in Toscana.

Erst als Piemont, anfangs widerstrebend, später jedoch zielbewusst, an die Spitze der fortschrittlichen Einigungsbestrebungen getreten war, begann man auch in Italien die Bahnen als etwas anderes anzusehen, als „ein Spielzeug zur Belustigung der Neugierigen einer Hauptstadt“, wie sie Thiers bekanntlich bezeichnete. Piemont arbeitete mit allem Eifer, so dass es in den Jahren 1850—1859 sein Bahnnetz ausgebaut hatte; Oesterreich konnte nicht zurückbleiben und errichtete auch mit aller Hast seine lombardisch-venetianischen Bahnlinien. Als nun der 59er Krieg ausbrach, welcher über das Geschick Italiens entscheiden sollte, ermöglichten die neuen Bahnen den vereinten Franzosen und Piemontesen den Sieg von Magenta und den Oesterreichern die Wiederaufnahme des Angriffs, welcher das blutige Ringen auf den Hügeln von S. Martino und Solferino lange unentschieden bleiben liess. Inzwischen hatten auch die anderen italienischen Staaten unter verschiedenen Gesichtspunkten Bahnbauten in Angriff genommen oder bereits beendet, so dass neben Turin, dem Mittelpunkte des piemontesischen Netzes, Florenz der Knotenpunkt der toscanischen Bahnlinien, Rom der der Bahnen des Kirchenstaates und Neapel der der Linien im Königreiche Neapel geworden war. Und als Italien seine Einigung durchgeführt hatte, trat an die Leiter der Geschicke des jungen Staates als eine der wichtigsten und schwierigsten Fragen die Beordnung und Zusammenfügung der einzelnen, getrennten Eisenbahnnetze, der Befolgung einer einheitlichen, fruchtbaren Eisenbahnpolitik heran. Italien, welches der Dichter als Land voll Sonnenschein, als Land der Blumen, der Erinnerungen besingt, ist für das nüchterne Auge des Eisenbahnerbauers ein langer Streifen Erde, breiter am nördlichen Ende und im Süden in zwei Anhängsel auslaufend, welche sich von Bari nach Alessano und vom Busen von Policastro bis nach Reggio Calabria erstrecken und deren Ausdehnung den Entfernungen Venedig - Klagenfurt und Genua - Chur gleichkommt; es sind zwei grosse, weit ins Meer hineinragende Provinzen. Dieser Erdstreifen ist in seiner ganzen Länge von

einer Gebirgskette durchzogen, welche, von den Seealpen ausgehend, eigensinnig ihren Weg gegen Süden verfolgt und deren Durchschnitt beinahe überall demjenigen eines grossen Berges entspricht, dessen einer Fuss vom adriatischen Meere benetzt wird, während der andere im Mittelmeere wurzelt; Bergbäche mit kurzem, reissendem Verlaufe, welche immer Gefahr drohen; auf beiden Seiten rutschende Bergabhänge; auf der Halbinsel wenige Ebenen, und diese wenigen entweder ausgetrocknet wegen ihres steilen Abfalles, oder sumpfig infolge des eindringenden Meeres oder der vom Gebirge heruntersickernden Gewässer, denen andere Berge den Abfluss verhindern. So stellt sich Italien dem Eisenbahnerbauer vor, und ein so gestaltetes Land bedarf mehr als alle anderen günstiger Eisenbahnverbindungen, welche wenigstens theilweise die durch die Bodenbeschaffenheit und durch die Höhenunterschiede dem Verkehr erwachsenden Schwierigkeiten ausgleichen müssen.

Der erste von wenigen unternehmenden Männern verfochtene Plan für die Gestaltung des italienischen Bahnnetzes war der einer grossen Hauptverkehrslinie genau längs der Mitte der Halbinsel von Turin und Mailand nach Potenza über Parma-Florenz-Perugia-Aquila-Benevento mit zwei Fortsetzungen von Potenza nach Lecce und Reggio; von Mailand und Turin sollten dann die Alpenbahnen und die Verbindungslinien mit den nördlichen Städten gebaut werden und längs des Verlaufes der Hauptlinie Bahnstrecken zu den Küstenstädten abzweigen. Aber die Beschaffenheit der zerklüfteten Apenninen mit ihren unsicheren Bodenverhältnissen, ihrer Unfruchtbarkeit im mittleren und südlichen Verlaufe, und die beträchtliche Entfernung der bedeutendsten Städte von der vorgeschlagenen Mittellinie liessen den Plan bald aufgeben und führten zum Baue von zwei längs der östlichen und westlichen Küste verlaufenden Linien, welche durch Querstrecken verbunden werden sollten.

Im Jahre 1864 waren 4000 km Bahnlinien bereits fertig gestellt. Sie wurden, von kleinen Nebenlinien abgesehen, vom Staate betrieben, welcher für sich das Bahnnetz Piemonts gewahrt hatte, von der lombardischen und mittelitalienischen Eisenbahngesellschaft, von der Gesellschaft der italienischen Südbahnen, von der Gesellschaft Viktor Emanuel, welche ihre nördliche Linien dem Staate abgetreten und ihre Thätigkeit nach Calabrien und Sizilien verlegt hatte, und von der Allgemeinen Gesellschaft der römischen Bahnen. Aber die verschiedenen Betriebsgesellschaften waren nicht imstande, ihre finanzielle Lage zu sichern, und die Grenzen der verschiedenen Bahnen, welche sich vielfach mit denen der verschwundenen kleinen Staaten deckten, hatten kein Recht mehr zu bestehen, um so mehr als durch sie eine überflüssige Erschwerung des Verkehrs und dadurch unnütze Betriebsausgaben hervorgerufen wurden.

Alles war von der Nothwendigkeit einer raschen Abhilfe durchdrungen; diese sollte durch das von Jacini und Sella dem Parlamente vorgelegte und von diesem mit grosser Mehrheit angenommene Gesetz vom 14. Mai 1865 über die Neubeordnung und die Vervollständigung des italienischen Bahnnetzes gebracht werden. Das Gesetz verfügt die Verschmelzung der verschiedenen Bahnnetze und die gleichzeitige Bildung der vier Gesellschaften: Alta Italia, Römische Bahnen, Südbahnen, Calabrisch-sizilische Bahnen und liess überdies den sardinischen Bahnen die ihnen durch das Gesetz vom 4. Januar 1863 gewordene Konzession von 400 km. Es verordnete ferner die Abtretung der Bahnen Piemonts an die Alta Italia, behielt dem Staate die Pflicht vor, die Bahn über den Mont Cenis auszubauen und vereinigte mit den römischen Bahnen die kleinen Bahnnetze der Toscana (der Livornesi, Maremmane und Centrali Toscane). Das vorher für die meisten Bahnen bestehende System einer bestimmten, garantirten, kilometrischen Jahreseinnahme wurde meistentheils für die neuen Linien durch das Beihilfesystem, welches den Bahnen die Einnahmen der betriebenen Linien überliess, ersetzt.

Den genannten vier grossen Gesellschaften wurden folgende Betriebslängen und Konzessionen zugewiesen:

	im Betriebe	im Bau oder zum Bau konzessionirt	im ganzen
	Kilometer		
Alta Italia	2036	316	2352
Italienische Südbahnen	739	1007	1746
Römische Bahnen (die konzessionirten Linien des Kirchenstaates inbegriffen)	1125	1212	2337
Calabrisch-sizilische Bahnen	32	1425	1457
zusammen	3932	3960	7892

Dazu kommen noch 600 km früherer, kleinerer Konzessionen, die aufrecht erhalten wurden.

Die vier Gesellschaften sollten im ganzen, nach Ausbau aller Linien, etwa gleiche Betriebslängen haben, aber wenn das finanzielle Vorleben der Gesellschaften, wenn die Erzeugnisse und Bedürfnisse der von jedem Netze durchkreuzten Landstriche und der berührten Städte in Betracht gezogen werden, so ergeben sich grosse Unterschiede.

Es sei hier gestattet, auf die einzelnen Gesellschaften näher einzugehen.

Alta Italia. Das durch das oben erwähnte Gesetz begründete Netz der Gesellschaft für die oberitalienischen Bahnen (ferrovie dell' Alta Italia), welche im Grunde ein Ganzes mit der österreichischen Südbahn bildete, ging hervor: aus den Linien der lombardisch-mittelitalienischen Eisenbahngesellschaft und aus den piemontesischen Linien des Staates, zu denen die Linien kamen, welche der Staat von der Gesellschaft für die calabrisch-sizilischen Bahnen (früher Viktor Emanuel) angekauft hatte. Die blühendsten Provinzen des Königreiches wurden von der Alta Italia bedient. Ein sehr entwickeltes Netz von Landstrassen, der blühende Ackerbau der weiten Po-Ebene, die wachsende, vielversprechende Industrie, der lebhafte Handel, welcher schon dazumal dem Hafen von Genua zuströmte, die Möglichkeit, durch die Linie Pistoia-Bologna auch einen Theil des Handels von Livorno und Ancona zu gewinnen, und vor allem die günstige geographische Lage, infolge deren jedes Erzeugniss, jeder Reisende, der von irgend einem Punkte der Halbinsel nach dem Auslande und umgekehrt befördert wurde, einen Durchlauf von mindestens 300 km auf den Linien der Alta Italia zu machen hatte, mussten die Verhältnisse dieser Gesellschaft ungleich günstiger gestalten, als diejenigen der übrigen. Das Aktienkapital, mit dem die Gesellschaft gegründet wurde und welches sie trotz des Ankaufes des ganzen piemontesischen Netzes und einiger anderer getrennten Linien immer unverändert zu erhalten wusste, betrug 375000000 L., in 750000 Aktien getheilt zu je 500 L. Der Staat gewährte der Alta Italia für die lombardischen Linien eine Zinsgarantie von 5 % und überdies weitgehende andere Vortheile; für die piemontesischen Linien, wie für jene der Lombardei und für die Linien Mittelitaliens unter gewissen Bedingungen eine jährliche Rente von 6500000 L.

Die Linien der Alta Italia dienten dem Verkehr von 10000000 Bewohnern und berührten Häfen, deren Waarenbewegung in der Einfuhr und Ausfuhr 3000000 t überstieg; sie hatten bereits im ersten Jahre der Betriebsübernahme einen Kilometerertrag von 26000 L. aufzuweisen.

Römische Bahnen. Die Gesellschaft der römischen Bahnen ging aus der Verschmelzung der im Jahre 1856 in Paris gebildeten „Société générale des chemins de fer Romains“ mit den drei kleineren italienischen Gesellschaften, der „Livornesi“, „Centrale Toscana“ und „Maremmana“ hervor. Ihr Netz sollte sich längs der Mittelmeerküste von Neapel bis zur französischen Grenze ausdehnen, in Toscana eindringen und den Apennin mittelst einer Linie von Rom nach Ancona durchqueren und so das Mittelmeer mit dem adriatischen Meere verbinden. Der Landstrich, in dem sie ihre unmittelbare Thätigkeit entfalten

sollte, war nicht viel kleiner als das Verkehrsgebiet der Alta Italia, und sie hatte auch die Linien, welche die drei grossen Städte Florenz, Rom und Neapel mit einander verbinden sollten; aber abgesehen von einem Theil Toscanas und dem unmittelbar um Neapel gelegenen Gebiete waren die von den Gesellschaftslinien durchzogenen Gegenden beinahe wüst, die traurige Sumpfgegend von Grosseto und die römische Campagna gehörte zu ihnen. Sie hatten keine eigenen Erzeugnisse und, arm wie sie waren, brauchten sie wenig von aussen. Die beschränkten Verkehrsbeziehungen, der kärgliche Handel der wenig dichten Bevölkerung (5 500 000) waren noch dazu durch den mitten eingeschobenen Kirchenstaat behindert.

Aber nichtsdestoweniger sollte die Gesellschaft den Bau und Betrieb der schwierigen ligurischen Linie, deren Ertragsfähigkeit sehr zweifelhaft war, übernehmen, dem Staate gegen blosse Vergütung der eigenen Kosten die Linie Bologna-Ancona mit der Abzweigung nach Ravenna zur Vervollständigung des Netzes der italienischen Südbahnen wieder abtreten und ferner zum Ausbau der Bahnlinien schreiten, für welche der römischen Eisenbahngesellschaft die Konzession bereits verliehen war und die, wie oben gesagt wurde, eine Länge von über 1 000 km erreichen sollten.

Der Staat bewilligte seinerseits für alle auf seinem Gebiet betriebenen Linien eine kilometrische Beihülfe von 13 250 L. bis zu einer Bruttoeinnahme von 12 500 L. für das Kilometer; bei einer höheren Einnahme sollte der Ueberschuss hälftig zwischen Gesellschaft und Staat getheilt werden. Der Kirchenstaat bewilligte der Gesellschaft für die auf seinem Gebiete gelegenen Strecken (186 km) eine Gesammtbeihülfe von 3 060 000 L. (oder 16 451 L. für das Kilometer). Das Aktienkapital der zu der römischen Eisenbahngesellschaft vereinigten vier Unternehmungen, welches sich auf 127 000 000 L. belaufen hatte, war bereits fast vollständig aufgezehrt und die 29 000 000 L., um die das ursprüngliche Kapital bei der Gründung der neuen Gesellschaft vermehrt wurde, waren sicher nicht ausreichend, um sie zur Erfüllung der zu übernehmenden Verpflichtungen in Stand zu setzen; die daraus folgende Zwangslage brachte das grosse, aber nicht zu sichere Unternehmen gleich vom Beginne an in eine sehr bedrängte Lage. Das Aktienkapital bestand aus 80 000 Aktien der Gesellschaft der Livornesi zu je 420 L., aus 38 800 Vorzugsaktien der römischen Bahnen zu je 500 L., von denen 16 000 gegen ebensoviele der Gesellschaft der Centrali-Toscane ausgetauscht wurden, aus 118 000 gewöhnlichen Aktien der römischen Bahnen und aus 58 000 neu herausgegebenen Aktien; dabei darf als Kuriosum nicht unerwähnt gelassen bleiben, dass die Gesellschaft der Maremmane gar kein Aktienkapital besessen hatte!

Italienische Südbahnen. Die Gestaltung des der Gesellschaft für die italienischen Südbahnen verliehenen Netzes lässt sich in einer Linie zusammenfassen, welche von Lecce ausgehend längs der adriatischen Küste über Brindisi-Bari-Ancona nach Rimini und von dort über Bologna nach Ravenna führt mit den Anschlussstrecken an die übrigen Bahnnetze Bari-Tarent, Foggia-Neapel und Pescara-Rom. Die Bevölkerung von rund 5 000 000 Seelen, welche von diesen Bahnen bedient werden sollte, befand sich im ganzen und grossen in den gleichen wirthschaftlichen Verhältnissen wie die des Verkehrsgebietes des römischen Bahnnetzes, und auch die am adriatischen Meere gelegenen Häfen, deren Waarenbewegung auf 1 000 000 t im Jahre geschätzt werden konnte, gaben keine Gewähr für einen raschen und bedeutenden Verkehrsaufschwung. Uebrigens geht schon aus den Garantiebedingungen, welche der Staat der italienischen Südbahn gewährte, die Ueberzeugung der beiden vertragschliessenden Parteien hervor, dass wenigstens auf lange Jahre hinaus die Roheinnahmen des Netzes 15 000 L. für das Kilometer nicht erreichen würden.

Der Staat hatte sich verpflichtet, während der ersten drei Jahre (1865—1868) bedingungslos eine kilometrische Beihilfe von 22 000 L. zu zahlen; vom 1. Januar 1869 an sollte die Gesellschaft eine solche von 20 000 L. und die gesammten Bruttoeinnahmen erhalten, bis diese den Betrag von 7 000 L. für das Kilometer erreichen würden; sobald dies der Fall wäre, sollte die Hälfte des Mehrbetrages von der Beihilfe abgezogen werden, und zwar so lange als die Einnahmen unter 15 000 L. für das Kilometer blieben. Falls der Ertrag der Linien über diese Summe hinaus ginge, sollte die Beihilfe um den ganzen Mehrbetrag gekürzt werden. Das Gesellschaftskapital war aus 200 000 Aktien zu je 500 L. Nennwerth und aus zwei Staatsunterstützungen von je 10 000 000 in bereits fertigen Bauten und in Staatsgütern gebildet.

Calabrisch-sizilische Bahnen. An Stelle der Gesellschaft Viktor Emanuel, welcher die Konzession zum Bau und Betrieb des calabrisch-sizilischen Eisenbahnnetzes übertragen wurde, trat, nachdem sich gleich nach Verleihung der Konzession ihre vollständige finanzielle Ohnmacht geoffenbart hatte, für den Bau der Linien zuerst die Firma Vitali, Charles & Picard (Gesetz vom 31. August 1868) und dann der Staat selbst (Gesetz vom 28. August 1870), während der Betrieb von den italienischen Südbahnen auf 15 Jahre zu folgenden hauptsächlichen Bedingungen übernommen wurde (Gesetz vom 30. Dezember 1870): Die gewöhnlichen Betriebsausgaben werden vom Staate vergütet; die Anschaffung des festen und des beweglichen Betriebsmaterials sowie die ausserordentlichen Betriebsausgaben werden von der Gesellschaft gegen Genehmigung und auf Rechnung des Staates besorgt. Die Gesellschaft bekommt 4 % der Bruttoeinnahmen bis 10 000 L. für das Kilometer, 3 % von 10—15 000 L. und 2 % vom Mehrbetrage und ferner 5 % des Ueberschusses der gesammten Roheinnahmen über die ordentlichen Betriebsausgaben.

(Fortsetzung folgt.)

Von der Pariser Weltausstellung.

V.

Die Ausstellung hält, was das Eisenbahnwesen betrifft, durchaus nicht, was man sich von ihr versprechen sollte; sie bietet nichts weniger, als etwa ein mehr oder weniger zuverlässiges Bild des heutigen Eisenbahnwesens; am allerwenigsten gestattet sie das, was der Hauptzweck der Ausstellung war, nämlich einen Vergleich der verschiedenen Nationen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit bezüglich des Eisenbahnwesens, denn die Beschickung der Ausstellung ist gerade hierin höchst lückenhaft; ganze Gruppen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind einfach nicht vorhanden, und ebenso sind viele Nationen gar nicht oder doch nicht so vertreten, wie sie es wohl sein könnten. Immerhin ist das, was die Ausstellung bietet, an sich interessant und lehrreich genug. Besonders ist das weite Feld des Wagen- und Lokomotivbaues in zahlreichen Ausführungen der verschiedensten Art in kennzeichnender Weise vertreten, wobei sich besonders deutsche Firmen ganz hervorragend zeigen. Es dürfte sich lange nicht eine Gelegenheit gezeigt haben, eine so grosse Zahl aller erdenklichen Ausführungen in Wagen und Lokomotiven, aus deutschen Werkstätten hervorgegangen, nebeneinander zu sehen, wie hier in Paris, und mit berechtigtem Stolze schaut man als Deutscher auf diese tadellos hergerichteten, blitzend und blank dastehenden Fahrzeuge, die wohl geeignet sind, den guten Ruf der deutschen Fabrikate aufrecht zu halten.

Bei der grossen Fülle des Gebotenen ist es mir unmöglich, alles im einzelnen zu würdigen, auch dürfte dies besonderen Fachorganen vorbehalten sein; doch sei es mir gestattet, eines oder das andere, was mir als besonders charakteristisch auf-

stiess, hervorzuheben, ohne dass ich mir damit etwa anmaassen möchte, nur gerade dieses allein als werthvoll hinzustellen. Alle deutschen Firmen vielmehr insgesammt, welche in Paris ausgestellt haben, wären werth, dass man ihren Werken eine eingehende Beschreibung widmete, und wenn in den nachstehenden Zeilen nicht alle berücksichtigt werden, so liegt dies lediglich an äusseren Gründen.

A. Borsig in Berlin hat eine $^2/_4$ gekuppelte Schnellzuglokomotive ausgestellt, welche mit Vorrichtung zur Dampfüberhitzung versehen ist, Bauart Wilh. Schmidt. Die Maschine weicht von der normalen Zwillingslokomotive der Schnellzugsgattung der preussischen Staatsbahnen im wesentlichen dadurch ab, dass sie mit einem Einbau für einen Ueberhitzer in der hierzu entsprechend vergrösserten Rauchkammer versehen ist; ausserdem kamen statt der sonst üblichen Flachschieber hier Kolbenschieber zur Anwendung, um den überhitzten Dampf (im Mittel 300° C.) zu verarbeiten. Diese starke Ueberhitzung wird dadurch erreicht, dass vermittelst eines Flammrohres von 250 mm Durchmesser, welches zwischen den Siederöhren eingebaut ist, ein Theil der in der Feuerkiste erzeugten heissen Verbrennungsgase unmittelbar zugeführt wird. Der Ueberhitzer selbst besteht aus 60 Stück einzelnen Rohren, die wieder 3 konzentrisch angeordnete Gruppen bilden und weiterhin so ausgestaltet sind, dass eine ausgiebige Umspülung der Ueberhitzrohre durch die Heizgase stattfindet, die andererseits wieder ganz aufhört, sobald der Regeler geschlossen ist, so dass stets ein richtiges Verhältniss zur Arbeitsleistung der Lokomotive vorhanden ist. Die gesammte Anordnung machte eine mässige Vergrösserung des Durchmessers der Rauchkammer nöthig und veranlasste ebenso eine andere Lage der Ein- und Ausströmungsrohre. Die Lokomotive arbeitet bei stärkster Belastung mit kleinen Füllungen von etwa 25 %, wobei die Cylinder bis auf 500 mm Durchmesser erweitert worden sind. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Temperatur des Dampfes nach dem Anfahren schnell anwächst; sie steigt selbst bei häufigerem Anhalten leicht bis auf 280—300° C. und sinkt ziemlich langsam von dieser Höhe herab. Während der Fahrt ist die Bedienung eine recht einfache; es sind nur die Ueberhitzerklappen zu öffnen bezw. zu schliessen; in letzterem Falle arbeitet die Maschine als gewöhnliche Zwillingsmaschine mit nassem Dampfe. Eine ähnliche Lokomotive — seiner Zeit als erste ihrer Art erbaut — befindet sich seit zwei Jahren bei der Eisenbahndirektion Hannover im Betriebe und soll gute Ergebnisse bei unbedingter Betriebssicherheit liefern. Die Firma glaubt mit diesen beiden Ausführungen den Beweis erbracht zu haben, dass das Arbeitsvermögen des Dampfkessels ohne Vergrösserung desselben und lediglich durch Erzeugung des überhitzten Dampfes von etwa 300° C. um etwa 33 ‰ gesteigert wird, was einer Kohlenersparniss von 25 ‰ gegenüber den mit nassem Dampfe arbeitenden Maschinen bedeuten würde. Nebenher käme noch eine Ersparniss an Wasserverbrauch in Betracht, die ebenfalls 33 ‰ betragen würde. Zu beachten ist dem gegenüber jedoch, dass der Einbau des Ueberhitzers in die Rauchkammer eine Vergrösserung der Anschaffungskosten herbeiführt, die sich allerdings in sehr mässigen Grenzen halten soll. Alles in allem dürfte das System weiterer Versuche werth sein.

Die Münchener Aktiengesellschaft Krauss & Comp. hat mehrere Lokomotiven nach Paris geschickt. Zunächst sei die grosse Schnellzuglokomotive mit Vorspannachse erwähnt, an der die Dampfmaschine als Verbundmaschine mit zwei ungleichen innen liegenden Cylindern mit unten 7 % geneigter Mittellinie konstruirt ist; beide Cylinder mit Schieberkasten und Reciever bilden ein Gussstück; die Cylinderdurchmesser betragen 440 bezw. 650 mm (1:2,18), Kolbenhub 660 mm. Bei 14 Atm. Ueberdruck und 1,87 m Raddurchmesser berechnet sich die Zugkraft auf rund 5 t. Durch besondere Anordnung des Voreil- und des Aufwerfhebels ist dahin getrachtet worden, die Füllungen des grossen Cylinders, bei unveränderlicher Handhabung beider Steuerungen von einer und derselben Steuerwelle aus, möglichst gross im Verhältniss zu den Füllungen des kleinen Cylinders zu machen, da man bei den französischen Bahnen die Erfahrung gemacht hat, dass Verbundmaschinen um so leichter laufen, je grössere Füllungen die Niederdruckmaschine erhält. Die Hauptdampfmaschine ist versuchsweise mit einer völligen Ausgleichung der gradlinig bewegten Massen durch sogen. Bobgewichte versehen. Der Erfolg in der Praxis dürfte abzuwarten sein.

Ferner stellt die genannte Firma eine Lokomotive aus, deren Form ursprünglich für weiteren Vorortverkehr erdacht war, besonders für die von München aus ins Gebirge führenden kurzen Stichbahnen; es ist eine $^2/_5$ gekuppelte Personenzugtenderlokomotive mit vorderem und hinterem Drehgestell. Wegen ihrer reichlichen Vorrathsräume kann sie als gewöhnliche Personenzuglokomotive benutzt werden. Der Führerstand ist rings umschlossen und mit Thüren versehen; die vorhandenen 11 Fenster sind zum Theil fest, zum Theil um ihre senkrechte Achse drehbar, theils auch durch Klappen verschliessbar. Sowohl für den Führer als auch für den Heizer sind drehbare Sitze hergerichtet. Sandstreukästen, Westinghousebremse und selbstregistrirender Geschwindigkeitsmesser vervollständigen die Ausrüstung der Lokomotive.

Endlich erscheint dieselbe Firma auch mit einer Lokomotive für kleine Spur auf dem Plane, und zwar für die kleine Spurweite von nur 600 mm. Es ist dies eine $^2/_3$ gekuppelte Tenderlokomotive von 50 PS. Die Hauptrahmbleche für das Untergestell sind durch volle Wände derart verbunden, dass sich kastenartige Behälter bilden, welche einerseits eine starke Versteifung für die Achshalter bieten und andererseits einen Theil des Speisewassers aufnehmen können. Vom Feuerkasten ab jedoch wird der Rahmen entsprechend erweitert, so dass der nöthige Raum für die Feuerbüchse und die Laufachse gewonnen wird. Um einen sicheren Lauf der Lokomotive auch in unebenen Gleisen zu ermöglichen, sind die Federn der beiden gekuppelten Achsen durch Längsbalanciers verbunden, die Belastung der Laufachse aber wird durch Spiralfedern vermittelt, dergestalt, dass eine Aufhängung des Rahmens in drei Punkten erreicht wird. Die Lokomotive hat eine Gesammtlänge von nur 4 500 mm bei einer Entfernung von 2 400 mm der beiden äusseren Radachsen und zeigt somit eine kurze, gedrungene Gestalt. Für Speisewasser ist ein Raum von 1,26 cbm, für Kohlen ein solcher von 0,69 cbm vorgesehen.

Ich behalte mir vor, weiterhin noch einige andere der ausgestellten Lokomotiven und Wagen kurz hervorzuheben; leider habe ich Paris inzwischen verlassen müssen, so dass ich diese Berichte nunmehr an der Hand meiner Notizen abfassen muss. Ein noch schwierigeres Moment aber ist, dass ich auch Europa verlassen habe und diese Zeilen im Mittelmeer angesichts der afrikanischen Küste niederschreibe. Ich befinde mich auf dem Wege nach dem fernen Ostasien, hoffe aber gerade auf der langen Seefahrt Musse genug zu finden, um diese Berichte von der Pariser Ausstellung fortsetzen und vollenden zu können.

An Bord des Postdampfers Oldenburg, den 7. September 1900.

Franz Woas.

Die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzession in Sachsen.*)

Die Rechtsentwickelung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hat in den einzelnen Ländern des Deutschen Reichs einen sehr verschiedenen Verlauf genommen. Während sie in Preussen durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 von Anfang an in eine feste Bahn geleitet wurde und nur Württemberg und Bayern diesem Beispiele — das erstere im Jahre 1848, das letztere im Jahre 1868 — gefolgt sind, hat man in den übrigen deutschen Staaten bis in die neueste Zeit es nicht für erforderlich erachtet, in dieser so wichtigen und in alle Lebensverhältnisse so tief eingreifenden Angelegenheit „die Klinke der Gesetzgebung in die Hand zu nehmen“. Hier hat man geglaubt, mit dem bestehenden Rechte auskommen zu können, man hat da, wo es nöthig schien, im Verordnungswege eingegriffen, zu einer umfassenden gesetzlichen Regelung des ganzen einschlägigen Gebietes ist es dagegen nicht gekommen. Die Ursache und der Grund dieser Verschiedenheit dürfte unschwer zu erkennen sein. In Preussen hatte man sich von Anfang an zunächst dem Privatbahnsystem zugewendet, und den leitenden Staatsmännern wurde dadurch sehr bald in augenfälligster Weise klar, wie wünschenswerth es sei, die immer mehr anschwellende Bewegung in feste gesetzliche Formen einzufügen. In den anderen grösseren deutschen Staaten, in Bayern, Württemberg, Hannover, Kurhessen, Braunschweig, Baden und später auch in Oldenburg und Sachsen

*) Die rechtliche Natur und die Wirkungen der Eisenbahnkonzession in Sachsen mit besonderer Berücksichtigung der elektrischen Strassenbahnen. Von Dr. jur. Walter Schelcher, Geheimer Regierungsrath im königlich sächsischen Ministerium des Innern. Sonderabdruck aus Dr. Fischer's „Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung“. Freiberg i/Sachsen, Verlag von Craz & Gerlach (Joh. Stettner). 1899.

kam dagegen das Staatsbahnsystem zur ausschliesslichen oder doch überwiegenden Geltung. Man empfand hier keinerlei Bedürfniss zn einem gesetzgeberischen Eingreifen, da der Staat mit seiner Allmacht überall hinter der Entwickelung des Baues und des Betriebes der neuen Verkehrsanstalt stand, ja man hatte vielleicht gar nicht einmal die Neignng, sich in manchen Sachen, wie z. B. im Tarifwesen, die unbestrittene freie Machtbefngniss dnrch gesetzliche Bestimmnngen zu verschränken. Man mag dies vom verwaltungspolitischen Standpunkte aus für einen Unterlassungsfehler halten, doch wird man, wenn man gerecht sein will, anerkennen müssen, dass die Entwickelung des Eisenbahnwesens sich auch in diesen letzteren Ländern bis in die neueste Zeit ohne alle Schwierigkeiten und tiefgehende Meinungsverschiedenheiten zwischen den Regierungen und ihren Unterthanen bezw. Landesvertretungen vollzogen hat. Auch als dann durch das Umsichgreifen des Kleinbahn- und Strassenbahnbaues ein erneuter Anlass zu einem umfassenden gesetzgeberischen Eingreifen gegeben war, wurde eine zeitgemässe Regelung dieser wichtigen Sache zunächst nur in Preussen durch das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 vorgenommen. In den übrigen deutschen Bundesstaaten verhielt man sich einem solchen Schritte gegenüber zuwartend oder ablehnend, und am wenigsten glaubte man Anlass zu einem werkthätigen Vorgehen auf diesem Gebiete im Königreich Sachsen zu haben, wo man bereits seit Jahren die Wirksamkeit der Staatsbahnverwaltung auch auf das Kleinbahnwesen ausgedehnt hatte. Dagegen hatte die sächsische Regierung davon absehen müssen, auch das Strassenbahnwesen, das sich in den grossen Städten und volkreichen Industriebezirken ihres Gebietes gar üppig entwickelte, in den Bereich ihrer eigenen Bauthätigkeit und Verwaltung zu ziehen. Nachdem nun gerade diese Art der Kleinbahnen durch die Einführnng der Elektrizität als bewegenden Kraft heutzutage zn einem der wichtigsten Glieder des Verkehrslebens emporgewachsen war, ist es betreffs der Befugnisse, welche dem Staate gegenüber den mit dem Ausbau der Strassenbahnen betrauten Gesellschaften und Gemeindeverwaltungen zustehen, im sächsischen Landtage während der Sitzung 1897/98 zu einer lebhaften Auseinandersetznng gekommen. Anlässlich einer von der Stadt Zwickau gewünschten weiteren Ausdehnung ihres Strassenbahnnetzes über Schedewitz hinaus nach Wilkau bestritt der Zwickauer Oberbürgermeister, welcher zugleich als Mitglied und Vizepräsident der II. Ständekammer des Königreichs Sachsen angehörte, im Landtage der Regierung das von ihr in Strassenbahnsachen beanspruchte und geübte freie Konzessionsrecht und die Berechtigung der den Strassenbahnen zu Gunsten der Staatskasse auferlegten „Konkurrenzgebühr“, da sie einer gesetzlichen Grundlage entbehrte. Demgegenüber gab die sächsische Regiernng die Erklärung ab: sie stehe entsprechend der auch in allen anderen Staaten zur Geltung gelangten und von der Rechtswissenschaft einhellig gebilligten Auffassung auf dem Standpunkte, dass es zur Anlage und zum Betriebe einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahn nicht blos behördlicher Erlaubniss, sondern eines besonderen staatlichen Verleihungsaktes (Konzession in diesem Sinne) bedürfe. In Bezug auf die Ausübung dieses Verleihungsrechtes als eines staatlichen Hoheitsrechtes sei aber die Regierung nicht weiter gebunden, als die ihr obliegende Fürsorge für das allgemeine Wohl und das Staatsinteresse solches bedingen. Begehre daher ein Unternehmer die Verleihung eines solchen werthvollen Privilegiums, um es für sein Privatinteresse auszunutzen, so müsse er es sich gefallen lassen, wenn der Staat, dessen Bahnbetrieb durch einen solchen Wettbewerb wirthschaftlich geschädigt werde, ihm eine dem Maasse dieser Schädigung entsprechende Gebühr auferlege, sofern nur diese Gebühr die Lebensfähigkeit des neuen Unternehmens nicht unterbinde. Dieser Erklärung ist das Plenum der II. Ständekammer in seiner Sitzung vom 13. Mai 1898 in vollem Umfange einstimmig beigetreten, ohne dass die eingehend dargelegten Anschanungen der Regierung von irgend einer Seite angefochten oder in Zweifel gezogen wären. Der Zwischenfall hat daher in staatsrechtlichem Sinne seine Erledignng in vollem Umfange zu Gunsten der Regierung gefunden. Doch hat der Kommissar der letzteren, welcher in dieser Angelegenheit die Regierung im Landtage zu vertreten hatte, hieraus den Anlass entnommen, die zur siegreichen Geltnng gebrachte Auffassung in einer im Buchhandel erschienenen Abhandlung wissenschaftlich zu prüfen und zu stützen. Hierbei gibt er zu, dass eine ausdrückliche Gesetzesvorschrift, welche den Betrieb einer Eisenbahn von einem staatlichen Verleihungsakte abhängig macht, für Sachsen nicht bestehe, und dass auch von einem auf allgemeindeutschem Gewohnheitsrechte beruhenden Eisenbahnregale nicht wohl die Rede sein könne. Denn die heutigen Regale seien durch besonderen Rechtssatz dem Staate als solchem beigelegte Rechte auf ausschliessliche eigene Ausübung besonderer wirthschaftlicher Thätigkeiten, wie z. B. das Post- und das Telegraphenregal; ein solches Recht sei aber hier nicht in Frage, sondern ein Recht der Staatsgewalt, nach freiem Ermessen dem Einzelnen den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen zu gestatten und zn versagen; somit handele es sich hier um ein reines Hoheitsrecht. Denn es sei Aufgabe des Staates, die Kulturzwecke der Menschheit zu fördern, welche nicht im Einzeldasein, sondern nur im organisirten Zusammenleben erreicht werden könnten; wo daher im Kulturleben eine nene Erscheinung auftrete, welche die Interessen der Allgemeinheit berühre, da sei es seine Pflicht, dieselbe seiner Herrschermacht zu unterwerfen, soweit ihn nicht die bestehende Verfassnng und sonstige Gesetzgebung hieran hindern. — „Eine solche Erscheinung aber war die Erfindnng der Eisenbahnen in ganz hervorragendem Sinne. Auf alle Gebiete des wirthschaftlichen und sozialen Lebens musste sie von weitgehendstem Einflusse werden, und der Staat konnte ihr gegenüber daher nicht gleichgültig und unthätig bleiben. Hätte er sie der freien Privatthätigkeit überlassen wollen, so hätte er damit sein eigenstes Wesen verleugnen müssen. Es bedurfte hier keiner Berufung auf das alte Wegeregal: die Berechtigung zur staatlichen Besitzergreifung lag in der Natnr der neuen Erscheinung und im Wesen des Staates selbst begründet.“ — Wir können uns den Ausführungen des Verfassers, die ja auch mit der deutschen Rechtswissenschaft sowie mit der in allen Staaten geübten Praxis in vollstem Einklange stehen, unbedenklich anschliessen. Erscheint hiernach die Genehmigung einer Eisenbahnanlage als ein Ausfluss der Staatshoheit, so stellt sich auch die Verleihung an den Unternehmer nicht als ein privatrechtlicher Vertrag, sondern als ein öffentlich-rechtlicher Akt dar, der auch in seinen Folgewirkungen nach den Grnndsätzen des öffentlichen Rechts zu behandeln und zu beurtheilen und der Entscheidung der bürgerlichen Gerichte entzogen ist.

Was übrigens die hier einschlägige gesetzgeberische Frage anlangt, so gibt der Verfasser in einem Schlussworte selbst zn, dass sich den Strassenbahnen gegenüber auch in Sachsen ein Eingreifen der Gesetzgebnng erforderlich machen werde: namentlich bedürfe das Verhältniss zwischen dem konzessionirenden Staate und den Selbstverwaltnngskörpern, welche ihre Polizeibefugnisse gegenüber den Strassenbahnen geltend machen und ihr Zustimmungsrecht hinsichtlich der Benutzung von öffentlichen Strassen ausüben, dringend der gesetzlichen Regelnng. Anch würden die staatlichen Rückerwerbsrechte und andere Vorbehalte nach dem Muster des preussischen Kleinbahngesetzes zweckmässig ein für alle Mal festzulegen sein. Damit würde denn für Sachsen in nicht zu ferner Zeit die Gelegenheit geboten sein, anch das staatliche Verleihungsrecht und die Zuständigkeit der mit dessen Ausübung betrauten Behörden durch eine gesetzliche Feststellung ausser allen Zweifel zu erheben und dadurch den ferneren Maassnahmen auf diesem Gebiete eine feste Grnndlage zu geben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verspätungen auf den deutschen Eisenbahnen.** Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten April bis Juni d. J. auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf den znr Vergleichung gezogenen 48 Bahngebieten mit einer Gesammtlänge Ende Juni 1900 von 41 789 km (wovon 15 851 km zweigleisig) zusammen 88 913 Schnellzüge, 854 566 Personenzüge und 390 764 gemischte Züge befördert.

Geleistet wurden:

	im ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer . . .	59 664 303	655 652	1 428

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 14 830 Züge (gegen das Vorjahr + 5 242) und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 8 197 (+ 2 586) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 6 633 (+ 2 656).

Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 000 000 Zugkm 111 (+ 41). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 5 878 (+ 1 103).

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat August d. J. stellen sich auf 127 069 000 ℳ. und übertreffen die vorjährige Zahl um 9 018 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 39 776 000 (+ 2 787 000) ℳ., der Güterverkehr 79 811 000 (+ 6 175 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 7 482 000 (+ 56 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 31. August d. J. sind 596 194 000 ℳ. oder 42 612 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 14 233 000 ℳ. auf den Personenverkehr, mit 28 135 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 244 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— **Einführungserlass zum neuen Gewerbe - Unfallversicherungsgesetz auf den preussischen Staatseisenbahnen.** Von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist den königlichen Eisenbahndirektionen unter dem 11. d. Mts. ein Erlass zugegangen, in welchem auf die zahlreichen Aenderungen, die sich durch das am 1. Oktober d. J. erfolgende Inkrafttreten des neuen Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes ergeben, hingewiesen wird. Namentlich werden die Eisenbahndirektionen ausdrücklich ermächtigt, in denjenigen Fällen, wo — wie in § 9 Abs. 5, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 3, § 17 Abs. 2 und § 22 Abs. 4 des Gesetzes — ein Hinausgehen über die Pflichtleistungen für zulässig erklärt ist, nach eigenem Ermessen von dieser Befugniss Gebrauch zu machen. Als besonders beachtenswerth werden dann noch zu einzelnen Paragraphen die folgenden Bemerkungen zusammengestellt. Zu § 2. Den der Unfallversicherung unterliegenden Bediensteten treten jetzt auch Werkmeister und Techniker hinzu. Zu § 9. a) Auf die nach einem früheren Erlasse bereits gestattete Lieferung von zur Erleichterung der Folgen der Verletzung erforderlichen Hilfsmitteln (künstlichen Gliedmaassen u. dergl.) hat der Verletzte künftig einen Rechtsanspruch. Die Pflicht zur Gewährung der betreffenden Hilfsmittel schliesst die Pflicht der Instandhaltung und Erneuerung in sich, vorausgesetzt, dass nicht eine schuldhafte Zerstörung oder Beschädigung vorliegt. b) Ueber den Betrag von 66²/₃ % des Jahresarbeitsverdienstes (Vollrente) ist in dem Falle, dass der Verletzte nicht nur völlig erwerbsunfähig, sondern auch derart hilflos geworden ist, dass er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann, die Rente für die Dauer dieser Hilfslosigkeit bis zu 100 % des Jahresarbeitsverdienstes zu erhöhen. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob die fremde Wartung und Pflege von Angehörigen und anderen zum Hausstande des Verletzten gehörigen Personen oder ob sie von Dritten geleistet wird. c) Denjenigen Verletzten, welche zur Zeit des Unfalles bereits völlig erwerbsunfähig waren, steht neben freier ärztlicher Behandlung und den erforderlichen Heilmitteln ein Anspruch auf Rente bis zur Hälfte der Vollrente zu, falls er durch den Unfall derart hilflos geworden ist, dass er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann. Zu § 10. Die Berechnung der Rente gründet sich durchweg auf den Jahresarbeitsverdienst. Die Höchstgrenze ist dadurch erhöht, dass der Jahresarbeitsverdienst bis zu 1 500 ℳ. voll und der darüber hinausgehende Betrag mit einem Drittel zur Anrechnung kommt. Zu § 11. In Uebereinstimmung mit dem Invalidenversicherungsgesetze ist bestimmt, dass, wenn der Krankenkasse die Fürsorge für den Verletzten über den Beginn der 14. Woche hinaus bis zur Beendigung des Heilverfahrens übertragen worden ist, bei Unterbringung des Verletzten in ein Krankenhaus oder in eine Anstalt für Genesende der Krankenkasse das Ein und ein Halbfache des gesetzlichen Mindestbetrages des Krankengeldes zu ersetzen ist, sofern nicht höhere Aufwendungen nachgewiesen werden.

Während des Heilverfahrens darf ein Wechsel in den Heilanstalten nur mit Zustimmung des Verletzten erfolgen. Die Zustimmung kann jedoch durch die untere Verwaltungsbehörde ergänzt werden. Zu § 13. Schon für die Zeit vor dem Beginn der 14. Woche nach Eintritt des Unfalls ist Rente zu gewähren, wenn der Anspruch auf Krankengeld einschliesslich des erhöhten Krankengeldes vor dem Ablaufe von 13 Wochen weggefallen ist und eine noch über die 13. Woche hinaus andauernde Beschränkung der Erwerbsfähigkeit zurückgeblieben ist, und zwar von dem Tage ab, mit welchem die Zahlung des Krankengeldes eingestellt wird. Zu § 15. Das Sterbegeld beträgt nicht mehr das Zwanzigfache des täglichen Arbeitsverdienstes, sondern den fünfzehnten Theil des der Rentenberechnung zu Grunde zu legenden Jahresarbeitsverdienstes. Der Mindestbetrag ist von 30 ℳ. auf 50 ℳ. erhöht. Zu § 16. Die Rente der Kinder ist auf 20 % des Jahresarbeitsverdienstes erhöht worden. Die Abfindung der Wittwe im Falle der Wiederverheirathung beträgt nicht mehr das Dreifache der wirklich gezahlten Rente, sondern 60 % des Jahresarbeitsverdienstes. Hinterbliebenenrente ist auch an die Kinder alleinstehender weiblicher Personen im Falle ihrer Tödtung zu zahlen. Zu § 17. Beim Tode einer im Betriebe verunglückten Ehefrau wird auch dem Ehemann und den Kindern unter gewissen Voraussetzungen Rente gewährt. Zu § 18. Die Gewährung der Aszendentenrente ist nicht mehr davon abhängig, dass der Verstorbene der einzige Ernährer war. Es genügt, dass der Verstorbene den Lebensunterhalt des Aszendenten überwiegend bestritten hat. Zu § 19. Ausser den Aszendenten ist auch den elternlosen Enkeln im Falle der Bedürftigkeit Rente von insgesammt 20 % des Jahresarbeitsverdienstes bis zum vollendeten 15. Lebensjahre zu gewähren, falls ihr Lebensunterhalt durch den Verstorbenen ganz oder überwiegend bestritten worden ist. Zu § 20. Die Renten der Hinterbliebenen (§§ 16—19) dürfen zusammen 60 % des Jahresarbeitsverdienstes nicht übersteigen. Ergibt sich ein höherer Betrag, so werden die Renten nach näherer Bestimmung gekürzt oder in Wegfall gebracht.

Schliesslich wird noch auf die in den §§ 69 bis 93 gegebenen zahlreichen neuen Bestimmungen über die Feststellung der Renten und das dabei zu beobachtende Verfahren sowie darauf hingewiesen, dass nach § 94 ein Ruhen der Rente eintritt, wenn der Berechtigte eine Freiheitsstrafe von längerer als einmonatlicher Dauer erleidet oder wenn berechtigte Ausländer sich nicht im Inlande aufhalten sowie wenn berechtigte Inländer es unterlassen, ihren im Auslande genommenen Aufenthalt der Berufsgenossenschaft mitzutheilen. Zugleich ist der Eisenbahndirektion in Mainz der Auftrag ertheilt, eine gemeinverständliche Darstellung der wichtigsten Bestimmung des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes zu verfassen, deren Veröffentlichung in geeigneter Weise zu veranlassen der Minister sich vorbehält.

— **Zur Kanalfrage** schreibt die „Nat.-Lib. Korr.“: Die erweiterte Kanalvorlage ist so gut wie fertiggestellt, und wir können heute mittheilen, dass dieselbe ein vollständiges Wasserbauprogramm für den preussischen Staat darstellt, dessen Ausführung zwar eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmen, dafür aber auch Preussen mit einem System von Wasserstrassen versehen würde, welches allen berechtigten Ansprüchen auf diesem Gebiete des Verkehrswesens auf lange Zeit hinaus genügen dürfte. Die neue Kanalvorlage wird, wie wir versichern können, als einen ihrer Hauptbestandtheile den Mittellandkanal enthalten. Daneben aber ist speziell für die östliche Hälfte der Monarchie eine Erweiterung der Kanalprojekte in Vorschlag gebracht, welche die wirthschaftliche Bedeutung für diesen Theil Preussens in einer Weise klarstellt, dass auch die früheren Gegner der Kanalvorlage sich derselben nicht verschliessen werden. Die neue Vorlage wird die Vortheile der früheren in sich vereinigen, daneben aber eine Reihe von Mängeln jener Vorlage, die ihren Gegnern Handhaben zu Angriffen boten, in weitgehender Weise beseitigen. Von einer angeblichen Bevorzugung des Westens vor dem Osten wird angesichts der neuen Vorlage keine Rede mehr sein können. Die in den früheren Verhandlungen betonten Kompensationen sind in einer Weise zur Durchführung gebracht, dass Verkehrsverschiebungen, welche von den früheren Vorschlägen befürchtet wurden, nicht mehr in Frage kommen können. Dieser Umstand wird jedenfalls dazu beitragen, dass die wirthschaftliche Seite der Kanalfrage mehr und mehr in den Vordergrund tritt, und es ist schon heute festzustellen, dass sich in den Reihen der früheren Gegner des Kanalplanes allmählich ein Umschwung anbahnt, der für das Gelingen des für unsere wirthschaftliche Zukunft so bedeutsamen Werkes günstige Aussichten bietet.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat August d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 699 km (1899: 5 598 km) 3 340 226 Personen und 1 661 342 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr 6 263 816 ℳ., aus dem Güterverkehr 9 465 505 ℳ., aus dem Gepäckverkehr 401 912 ℳ. und aus dem Thiertransport 266 316 ℳ., zusammen 16 397 549 ℳ., gegenüber 14 877 799 ℳ. im Monat August 1899. Die Gesammteinnahme vom 1. Januar bis einschliesslich August d. J. beziffert sich auf 103 490 395 ℳ., das ist gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um 6 535 668 ℳ.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat August d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 826,11 (1 760,01) km 3 140 456 (2 952 416) Personen und 712 045 (688 844) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 098 000 (1 921 666) ℳ., aus dem Güterverkehr 2 723 000 (2 643 975) ℳ., aus sonstigen Quellen 341 000 (308 000) ℳ., zusammen 5 162 000 (4 873 641) ℳ., gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 288 359 ℳ. Vom 1. April bis letzten August d. J. betrugen die Einnahmen 24 211 000 (23 107 724) ℳ., gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres somit mehr 1 103 276 ℳ.

— **Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen.** Die Einnahmen im August betrugen 12 971 936 (+ 815 553) ℳ. und die Gesammteinnahmen bis 31. August 90 901 279 (+ 5 452 052) ℳ. Hierzu trugen der Personenverkehr 27 761 662 (+ 785 697) ℳ., der Güterverkehr 51 821 625 (+ 2 920 673) ℳ. und sonstige Quellen 11 317 992 (+ 1 745 682) ℳ. bei.

— **Der Bau der Loschwitzer Schwebebahn** schreitet rüstig vorwärts, so dass die Bahn voraussichtlich bis Anfang November vollendet sein und Mitte November dem Betrieb übergeben werden dürfte. Wie aus Loschwitz gemeldet wird, ist die Wirthschaft „Loschwitzhöhe" an der Schwebebahn in den Besitz der Aktiengesellschaft „Elektra", der Erbauerin und Eigenthümerin der Schwebebahn, übergegangen. Wie verlautet, beabsichtigt die Gesellschaft „Elektra" ein Hotel grossen Stils auf dem erkauften Grundstück zu errichten.

— Die **Einnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im August d. J. nach der vorläufigen Feststellung aus dem Personenverkehr 2 807 860 ℳ. (154 950 ℳ. mehr als im August 1899), aus dem Güterverkehr 3 915 930 (+ 281 390) ℳ., aus sonstigen Quellen 634 680 (+ 212 870) ℳ., zusammen 7 358 470 (+ 649 210) ℳ. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende August wurden 49 711 910 (+ 4 507 890) ℳ. vereinnahmt.

— Ueber die **Betheiligung der Eisenbahnen und der Wasserstrassen an der Zuckerausfuhr** wird von unterrichteter Seite mitgetheilt: Die durch die Zeitungen gehenden Nachrichten, welche sich auf Gewährung von Eisenbahnfrachtermässigungen für den aus dem Deutschen Reich ins Ausland ausgeführten Zucker beziehen, lenken die Aufmerksamkeit darauf, in welchem Maasse die Eisenbahnen am Transport von Ausfuhrzucker betheiligt sind. Die Hauptmenge desselben geht nach See. Allein nach Grossbritannien, Norwegen, Portugal, Japan, Britisch Nordamerika, Chile und nach den Vereinigten Staaten von Amerika gingen 1895 von 894 000 t der gesammten Ausfuhr 765 000 t, 1896 von 989 000 t 882 000, 1897 von 1 141 000 t 1 022 000, 1898 von 1 033 000 t 968 000 und 1899 von 939 000 t 849 000. Die gesammte, nicht nach den eben genannten Ländern gegangene Ausfuhr hat also von 1895 bis 1899 von durchschnittlich 1 000 000 t nur durchschnittlich 102 000 t jährlich betragen. In dieser Zahl stecken aber noch die nach anderen als den genannten Ländern, namentlich nach den Niederlanden und Dänemark zur See gegangenen und nicht einzeln aufgeführten Mengen, ferner diejenigen, die in den Hamburger Freihafen eingelagert sind, diese mit jährlich etwa 30 000 t, und die auf den Strömen (Memel, Weichsel, Warthe, Elbe, Donau und Rhein) nach Russland, Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden — nach Frankreich findet ein entsprechender Verkehr nicht statt — gegangenen Mengen mit jährlich etwa 16 000 t. Der nach Abzug dieser Mengen von jenen 102 000 t verbleibende Rest stellt diejenige Menge dar, welche die Eisenbahnen über die Landgrenzen bringen. Er übersteigt 20 000 t jährlich — 12 000 durchschnittlich gingen davon nach der Schweiz — nicht viel und verschwindet also gegen die Ausfuhr über die Seegrenzen vollständig. In die Seehäfen direkt wurden in jenen Jahren durchschnittlich etwa 220 000 t Ausfuhrzuckers jährlich von den Eisenbahnen gefahren, so dass die Gesammtmenge des auf den Eisenbahnen zur Ausfuhr in nicht deutsche Länder gegangenen Zuckers sich auf etwa 240 000 t im Jahre stellt. Dagegen gingen jährlich 760 000 t deutschen Ausfuhrzuckers auf den Binnenwasserwegen in die Seehäfen und ins Ausland. Sieht man davon ab, dass viele Zuckerfabriken so nahe an den Schifffahrtsstrassen liegen, dass sie direkt mit Fuhrwerk ins Schiff verladen, rechnet vielmehr damit, dass auch diese 760 000 t zunächst hätten mit der Bahn gefahren werden müssen, und rechnet dann, was nach der Lage der Zuckerproduktionsgegenden zu den ihnen zunächst benachbarten Binnenwasserstrassen einerseits und zu den Seehäfen andererseits angemessen erscheint, als mittlere Bahntransportlänge 60 km, so sind am Transport des deutschen Ausfuhrzuckers die Eisenbahnen mit 60 000 000 tkm betheiligt. Dagegen durchlaufen die 760 000 t auf den Wasserstrassen bis zu den Seehäfen durchschnittlich etwa 300 km, legen also 228 000 000 Tonnenkilometer zurück. Das wird, da Hamburg allein jährlich etwa 600 000 t deutschen Ausfuhrzuckers versendet, am besten klar, wenn man bedenkt, dass derjenige Zucker, der an der Saale-, Plauer Kanal- und an der Havelmündung auf die Elbe gelangt, schon vorher bedeutende Entfernungen zu Wasser zurückgelegt hat, und dass im übrigen, beispielsweise im Jahre 1898, die auf die Elbe gelangten und grossentheils von Hamburg ausgeführten Mengen deutschen Zuckers sich wie folgt vertheilt haben: Dresden (Entfernung von Hamburg 563 km) 30 600 t, Wallwitzhafen (356 km) 54 000 t, Aken (341 km) 25 000 t, Saalemündung (325 km) 71 000 t, Magdeburg (288 km) 297 000 t, Mündung des Plauer Kanals (242 km) 70 400 t, Mündung der Havel (188 km) 152 000 t. — Für den Transport des Ausfuhrzuckers haben daher die Bahnfrachten weit weniger Bedeutung als die billigen Wasserfrachten.

— **Aenderung der Staatsbahn-Wagenvorschriften.** Durch einen in Nr. 34 des „E.-V.-B." veröffentlichten Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. August d. J. sind die seit dem 1. April 1899 gültigen Staatsbahn-Wagenvorschriften dahin abgeändert worden, dass der § 6 derselben nunmehr folgende Fassung erhalten hat: „§ 6. Beförderung leerer Wagen. 1. Die nach vorstehenden Bestimmungen abzusendenden leeren Wagen sind unter Benutzung der von den Verwaltungen vorgeschriebenen Züge auf dem kürzesten oder auf dem die schnellste Beförderung bietenden Wege über die Bahnen des Staatsbahn-Wagenverbandes dem Bestimmungsort zuzuführen. 2. Leere Wagen, die auf dem Hinwege beladen auch über andere als die vorbezeichneten Bahnen gelaufen sind, sollen, sofern Rücksendung zu erfolgen hat, nach Maassgabe des Vereins-Wagenübereinkommens auf demselben Wege leer zurückgesandt werden. 3. Die Wagen, über die das Centralwagenamt oder ein Wagenbüro verfügt hat, sind auf beiden Seiten mit einem Zettel nach einem beigegebenen Muster zu bekleben, auf dem neben der Bezeichnung „Leer" der Tag des Abganges, die Absendestation, der Leitungsweg und die Bestimmungsstation mit farbigem Stift oder Stempel deutlich anzugeben sind. Die Wagen sind mit dem nächsten geeigneten Zuge abzusenden. Für die vorgeschriebene Bezettelung haben die Stationen zu sorgen. Es bleibt den Verbandsverwaltungen überlassen, für die Beförderung dieser Wagen innerhalb ihres eigenen Bezirks Abweichungen von vorbezeichnetem Verfahren anzuordnen. 4. Die Bestimmungsstation ist durch das vorgesetzte Wagenbüro von dem bevorstehenden Eingang der vom Centralwagenamt überwiesenen Wagen zu benachrichtigen. 5. Die Spezial- und Stationswagen sowie die infolge allgemeiner Anordnung ablaufenden Wagen sind weder zu bezetteln noch zu beschreiben."

Die Aenderung besteht im wesentlichen darin, dass denjenigen Wagen, über welche das Centralwagenamt verfügt hat, nicht mehr, wie bisher, ein Begleitschein beizufügen ist, sondern dass diese Wagen durch die neu eingeführte eigenartige Bezettelung in ihrer gedachten Eigenschaft kenntlich gemacht und so auf den Transport gebracht werden. Damit ist eine abermalige sehr zweckmässige Verminderung des herkömmlichen Schreibwerks herbeigeführt worden, zumal durch diese Neuerung auch die Empfangsbescheinigung, welche bisher auf den Uebergangsstationen seitens der übernehmenden Zugführer über die Begleitscheine zu ertheilen war, in Wegfall gekommen ist.

— **Der Jahresbericht der Handelskammer zu Frankfurt** am Main für das Jahr 1899 bringt in seiner umfangreichen und eingehenden Darstellung der Verhältnisse von Handel und Industrie auch den am 1. Oktober 1899 in Kraft getretenen Tarif, nach welchem die Abgaben für die Befahrung des kanalisirten Mains von Frankfurt a. M. bis zur Mündung in den Rhein auch bei niedergelegten Wehren zu entrichten sind. Hiernach sind von beladenen Schiffsgefässen mit mehr als 150 t Tragfähigkeit für jede ganz oder theilweise durchfahrene Haltung und jede angefangene Tonne des Gewichts der Ladung in der Güterklasse I 4,6 ₰, in der Güterklasse II 2,3 ₰ zu zahlen. Zur Güterklasse I gehören hierbei alle Güter, welche nicht in Klasse II genannt sind. Unter Klasse II fallen Massenartikel wie Düngemittel, Futtermittel, Kartoffeln, Rüben, Roh- und Brucheisen, Erze, Erden, Kohlen usw. Abgabefrei sind leere Schiffe, beladene Schiffe mit weniger als 150 t Tragfähigkeit, Schiffe mit in Frankfurt a. M. von der Eisenbahn auf den Wasserweg umgeschlagenen oder daselbst von Schiff zu Schiff umgeladenen Gütern, Schleppdampfer und Schiffe, die dem Könige, dem Staate oder dem Reich gehören. Die Abgaben werden von der Stadt Frankfurt a. M., welche die Erhebung vom Wasserbaufiskus gegen Zahlung einer Pauschalsumme gepachtet hat, eingezogen. Von besonderem Interesse sind ferner die Ausführungen über den Nutzen der Mainkanalisation für die Landwirthschaft. Kanalgegner suchten ihren Standpunkt wiederholt durch einen Hinweis auf die wesentlichen Schäden zu begründen, welche die Mainkanalisirung der einheimischen Landwirthschaft gebracht habe. Die Mengen des auf dem Main seit seiner Kanalisirung eingeführten Getreides seien fast ausschliesslich ausländischen Ursprungs; sie glaubten damit die Schäden der Kanalisation eines Stromes für die Landwirthschaft bewiesen zu haben.

Die Handelskammer richtete an die Vertreter der landwirthschaftlichen Kreise ihres Bezirks ein Rundschreiben um Mittheilung von Ansichten und Angaben und konnte auf Grund der eingehenden Berichte sich gutachtlich dahin äussern, dass sich die Landwirthschaft durchgehends in günstigem Sinne über die Mainkanalisation ausgesprochen habe. Durch die Kanalisation des Maines sei es ermöglicht worden, bei guten trockenen Weizenernten in der Wetterau, Oberhessen und Kurhessen inländisches Getreide auf dem billigen Wasserwege durch den

Main rheinaufwärts nach Mannheim, Ludwigshafen, Strassburg usw. Absatzgebieten, die früher gar nicht in Berücksichtigung kamen, zu schaffen und auf diese Weise bessere Preise zu erzielen als am Orte der Produktion, wo man sich bisher der Preisbewilligung der Käufer fügen musste. Ferner sei der nunmehr ermöglichte billigere Massenbezug von Düngemitteln, als Chilisalpeter, Phosphate usw. für die Landwirthschaft von hohem Werth. Von allergrösster Wichtigkeit sei jedoch der billige Massenbezug von Futtermitteln; da der Viehzucht und Mästung in neuerer Zeit von der Landwirthschaft eine immer grössere Aufmerksamkeit geschenkt werde, auch die Milchwirthschaft zum Verfüttern von Kraftfuttermitteln gelangt sei, käme es den interessirten Kreisen ausserordentlich zu gute, dass sich dieser Artikel in vielen Arten, als amerikanische, russische, belgische Getreidekleie, ausländischer Samen, Oelkuchen, Malzkeimen, Mais usw. nunmehr billig einführen liesse. Sehr bedeutend sei z. B. die Einfuhr zu Wasser von amerikanischem Mais, die ein ganz ungeahntes Wachsthum zu verzeichnen habe. Im Jahre 1898 seien 40 000 t Mais im Frankfurter Hafen angekommen, und es könne auch sonst ein jährlicher Durchschnittsbezug von 30 000 t angenommen werden. Diese Mengen gingen in der Hauptsache an die Landwirthschaft, speziell an ihre Grossbetriebe ab, die den Artikel zum Brennen von Branntwein und die Rückstände zur Verfütterung verwendeten; auch würde er in geschrotetem Zustande als Ersatz für Hafer gegeben und dieser sodann bei seinem höheren Preise mit Nutzen verkauft. Der Behauptung, dass die im Jahre 1897 auf dem Main zur Einfuhr gelangten Getreidemengen fast ausschliesslich ausländischen Ursprunges seien, stellte die Handelskammer nach Einholung von Erkundigungen entgegen, dass unter den in Frankfurt a. M. eingegangenen Getreidemengen Holstein, Pommern und Mecklenburg einen allerdings nicht sehr hohen Prozentsatz (4 %) von Weizen, Ostpreussen desgleichen von Roggen und Hafer (6 %) stellten, Pommern in Raps sogar 60—65 % liefern. Da nun das Land überhaupt nur einen Theil des Gesammtverbrauchs an Getreide selbst hervorzubringen vermöchte, sei eine Einfuhr vom Ausland doch nur erwünscht und erklärlich. Dass sich derselbe naturgemäss die bequemsten Wege bis zu seinem Absatzorte aussuche, sei nicht zu verwundern; daraus aber ableiten zu wollen, dass die heimische Landwirthschaft durch eine solche Wasserstrasse geschädigt werde, erscheine denn doch unzutreffend. Sämmtliche befragten Interessenten, darunter der Frankfurter landwirthschaftliche Verein, hätten einstimmig ihr Urtheil dahin abgegeben, dass die Kanalisation des Maines der Landwirthschaft nur erhebliche Vortheile gebracht habe.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Bandtlow, bisher in Breslau, ist in den Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover versetzt.

Der württembergische Eisenbahnbauinspektor Baurath Ruff in Hall ist seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Regelung des Vorganges bei Verpachtung von Bahnhofwirthschaften und dergleichen.** Angesichts des Umstandes, dass sich in jüngster Zeit bei Verleihung von Bahnhofwirthschaften u. dergl. bei den österreichischen Staatsbahnen mehrfache Schwierigkeiten ergeben haben, welche eine Aenderung in dem von der Staatsbahnverwaltung derzeit geübten Vorgange, wonach die Erwerbung der Konzessionen durch die Staatsbahnverwaltung selbst erfolgt, wünschenswerth erscheinen lassen, wurde dieser Vorgang vom Eisenbahnministerium aufgehoben und verfügt, dass von nun an wieder so, wie es vordem der Fall war, stets die Wirthe selbst die Konzessionen zu erwerben oder um Ausdehnung der Konzession für ihr Stammgeschäft auf das etwa in Frage kommende Bahnhofbüffet einzuschreiten haben. Die Einflussnahme der Staatsbahndirektionen bei der Errichtung oder Konzessionirung von Bahnhofwirthschaften u. dergl. wird sich künftighin lediglich auf das der Gewerbebehörde in Bezug auf das Bedürfniss des reisenden Publikums zu ertheilende Gutachten sowie auf die Vermiethung der betreffenden Räume zu beschränken haben. Die Staatsbahndirektionen haben sich jedoch in den betreffenden Miethsverträgen den Bahnhofwirthen gegenüber nach wie vor den vollen Einfluss auf die Führung des Wirthschaftsbetriebes sowie alle schon bisher der Staatsbahnverwaltung vorbehaltenen Rechte auch weiterhin zu wahren. Insbesondere ist in die Miethverträge eine Bestimmung aufzunehmen, durch welche die Wirthe verpflichtet werden, für den Fall, dass ihnen von der Staatsbahnverwaltung die Wirthschaftsräume oder dergl. gekündigt werden, die Konzession für die betreffende Bahnhofwirthschaft mit Ablauf des Miethsvertrages unweigerlich zurückzulegen. Zur Sicherstellung dieser Verpflichtung werden die Wirthe ausser der nach den bisherigen Bestimmungen zu erlegenden allgemeinen Sicherstellung noch zur Leistung einer besonderen Sicherheit in entsprechender Höhe zu verhalten sein. Die von den Staatsbahndirektionen bisher erworbenen Konzessionen sollen bei nächster sich ergebender Gelegenheit zurückgelegt und von den derzeitigen Pächtern erworben werden.

— **Die Investitionsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** In der am 7. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des vereinigten Verwaltungsrathes dieser Gesellschaft wurde beschlossen, auf Grund der von der Regierung ertheilten Genehmigung zur Rückzahlung der schwebenden Schuld und der Deckung des künftigen Investitionsbedarfes eine neue vierprozentige Anleihe im Nennbetrage von 84 000 000 Fr. oder 68 040 000 ℳ. auszugeben. Gleichzeitig wurde der Beschluss gefasst, von dieser Anleihe vorerst einen Theilbetrag von 65 000 000 Fr. zu begeben und ein von einer Bankengruppe gemachtes Angebot auf feste Uebernahme dieser Betrages anzunehmen.

— **Südbahngesellschaft.** Am 6. d. Mts. hat eine Sitzung des Verwaltungsrathes stattgefunden, in welcher die von deutschen Aktionären in Ansehung der Rückzahlung des Kaufschillingsrestes angeregten Bedingungen den Gegenstand eines Meinungsaustausches bildeten. Zu einer Beschlussfassung über diese Frage kam es jedoch, wie verlautet, nicht. Die Angelegenheit wird zunächst noch einer eingehenden Erörterung mit dem Pariser Komitee unterzogen werden, bevor die Verwaltung mit der Regierung in Fühlung tritt. In dieser Sitzung kam weiter, wie bereits in Kürze in Nr. 73 d. Ztg. mitgetheilt wurde, ein Erlass des Eisenbahnministeriums zur Mittheilung, welcher sich auf das Investitionsprogramm bezieht und eine beschleunigte Durchführung einzelner Bauherstellungen fordert, auch einige Mehrleistungen gegenüber dem ursprünglichen von der Regierung aufgestellten Programme beansprucht. Der Erlass wird einem eingehenden Studium unterzogen und sodann beantwortet werden.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Wie in der letzten Generalversammlung der Gesellschaft mitgetheilt worden war, ist die Verwaltung mit der Regierung wegen Genehmigung zur Ausgabe von Prioritäten im Betrage von 4 000 000 Kr. in Verhandlung getreten, und hat die Regierung anlässlich dieser Verhandlungen schon jetzt vor Eintritt der konzessionsmässigen Verpflichtung die Einführung von Tarifermässigungen gefordert. Seither hat die Angelegenheit scheinbar geruht. Die Verhandlungen nehmen jedoch, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, ihren Fortgang, und es erscheint keineswegs als ausgeschlossen, dass dieselben in naher Zeit zu einem günstigen Ergebnisse führen.

— **Erhöhung der Kohlentarife.** Das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ Nr. 107 und Nr. 73 unserer Zeitung veröffentlichten gleichlautende Bekanntmachungen, betreffend diejenigen Aenderungen der Kohlentarife, welche durch die Aufhebung der Kürzung der Abfertigungsgebühr in den Ausfuhrverkehren der österreichischen Staatsbahnen nöthig werden und mit 1. November d. J. in Kraft treten.

— Die **Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im Juli d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im Juli 1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
Ungarische Staatsbahnen	15 116 900	+ 359 822
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) . .	1 262 324	+ 20 768
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	133 708	+ 11 588
Kaschau-Oderberger E.	1 051 899	— 27 201
Mohács-Fünfkirchener E.	136 242	+ 30 262
Fünfkirchen-Bárcser E.	72 200	+ 2 926
Hauptbahnen zusammen	17 773 273	+ 398 265
Lokalbahnen „	2 701 002	+ 139 413
insgesammt	20 474 275	+ 537 678

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Juli 9 173,8 (+ 2,9) km und jene der Lokalbahnen 8 105,9 (+ 406,6) km, zusammen somit 17 279,7 (+ 409,5) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen 139 821 841 (+ 6 635 869) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 5 659 971 Kr. und auf die Lokalbahnen 975 898 Kr.

— Darf man in einem fahrenden Eisenbahnwagen stehen? Ein Reisender war im September 1899 in einem von blos vier Personen besetzten Eisenbahnwagen III. Klasse stehend bei der Ausfahrt aus einer Station durch einen heftigen Ruck der Lokomotive umgeworfen und an eine Banklehne geschleudert worden, wodurch er eine Verletzung des Jochbeines und eine Nervenerschütterung erlitt. Der verletzte Reisende belangte die Eisenbahnverwaltung auf Zahlung von 20 000 Kr. Schmerzensgeld. Das Handelsgericht erkannte diesen Betrag als angemessen, sprach dem Verletzten jedoch nur die Hälfte desselben, 10 000 Kr., zu, weil er den Unfall mitverschuldet habe, indem er, ein schon 67 jähriger Mann, im kritischen Augenblick gestanden statt gesessen habe. Gegen dieses Urtheil legten beide Theile Berufung ein, und zwar der Kläger, weil das Stehen im Wagen nicht verboten, der Unfall daher von ihm nicht mitverschuldet sei; es sei ihm daher der ganze Schmerzensgeldbetrag von 20 000 Kr. zuzusprechen. Die verklagte Bahn beantragte die völlige Abweisung des Klägers, der den Unfall selbst verschuldet habe. Bei der durchgeführten Berufungsverhandlung erkannte das Oberlandesgericht dahin, dass das Stehen im rollenden Eisenbahnwagen durchaus nicht unstatthaft, vielmehr etwas ganz gewöhnliches sei. Von einem Mitverschulden des Beschädigten könne daher nicht gesprochen werden. Trotzdem wurde dem Kläger nur der vom Handelsgerichte zugesprochene Betrag von 10 000 Kr. zuerkannt, da der vom Handelsgerichte zu Grunde gelegte Betrag von 20 000 Kr. zu hoch erschien.

Vereinsausland.

— Wiederherstellung der I. Wagenklasse auf den belgischen Staatsbahnen. Das „Journal de Bruxelles" meldet folgendes: Die Comp. Internationale des Wagons-Lits hat soeben unserer Eisenbahnverwaltung die Luxuswagen, welche auf unseren Linien laufen, zum Eigenthum überlassen. Diese Wagen gehören daher von jetzt an dem Staat; ihre Uebernahme hat dem Staat ungefähr 3 500 000 Fr. gekostet. Man versichert der genannten Zeitung ferner, dass noch eine andere Veränderung im Wagenpark der belgischen Eisenbahnen bevorsteht. Es handelt sich um eine Wiederherstellung der I. Wagenklasse. Nachdem die alten Wagen I. Klasse alle in Wagen der II. Klasse umgewandelt sind, wird die Staatsbahnverwaltung eine neue Wagengattung I. Klasse erbauen lassen. Die Wagen dieser Klasse, welche auf den internationalen Linien laufen, sollen als Muster dienen. Man weiss, dass dies Abtheilwagen sind, bei welchen die Abtheile durch einen Seitengang mit einander verbunden sind.

— Zugsicherung auf den belgischen Staatsbahnen. Ein Ministerialerlass vom 17. d. Mts. bestimmt, dass die Züge, welche auf den Zwischenstationen anhalten, um unmittelbar weiter zu fahren, künftig bei jedem Wetter durch die gewöhnlichen Bahnhofsignale gedeckt sein sollen, um jeden Irrthum in der Würdigung der mehr oder weniger ungünstigen atmosphärischen Bedingungen zu vermeiden. Es ist das eine ergänzende Vorsichtsmaassregel, welche auf den Linien mit doppeltem Gleise, die mit dem Blocksystem versehen sind, die Deckung durch den Semaphor des vorangehenden Blocks nicht ausschliesst.

— Die belgischen Postdampfer auf der Linie Ostende-Dover. Die „Indépendance belge", welche über den Zustand dieser Schiffe Klagen veröffentlicht hat, die eine Untersuchung durch den Eisenbahn- und Marineminister veranlassten, kündigt an, dass wahrscheinlich nach dem Zusammentritt der Kammer der Abgeordnete des Bezirks Ostende über die Angelegenheit vom Minister Auskunft verlangen wird.

— Der internationale Eisenbahnkongress ist am Donnerstag, den 20. d. Mts. in Paris unter dem Vorsitz des französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn Pierre Baudin, eröffnet worden. Im Kongresspalast hielt der Minister die Begrüssungsansprache, in welcher er zunächst namens der Republik den Herrschern und Staatsoberhäuptern dankte, welche Vertreter zum Kongress entsandt haben. Die französische Hauptstadt habe darauf gerechnet, dass die diesmalige, sechste Tagung des Kongresses in ihrem Schosse abgehalten werde. „Bei der Zusammenkunft," so betonte der Minister, „zu welcher die für eine Zukunft des F r i e d e n s und der A r b e i t immer mehr eingenommenen Nationen herbeiströmen, konnten Sie nicht fehlen, die Sie das Netz der ganzen Welt vertreten, d. h. das wunderbarste Werkzeug, welches der Mensch geschaffen hat, um zu seinem Nutzen die Kräfte der Natur zu bändigen und das Feld seiner Anstrengungen unbegrenzt auszudehnen." Der Minister beglückwünschte sodann die Theilnehmer zu den glücklichen Ergebnissen ihrer vorangegangenen internationalen Berathungen. Vom doppelten Gesichtspunkt der Schnelligkeit und der Annehmlichkeit des Reisens sei der seit 1889 — in Frankreich betrachtet man begreiflicher Weise gegenwärtig alles vom Gesichtspunkt der Weltausstellung — durchlaufene Weg ein beträchtlicher. „Damals schien uns eine Zuggeschwindigkeit von 60 bis 70 km in der Stunde kühn; heute sind mittlere Geschwindigkeiten von 90 km zur Regel geworden (?) und die Höchstgeschwindigkeiten erreichen häufig 100 bis 120 km. An Stelle der alten, schlecht mit irgend einer Oellampe beleuchteten Wagen haben wir, wenigstens für die Schnellzüge, grosse, glänzend erleuchtete Durchgangswagen gesetzt, und mit jeder neu im Verkehr gesetzten Art sucht man dem Reisenden mehr Raum, mehr Luft und mehr Licht zu geben, dank dem Fortschritt der Elektrizität." Auch die Zahl der Züge gehe in stetig aufsteigender Linie. Natürlich betonte Herr Baudin, der neben dem Handelsminister Millerand am meisten die sozialistische Richtung im Kabinet Waldeck-Rousseau vertritt, auch den „demokratischen Geist" des Jahrhunderts, der die zunächst bei den Luxuszügen eingeführten Verbesserungen für das Volk erweitere; er ermahnte die Kongresstheilnehmer, die Mittel zu erwägen, um die Fortschritte noch mehr der Arbeiterklasse zu Gute kommen zu lassen und erklärte als die in seinen Augen dringendste und wichtigste Frage: „Sie erwägen mit Recht, dass alle bewirkten Fortschritte geringen Werth haben würden ohne die Mitarbeit des Personals, welches den ziemlich genauen Gang des von Ihnen geleiteten Werkzeugs sichert. Sie bemühen sich, das Loos dieses Personals zu verbessern und seine Fachunterrichtung zu vervollkommnen." Dann schloss der Minister mit der Begrüssung der „arbeitsamen Armee, in der alle, vom letzten der Soldaten bis zu den Führern, ohne zu zählen, ihre Hingebung und ihre geistige Kraft darbringen". Herr Dubois, Leiter der belgischen Staatsbahnverwaltung, dankte dem Minister namens der ständigen internationalen Kommission mit sehr warmen Worten. Er bemerkte u. a.: „Die Regierung der französischen Republik ist die erste gewesen — das werden wir nie vergessen —, welche in einem amtlichen, vom 18. März 1887 datirten Aktenstück die Nützlichkeit des Werks des Eisenbahnkongresses anerkannte." Man schritt darauf zur Bildung des Büros. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin und Alphonse von Rothschild, Präsident des Verwaltungsraths der Nordbahngesellschaft, wurden zu Ehrenpräsidenten gewählt, Herr Alfred Picard, Generalkommissar der Ausstellung, zum wirklichen Vorsitz berufen, mit allen ersten Abgesandten der fremden Verwaltungen als Vizepräsidenten, und Herr Weissenbruch, Hauptingeniör der belgischen Staatsbahnen, zum Generalsekretär ernannt. Herr Picard erinnerte in seiner Dankansprache daran, dass er gerade vor 11 Jahren, beim Kongress von 1889 während der damaligen Weltausstellung, ebenfalls Präsident des Kongresses gewesen sei. Er stellte fest, dass beim jetzigen Kongress mehr als 40 Länder vertreten seien zur Erörterung wichtiger Fragen der Eisenbahnen, welche heute den Erdkreis mit einem Netz von rund 750 000 km bedecken und ein Vermögen von 186 Milliarden Franken besitzen. Die Sitzung endete mit der Wahl der Präsidenten und Hauptsekretäre der fünf Kongresssektionen. Zu Präsidenten wurden gewählt die Herren: Maristany, Almgren, v. Ludvigh, v. Perl und Fairbairn; zu Hauptsekretären Post, Sauvage, Gerstner, Mange und Gérard. Die Sektionen begannen sodann ihre Arbeiten. Die Pariser Blätter berichten besonders über das reichhaltige Repräsentations- und Vergnügungsprogramm des Kongresses. Zu dem am Montag, den 24. d. Mts. Abends vom Minister Baudin gegebenen Bankette waren auch die Eisenbahnangestellten und Agenten geladen, die zum berathenden Ausschuss und zum Ausschuss des technischen Betriebes der Eisenbahnen gehören; die Mitglieder der Eisenbahnarbeitersyndikate waren auch zu dem auf das Festessen folgenden Empfang geladen.

— Schweizerische Bundesbahnen. Der Bundesrath vollzog die ihm laut Verstaatlichungsgesetz übertragene Wahl von 25 Mitgliedern für den Verwaltungsrath der Bundesbahnen. Unter den Gewählten sind mehrere Direktoren von Hauptbahnen wie Ruchonnet (Jura-Simplonbahn), Baumann (vereinigte Schweizerbahnen), Heusler (Präsident des Direktoriums der Centralbahn), Russenberger (Nordostbahndirektor), ferner auch der Generalsekretär des Vereins der Eisenbahnangestellten, Dr. Surbeck.

— Schweizerische Eisenbahnleistungen während der Manöver. Auch in der Schweiz haben grosse Manöver stattgefunden, bei denen etwa 40 000 Mann zusammengezogen waren und deren Hauptzweck die Untersuchung der Vertheidigungsfähigkeit der Gotthardbahn war. Schweizer Blätter rühmen, dass die Eisenbahnen die grossen Transporte im ganzen glatt bewältigt haben. Nur ausnahmsweise mussten auf einzelnen kleineren Stationen durch das Eisenbahnbataillon noch Rampen zum Einladen hergestellt werden. Wie anderwärts, wird in der Schweiz auf das strategische Ausreichen der Bahnen grosser Werth gelegt. So führt jetzt die „Neue Zürcher Ztg." im Anschluss an frühere kantonale Eifersüchteleien an, dass wegen der nur einspurigen Linie Winterthur-St. Gallen dort bei der

Militärbeförderung erhebliche Verzögerungen eingetreten seien, und doch habe der Bundesrath nicht auf dieser Linie, sondern anf der thurgauischen, militärisch bedeutungslosen Strecke die Herstellung des Doppelgleises von der Nordostbahn verlangt.

— Die kurze **Eisenbahnlinie Tschirpan-Nova Zagora in Bulgarien**, der Rest der seiner Zeit projektirten Parallellinie zur Orientbahn, ist nunmehr dem Verkehre übergeben worden. Diese Flügelbahn, welche die Kornkammer Ostrumeliens mit der Orientbahnlinie verbindet, dient vornehmlich dem Getreidetransporte und ist deren Eröffnung im gegenwärtigen Augenblicke der beendeten Ernte von besonderer Bedeutung.

— **Ueber die Eisenbahnverbindung von Piräus-Athen mit Thessalien**, über die wir zuletzt in Nr. 74, S. 1123 berichteten, entnehmen wir dem österreichischen „Handels-Museum" folgende nähere Angaben. Der Vertrag zwischen der griechischen Regierung nnd der englischen Gesellschaft „Eastern Railway Construction Syndicate Limited", betreffend den Bau einer Eisenbahnlinie von Piräus nach Demerli in Thessalien bis zur türkischen Grenze, kam im Frühjahr d. J. zu Stande Diese 438 km lange Eisenbahn soll eine Spurweite von 1,44 m haben, von Athen aus durch Attika nach Böotien führen, dort die Städte Theben und Levadia berühren, sodann Phokis und Phthiotis durchziehen und nördlich von Lianokladion das Othrysgebirge, die Grenzscheide zwischen Phthiotis und Thessalien, überschreiten. Ausserdem sollen zwei Zweiglinien gebaut werden, die eine von Skimatari im nördlichen Böotien nach Chalkis auf Euböa, die andere von Lianokladion nach Lamia (im nördlichen Phthiotis) mit Fortsetzung nach Aja Marina und Stylis (am Nordufer des Meerbusens von Lamia). Die Linie Demerli-Larissa ist auch dann zu bauen, wenn der Anschluss an die türkischen Eisenbahnen nicht durch das Tempethal führen sollte. Ueberdies wird der Gesellschaft ein Vorzugsrecht für eine Zweiglinie von Levadia nach Itea am Meerbusen von Amphissa, einem Theile des korinthischen Golfes, verliehen. Es soll von der vertragschliessenden Gesellschaft eine Bau- und Betriebsgesellschaft unter dem Namen „Gesellschaft der griechischen Eisenbahnen" mit einem Kapitale von 10 000 000 Drachmen binnen dreier Monate nach Beendigung des südafrikanischen Krieges gebildet werden. Für den Bau der Hanptlinie Piräus-Demerli sind vier Jahre in Anssicht genommen. Die Dauer der Konzession beträgt 99 Jahre, vom 8./21. April d. J. an gerechnet. Nach Ablauf von 25 Jahren, vom Tage der Errichtung der Betriebsgesellschaft an gerechnet, steht es der Regierung frei, die Eisenbahn zu verstaatlichen.

In Griechenland hofft man nach Fertigstellung des Anschlusses an die türkischen Bahnen einen bedeutenden Verkehr über die Linie Piräus-Demerli-türkische Grenze zu leiten. Insbesondere würde die internationale Postverbindung Enropas mit Indien und Ostasien statt über Brindisi über Athen gehen, da nicht nur die Entfernung von Port Said nach dem Piräus um 600 km kürzer ist als die von Port Said nach Brindisi, sondern auch eine grössere oder geringere Zeitersparniss bei Benntznng des Piräus als Anslaufshafen statt Brindisis erzielt wird. (Aber auf den türkischen und griechischen Bahnen wird man doch nicht so rasch fahren können, wie auf der Bahn nach Brindisi!) Jedenfalls ist aber eine bedeutende Förderung des Einfuhrhandels nach den von der Bahn durchzogenen und durch sie dem internationalen Verkehr vielfach erst erschlossenen Gebieten (Böotien, Phokis, Phthiotis, Thessalien) zu erwarten; denn ihre Bevölkerung wird erst durch die Bahn imstande sein, den Ueberschuss ihres Ackerbaues nnd ihrer Viehzucht in grössere Entfernnngen zu transportiren, nnd erst durch eine innigere Berührung mit dem Westen wird sie allmählich ihren Verbrauch den Anforderungen einer modernen Lebensführung anpassen.

— **Die Arbeiterbewegung bei der englischen Nordostbahngesellschaft.** Der drohende Ausstand ist bis auf weiteres vermieden worden. Die Angestellten bezw. ihre Vertreter haben zwar die Zugeständnisse für sehr unbefriedigend erklärt, wollen sich aber zunächst aus taktischen Gründen dabei beruhigen. In dem betreffenden Beschluss wird zugleich zur weiteren Organisation anfgefordert, um zu gegebener Zeit von neuem mit den Ansprüchen an die Gesellschaft heranzutreten. Der sehr einflussreiche Generalsekretär der Eisenbahner, Bell, wirkte energisch gegen einen derzeitigen Ausbruch des Ausstandes, indem er erklärte, dass leider die Vorbereitungen für einen solchen Riesenkampf bei weitem noch nicht beendet seien.

— **Ueber die wirthschaftliche Zukunft Südafrikas** verbreitet sich mit Rücksicht auf den zu Ende gehenden Krieg Englands mit der unglücklichen südafrikanischen Republik eine allerdings stark englisch gefärbte Londoner Mittheilung des Wiener „Handels-Museums", in der auf die Wichtigkeit weiterer Bahnbauten in den ungeheuren noch zu erschliessenden Ländergebieten hingewiesen wird. Wir übergehen die Nachrichten, soweit sie Eisenbahnpläne der Kapkolonie betreffen, und wenden uns zu dem, was über die grosse afrikanische Süd-Nordbahn gesagt ist. Der Bericht meint, dass die Bahn von Buluwayo nach dem Norden bis zu dem Bergbaudistrikt von Gevelo nach Beendigung des Krieges sehr rasch vor sich gehen werde. Grosse Ansiedelungen seien dort im Entstehen begriffen und Bulnwayo sei bestimmt, der Verkehrsmittelpunkt des Matabelelandes zu werden.

Die Bahn von der Ostküste, von dem portugiesischen Beira aus bis Salisbury wird auf die südafrikanische Normalspur von 3 Fuss 6 Zoll erweitert und sie wird allmählich an die von Buluwayo nordwärts zum Zambesi und Tanganjika im Bau befindliche Bahn herangeführt werden. Kapstadt und Beira würden dann in Schienenverbindung stehen und ausser den Goldfeldern auch werthvolle Kohlenfelder erschlossen werden.

Die Anssichten Südwestafrikas werden glänzend geschildert, da hier mächtige englische nnd deutsche Kapitalien zusammen arbeiten. Cecil Rhodes vertrete hier bedeutende Interessen nnd wolle Buluwayo London um 1 300 englische Meilen durch Erbauung einer Eisenbahn von der Walfischbai durch deutschen Besitz nähern; ein Vertrag zwischen der deutschen Regierung und der Chartered Company bestimme für Dnrchgangswaaren sehr niedrige Frachtsätze. Hier liegt offenbar eine Verwechselung mit dem auch von uns mehrfach erwähnten Plan einer Bahn von der portugiesischen Grossen Tigerbai durch deutsches Gebiet nach den Otaviminen vor. Von der englischen Walfischbai aus ist keine Bahn beabsichtigt; die bei dem in der Nähe gelegenen Swakopmund beginnende deutsche Kolonienbahn wird bis Windhoek gebaut nnd ist am 1. Juli bis Karibib eröffnet (vergl. die Mittheilung in voriger Nummer d. Ztg.); von einer Fortsetzung darüber hinaus ist bis jetzt nicht die Rede gewesen.

Ausführlich wird dann über das in Transvaal zu erbauende Eisenbahnnetz berichtet; durch alle diese Bauten werde auch das Basutoland — südöstlich des bisherigen Oranjefreistaats — in den Kreis von Handel und Verkehr gezogen werden. Die Bewohner seien sehr arbeitsam, reine Ackerbauer, die Gesetze hätten bis jetzt persönlichen Landbesitz nicht zugelassen. Die englische Regierung — nnter deren Herrschaft das Basutoland schon bisher stand — werde aber nun die Besitzverhältnisse regeln und das Land werde leicht zu besiedeln und der Kultur zuzuführen sein. Transvaal selbst gehe nach Unterstellnng unter die englische Herrschaft einer grossartigen Entwickelung entgegen. Es sei das grösste Goldland der Welt und habe seit 1886 nicht weniger als für 80 000 000 £ Gold gefördert. Auch für die Entwickelung der Landwirthschaft seien neue zahlreiche Eisenbahnen von nöthen. Die im vorigen Jahre eröffnete Eisenbahn von Prätoria nach Pietersburg (etwa 300 km nördlich) werde für die Ausfuhr von landwirthschaftlichen Erzeugnissen von grösster Wichtigkeit werden. Schliesslich macht der Bericht darauf aufmerksam, dass Transvaal nun selbstverständlich dem südafrikanischen Zollverein beitreten werde, zu dem Kapland, Natal, Oranjeflusskolonie (wie der Oranjefreistaat nun genannt wird), Betschnana, Griqualand, Kaffir- nnd Basutoland (nnd doch wohl auch Rhodesia) gehören; auch werde man nun einheitliche Eisenbahntarife für ganz Südafrika herstellen. Man glaube, dass nach Beendigung des Krieges in Südafrika eine Zeit des wirthschaftlichen Aufschwunges ähnlich dem von Deutschland im Jahre 1871 beginnen werde. Der Präsident der Kapstadter Handelskammer schätze die in der Kapkolonie bevorstehenden Aufwendungen für gemeinnützige Arbeiten und kaufmännische Unternehmungen aller Art auf 100 000 000 £! So weit der Londoner Bericht!

Wie aber, fügen wir hinzu, wird es mit den durch den Krieg verheerten, entvölkerten Landschaften Transvaals? Wird dort neues Leben aus den Rninen blühen? Wie wird es mit der Zahlung der unermesslichen Kriegskosten, die England doch den unglücklichen, ohnehin dnrch den Krieg verarmten Besiegten aufzuerlegen versuchen wird? Die Goldfelder des Whitwaters-Rand werden wohl ein gut Theil hergeben können, aber für die grossen rein landwirthschaftlich nutzbaren Landstriche Transvaals wird schwerlich eine Zeit des Gedeihens bevorstehen.

— **Die neue Trunkbahn in Canada** soll, wie aus Winnipeg gemeldet wird, nach einer Erklärung des Direktors der Canadian Northern-Eisenbahn bereits im Jahre 1903 von Ozean zu Ozean fertiggestellt sein. Die Strecke von Port Arthur über Winnipeg nach Prince Albert werde im Jahre 1901 vollendet werden.

Allgemeines.

— **Ueber die Zurücksetzung der deutschen Sprache auf der Jura-Simplonbahn** selbst in deutsch sprechenden Kantonen berichtet man der „N. Zür. Ztg.". So steht auf der Walliser

Linie Brieg-Lausanne an dem Bahnhofsgebäude der ganz deutschen Ortschaft Leuk zwar auf der Seite irgendwo zwischen den Bäumen durch der deutsche Name neben dem französischen zu lesen, vorne aber prangen in mächtigen Lettern nur die Worte Louèche-Souste. Die Bahnbeamten behandeln das Oberwallis als französisches Gebiet. Im vorigen Winter wäre auf der Station in Leuk beinahe ein Unglück vorgefallen, weil zwei oberwalliser Bäuerinnen die an sie gerichteten Worte: en voiture“ nicht verstanden und, als der Zug bereits in Bewegung war, mit knapper Noth und in grosser Angst noch das Trittbrett des Wagens erreichen konnten. In Brig, wo eine ganz deutsche Bevölkerung wohnt, antwortet der Bahnhofsvorsteher auf jede deutsche Anrede beharrlich französisch, und am Schalter, wo täglich Hunderte von Bauern, die nicht französisch verstehen, ihre Fahrkarten lösen, ist dem Einsender einmal statt einer deutsch verlangten Zuschlagskarte nach Sitten eine gewöhnliche Fahrkarte nach Leuk und erst, als er viermal seine Bitte in langsamem Hochdeutsch wiederholte, das Verlangte gegeben worden. Es muss damit endlich anders werden. Das Oberwallis von Siders an ist weder französisch, noch zweisprachig, sondern deutsch. Es ist nicht wahr, dass die Oberwalliser „alle französisch verstehen“. Sie lernen es in der Schule nicht und brauchen es bei der Rekrutenprüfung nicht. Sie sprechen, lesen und schreiben stets deutsch, wenn auch manche junge Leute in der französischen Schweiz gewesen sind und sich auf französisch zu behelfen wissen. Es ist ebenfalls nicht wahr, dass die Reisenden in Oberwallis meist Welsche seien. Sowohl in der zweiten, als in der dritten Klasse sind die meisten Reisenden deutscher Herkunft und Sprache.

— **Eisenbahnfahrt durch ein Flammenmeer.** Wie dem „Hamb. Korr.“ aus Bordeaux berichtet wird, ist vor wenigen Tagen in dem Wald- und Heidegebiet des Departements Gironde eine Feuersbrunst ausgebrochen, wie man sie noch nicht erlebt hat. Bis jetzt sind 12500 Morgen Nadelwald der Ortschaften Ychoux, Parentis-en-Biscarosse und Sanguinet ein Raub der Flammen geworden. Die Verluste belaufen sich bereits auf eine halbe Million Franken. Den Bewohnern der heimgesuchten Gegenden gelang es nur, in grosser Eile das nackte Leben zu retten. Ihre Möbel und sämmtliches Vieh, das in grosser Anzahl verbrannt ist, mussten sie im Stich lassen. Alle Eisenbahnzüge der Südlinie sind mitten durch die Flammen gefahren und in Bordeaux nur mit geringer Verspätung eingetroffen. Darunter befanden sich sieben Züge, die mit zahlreichen aus Lourdes zurückkehrenden bretonischen Pilgern besetzt waren. Begreiflicherweise geriethen die Leute ganz ausser sich, als das schnaubende Dampfross mitten durch ein Flammenmeer mit ihnen raste. Jeder Zug machte kurz vor der Brandstätte Halt, um sämmtliche Fenster schliessen zu lassen, und fuhr dann in möglichst beschleunigtem Tempo durch die lodernde Gluth.

— **Ein ungetreuer Reiseführer.** Einer Meldung der „Augsb. Abendztg.“ aus Lindau vom 4. d. Mts. zufolge setzte der Reiseführer eines kürzlich in München eingerichteten amerikanischen Reisebüros die ihm anvertrauten Reisenden in grosse Verlegenheit. Diese waren von Paris über Heidelberg gekommen und hatten für die Reise nach München, Oberammergau, Lindau, Luzern bereits den Preis für Fahrt, Wohnung, Passionstheater und Verpflegung an den einzelnen zum Uebernachten bestimmten Plätzen im voraus bezahlt. In Oberammergau ging noch alles gut, als die amerikanischen Reisenden aber nach Lindau kamen, stellte sich heraus, dass der Reisebegleiter mit dem ganzen Gelde verschwunden war und weder in den Lindauer Hotels, noch auf dem Bodenseeschiff, noch in Luzern für Wohnung, Verpflegung, Fahrt usw. bezahlt hatte. Die Reisenden mussten nochmals alles bezahlen. Der Reiseführer hat auch die Gemeinde Oberammergau geschädigt; denn er machte dort etwa 15000 ℳ Schulden, die er nicht beglich, ehe er das Weite suchte. Man hatte in Oberammergau dem Reiseführer, der zu jedem Passionsspiel etwa 200 Amerikaner gebracht hatte, anstandslos für Wohnung, Verpflegung usw. geborgt.

— **Eine neue Riesenbrücke in Newyork.** Neben dem in Newyork in aller Stille weitergeführten Riesenunternehmen des Tunnelbahnbaues wird man in den nächsten Wochen mit einem anderen gewaltigen Werk beginnen, das ein Triumph der modernen Technik zu werden verspricht. Die beiden nur durch den Hudson getrennten Staaten Newyork und Newjersey sollen durch eine riesenhafte Brücke verbunden werden, die zwei übereinander befindliche Stockwerke haben wird. Ueber die untere Brücke sollen sechs Eisenbahngleise führen, während man die obere mit vier Gleisen für die elektrische Bahn, mit einem Damm für Fuhrwerke, einem Radfahrerweg und einem Fussgängersteig zu versehen gedenkt. Wie der von den Behörden genehmigte Entwurf zeigt, ist die Doppelbrücke eine Verbindung der Grundlagen zur Ketten- und Kragträgerbrücke. Die Spannweite von einem Ufer zum anderen wird 2730 Fuss und die Breite der Brücke 80 Fuss betragen. Die untere Ueberführung soll sich 150 Fuss über dem Wasserspiegel und das Fundament 170 Fuss unter der Wasseroberfläche befinden. Jeder Pfeiler hat einen Durchmesser von 62 Fuss. Die Gesammtkosten sind auf 60000000 D. (240000000 ℳ) veranschlagt worden. Nach genau fünf Jahren dürfte diese wahrhaft ideale Brücke, aller Voraussicht nach zusammen mit der neuen Untergrundbahn, dem Verkehr übergeben werden.

— **Drahtlose Telegraphie.** Vom 27. August bis 8. d. Mts. wurden durch die königlich bayerische Telegraphenverwaltung zwischen der Telegraphenanstalt Eibsee und dem metereologischen Observatorium auf der Zugspitze Versuche mit Funkentelegraphie ausgeführt. Diese Versuche erforderten umfassende Vorbereitungen. Um das Gebe- und Empfangsnetz zu befestigen, musste am Eibsee ein 24,5 m hoher Mast aufgerichtet werden, während auf der Zugspitze das Netz gut isolirt an einem zwischen dem Thurme des Observatoriums und einem Felsen ausgespannten Drahtseil aufgehängt wurde. Die Montage dieses über 20 m langen Netzes war mit besonderen Schwierigkeiten verbunden. Die von der Firma Siemens & Halske in Berlin zur Verfügung gestellten Apparate wurden nach der Marconischaltung und in Serienschaltung verwendet. Die sehr interessanten Versuche haben ergeben, dass bei der vorhandenen Höhendifferenz zwischen den beiden Stationen von 2000 m erheblich grössere elektrische Energiemengen erforderlich sind, als auf dem flachen Lande. Da namentlich auf der Zugspitze die erforderliche elektrische Kraft nicht zur Verfügung stand, kamen die Zeichen nur schwach. Es sollen jedoch die Versuche unter Benutzung der gemachten Erfahrungen später fortgesetzt werden.

— **Ein Beamten-Wohnungsverein** ist nach dem Vorgange von Hannover, Münster, Cassel und anderen Städten am 1. September d. J. auch in Berlin gegründet worden. Eine vom Geheimen Rechnungsrath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Koska einberufene Versammlung hatte sich im grossen Saale der Viktoriabrauerei eingefunden, um in dieser Angelegenheit zu berathen. Vor den in einer Anzahl von etwa 600 erschienenen Theilnehmern erörterte Herr Koska, wie die „Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung“ mittheilt, die Lage des Beamtenthums gegenüber den immer steigenden Wohnungspreisen und empfahl die Gründung einer Genossenschaft zum Bau von Familienhäusern. Das Vorurtheil, welches dem Wohnen in sogen. Beamtenkasernen entgegenstehe, habe keine innere Berechtigung, da ja auch jetzt die Beamten der verschiedenen Dienstzweige in den Miethshäusern einträchtig bei einander wohnen. Es werde beabsichtigt, jede Wohnung, und zwar auch solche von drei Zimmern, mit Badeeinrichtung zu versehen. Die Miethpreise sollten den Selbstkosten entsprechen und einer Steigerung nicht unterliegen. Die Häuser bleiben Eigenthum der Genossenschaft und bei der Vergebung derselben soll in den ersten Jahren das Loos, später das Alter der Bewerber entscheiden. Hiernach wurden die vorgelegten Satzungen durchberathen und ohne wesentliche Aenderungen angenommen. Sodann erfolgte die Wahl des aus 18 Mitgliedern bestehenden Aufsichtsraths, von denen wir die Herren Geheimer Ober-Regierungsrath Francke, Geheimer Ober-Baurath Thür und Geheimer Baurath Wolff vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten sowie Regierungsrath Dr. Grünberg von der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin nennen. Zum Vorsitzenden des aus drei Mitgliedern bestehenden Vorstandes wurde der Geheime Rechnungsrath Koska gewählt.

Wir begrüssen die Begründung dieses Vereins mit Freuden. Der Weg des genossenschaftlichen Zusammenschlusses hat gerade auf dem Gebiete des Wohnungswesens schon so treffliche Früchte gezeitigt, dass auch für Berlin und seine Vororte das Beste zu hoffen ist. Auch wir halten das Zusammenwohnen in „Miethskasernen“ nicht für bedenklich, wenn nur für gesonderte Eingänge und dafür gesorgt wird, dass für die etwa gemeinschaftlich zu benutzenden Räume, wie Waschküchen, Höfe und Gärten eine von einem Hausverwalter zu handhabende Benutzungsordnung die Rechte der einzelnen Familien genau und sorgfältig festsetzt.

— **Ueber neue Kohlenbergwerke in Mexiko** entnehmen wir einem in der „Nat-Ztg.“ veröffentlichten Bericht aus Mexiko folgendes: In dem Nordstaate Sonora, der an die Vereinigten Staaten grenzt, wird binnen kurzem der Kohlenbergbau in ausgedehntem Maasse in Angriff genommen werden. Jene bedeutenden Kohlenlager wurden vor vielen Jahren entdeckt; sie befinden sich in der Nähe der Sierra, des Grenzgebirges gegen den östlich liegenden Staat Chihuahua. Eine vor kurzem nach San Francisco gesandte grössere Probesendung hat bestätigt, dass die Kohle gut ist, und der verstorbene Eisenbahnkönig Mr. C. P. Huntington, der im Norden Mexikos bedeutende Bahnlinien baute und in Betrieb setzte, hat dort bereits vor Jahren etwa 6000 Acker Kohlengebiet erworben und bearbeitet,

theils für seinen eigenen Bedarf, theils zum Verkauf in die Südstaaten der Union. Neuerdings hat sich in London mit einem Kapital von 4 000 000 D. die Sonora Coal and Iron Company gebildet und 3 000 000 Acker Kohlenland in der Nähe und Umgebung der Huntington'schen Minen erworben. Bisher wurde zumeist Holz gebrannt, aber die Vernichtung der Wälder und die zunehmende Vertheuerung des Brennmaterials lassen den Zeitpunkt nahe gekommen erscheinen, wo der Waldbestand geschont werden wird. Englische und nordamerikanische Kohle kostet hier in der Hauptstadt 18–25 D. die Tonne von 2 000 kg je nach Güte; ungefähr ebenso theuer kommt heute das Brennholz.

Als im Anfange der achtziger Jahre die Konzessionen für die Erbauung der grossen Bahnen gegeben wurden, die die Hauptstadt mit den Vereinigten Staaten verbinden, ahnte niemand die bedeutende Entwickelung, die der Republik im nächsten Menschenalter bevorstand, und jene Unternehmer erhielten ausser hohen Beihilfen Frachtraten bewilligt, die für Massenartikel vielfach unerschwinglich sind. Die Verwaltung dieser Bahnen befindet sich in nordamerikanischen Händen, und während jene Herren in den Vereinigten Staaten nicht daran denken können, auch nur ähnliche Frachtsätze in Anrechnung zu bringen, halten sie hier im Lande unter Berufung auf ihr Recht an solchen fest. Aus diesem schiefen Verhältniss heraus hat sich die Ungeheuerlichkeit entwickelt, dass in der Regel auf Gütern innerhalb der Landesgrenzen eine höhere Fracht lastet, als auf Durchgangswaare von Newyork nach Mexiko, und so fand Herr Huntington für seine Kohlen, die er auf eigenen Bahnen in die Südstaaten der Union verfrachtete, dort einen lohnenderen Absatz als hier im Ursprungslande, da nach Mexiko Stadt die Frachtsätze zu hoch waren. Umgekehrt ist die Durchfracht auf Kohlen aus den Vereinigten Staaten niedrig genug, um den Bezug amerikanischer Kohle in Wettbewerb mit der englischen zu gestatten.

— **Ueber die Möglichkeit der Einfuhr amerikanischer Kohle nach Deutschland** schreibt man aus Newyork: Welchen Umfang die Ausfuhr amerikanischer Kohle angenommen hat, lässt sich auf Grund einer eben veröffentlichten Statistik für die ersten sieben Monate des Jahres ermessen. Die Ausfuhr stellt sich nämlich für 1900 auf 4 601 755 t im Werthe von 12 137 161 D. gegen 3 006 082 t im Werthe von 7 863 289 D. für 1899 und 2 375 451 t im Werthe von 6 386 190 D. für 1898. Während aber im Jahre 1898 durch diese sieben Monate lediglich 2 507 t Kohlen nach Europa gegangen sind, beträgt die Ausfuhr in diesem Jahre dahin bereits 278 572 t; Frankreich, das 1896 mit 1 011 t betheiligt erschien, hat 1906 bereits 77 407 t, Deutschland, welches 1896 überhaupt keine Kohlen bekam, 4 028 t aufgenommen. Dabei muss betont werden, dass die noch ausstehenden fünf Monate des Jahres diese Ziffern zweifellos wesentlich erhöhen werden. Aus den Anfragen, welche fortlaufend aus allen Theilen Europas bei den Newyorker Kohlenfirmen einlaufen, ist zu entnehmen, dass man zur Bekämpfung der immer stärker anwachsenden europäischen Kohlennoth ernstlich auf die Mithilfe der amerikanischen Förderung rechnet. Für die nordischen Häfen, also vor allem für Deutschland, tritt die Möglichkeit grösserer Verfrachtungen erst in dem Augenblicke ein, in welchem mit einer Frachtrate von 2 D. bis 2 D. 25 Cts. zu rechnen sein wird, das heisst mit einem Gesammtpreise von etwa 4 D. 25 Cts. etwa loko Berlin. Um diese billige Frachtrate zu erzielen, wird es unerlässlich sein, dass die seitens einiger hiesiger Gesellschaften projektirten reinen Kohlenschiffe ehestens in Bau gegeben werden. Diese Schiffe von grosser Tragfähigkeit sollen bei einer Geschwindigkeit von 7—8 Seemeilen für die Stunde einen sehr billigen Betrieb haben und ausserdem mit den neuesten Verlade- und Auslademaschinen ausgestattet sein, welche eine wesentliche Ermässigung der Hafengebühren gewährleisten. Wenn die Eisenbahnverwaltungen auf die erwähnte Anregung in entsprechendem Umfange eingehen, wird es aber gar nicht nöthig sein, die Fertigstellung der projektirten Kohlendampfer abzuwarten, sondern es wird bei der gegen die Jahreswende zu voraussichtlich eintretenden Ermässigung der gegenwärtigen Frachtraten um etwa 1 D. die Möglichkeit gegeben sein, preisgemäss direkt mit der schlesischen Kohle in Konkurrenz zu treten. Wie von einigen Vertretern hiesiger erster Firmen versichert wird, sind dieselben, sowie es sich um andauernde und grössere Verfrachtungen handelt, bereit, auch in der Preiserstellung ihrerseits das grösste Entgegenkommen zu zeigen. Bei den ungeheuren Kohlenfeldern in Pennsylvanien, Virginia, Tennessee, welche zum grossen Theile noch unangebrochen sind, ist es für die amerikanische Industrie eine Frage von grösster Bedeutung, eine Ausfuhr nach Europa durchzusetzen.

— **Durch den Zug überfahren.** Ein entsetzliches Geschick hat eine belgische Bahnwärterfamilie ereilt. An dem Bahnübergang von Gronswald auf der Linie Lüttich-Mastricht wurde am 19. d. Mts. die 35jährige Bahnwärterin Janssens mit ihrem 38jährigen Manne und ihrem 3jährigen Töchterchen von einem Zuge zermalmt. Frau Janssens hatte sich eben zum Empfang des von Visé kommenden Zuges auf ihren Posten begeben, als sie ihr Kind auf den Schienen bemerkte. Sie sprang auf es zu, wurde aber von der heranbrausenden Lokomotive erfasst. Inzwischen hatte von der anderen Seite der Vater das Kind retten wollen, war aber mit ihm gleichfalls unter die Maschine gerathen.

Bücherschau.

— **Auskunftsbuch für den Eisenbahngüterverkehr.** Im Verlage von G. A. Glöckner in Leipzig ist ein von dem bei der Verkehrsinspektion in Metz thätigen kaiserlichen Rechnungsrath Fischer verfasstes Auskunftsbuch für den Eisenbahngüterverkehr erschienen, welches trotz bescheidenen Umfanges eine ausserordentlich reiche Stoffmenge bietet. Im ersten Theil des Buches finden sich an die Paragraphen der Verkehrsordnung angegliedert die Zusatzbestimmungen des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I A. die Artikel und Ausführungsbestimmungen des internationalen Uebereinkommens neuester Fassung, alles in gedrängter Kürze, also nicht wörtlich, wie man aus dem Wortlaut der Anmerkung zu Abschnitt I schliessen könnte, sondern nur auszugsweise wiedergegeben. Auch fehlen nicht die Hinweise auf die Paragraphen des Handelsgesetzbuchs. Der Fachmann, dem es ja meist nur darauf ankommt, festzustellen, wo die ihm sonst bekannte Bestimmung steht, findet sie dank der übersichtlichen Anordnung auf den ersten Blick, so dass das beigegebene Inhaltsverzeichniss fast überflüssig erscheint. Ein grosser Vortheil ist es, dass man die Bestimmungen aus den drei genannten Quellwerken abschnittweise vereinigt findet.

Abgesehen aber von dieser Erleichterung in der Aufsuchung bekannter Bestimmungen bietet dieser Auszug für den Anfänger ein geeignetes Material zur Erlernung der wichtigsten grundsätzlichen Bestimmungen, vorausgesetzt, dass er daneben immer den Text der betr. Quellen selbst benutzt.

Den Hauptwerth hat aber der Verfasser darauf gelegt, dass auch die im gewöhnlichen Verkehr geforderten Tarifauskünfte schnell und mit der nöthigen Sicherheit ertheilt oder auch vom Publikum selbst aufgesucht werden können.

Es ist bekannt, wie die wenigsten Geschäftsleute im Besitze von Tarifmaterial sind und wie wegen jeder Kleinigkeit erst gefragt werden muss. Leider ist ja auch zuzugeben, dass die Antwort bei der einfachsten Frage erst aus mehreren Tarifheften gesucht werden muss. Da wird zuerst Theil I B des allgemeinen deutschen Gütertarifs, dann Theil II des Binnentarifs oder einer der vielen Verbandstarife gebraucht und meist auch noch eine besondere Kilometertariftabelle. Wenn jemand einer Auskunft über den Postverkehr bedarf, so gibt fast jeder Kalender Auskunft, für den freilich viel verwickelteren Eisenbahngüterverkehr aber fehlte bisher ein praktisches kurzgefasstes Nachschlagebuch. Diesem Bedürfnisse ist durch das erwähnte Auskunftsbuch Rechnung getragen worden. In seinem zweiten Abschnitte enthält es einen Auszug aus dem deutschen Gütertarif Theil I B mit der Güterklassifikation und den grundsätzlichen Bestimmungen über die Frachtberechnung, ferner die deutschen Kilometertariftabellen mit den süddeutschen Abweichungen nebst Erläuterung der Konstruktion dieser Tarifsätze.

Wenn die Frachtsätze nur von 10 zu 10 km angegeben sind, so war eine solche Beschränkung im Interesse der Uebersichtlichkeit geboten; die Brauchbarkeit des Buches ist hierdurch nicht vermindert. Man sieht z. B., dass 100 kg auf 410 km Spezialtarif I 1,97 ℳ und auf 420 km Spezialtarif I 2,01 ℳ kosten und kann leicht 415 km auf 1,99 ℳ, 413 km auf 1,98 ℳ usw. richtig schätzen. Auf den Pfennig kommt es selten an, übrigens kann man den Frachtsatz im Nothfalle ganz genau aus der Konstruktionstabelle nachrechnen. Einen wesentlichen Vortheil aber bietet der beigegebene Entfernungszeiger. Dieser enthält die Entfernungen zwischen allen Hauptstationen Deutschlands nebst Zusatzentfernungen von diesen Stationen nach den mittleren Stationen (Orte bis 20 000 Einwohner). Etwa 1 500 Entfernungen können direkt abgelesen werden, über 10 000 können durch einfachen Zusammenstoss ermittelt werden, alle übrigen aber, nämlich die nach den kleinen Zwischenplätzen an der Hand jeder Eisenbahnkarte abgeschätzt werden. Aber auch noch eine Reihe anderer Hinweise enthält das Buch, u. a. einen Auszug aus dem Militärguttarif, eine Vergleichung der Gepäckfracht mit der Eilgutfracht, so dass der Unterschied zwischen beiden für jede Entfernung und für jedes Gewicht schnell und sicher festgestellt werden kann, ferner die verschiedenen Einheitssätze für gewöhnliche Fahrkarten, für Rückfahrkarten, Schnellzugskarten, Fahrscheinhefte auf den deutschen Bahnen u. a. m.

An allen Orten gleich brauchbar, wird das Auskunftsbuch jedem Eisenbahnbeamten zur Beantwortung der an ihn oft in und ausser Dienst gestellten Fragen die besten Dienste leisten.

Fragt z. B. jemand, wie hoch sich die Fracht für 100 kg von Giessen nach Zittau beläuft, so gibt das Buch folgende Auskunft: Giessen - Cassel = 184 km, Cassel - Dresden = 369 km, Dresden-Zittau = 112 km, zusammen 615 km. Auf diese Entfernung kosten 100 kg Eilgut 10,68 ℳ, Stückgut 5,34 ℳ, Spezialtarifstückgut 5,12 ℳ, Wagenladungsklassen A 1 4,32 ℳ, B 3,81 ℳ, A 2 3,20 ℳ, Spezialtarif I 2,89 ℳ, Spezialtarif II 2,27 ℳ, Spezialtarif III 1,47 ℳ, ferner Gepäck (einschliesslich 25 kg Freigepäck) 24,60 ℳ, ohne Freigepäck 30,80 ℳ; endlich kostet eine Personenzugfahrkarte auf diese Entfernung II. Klasse 36,90 ℳ, ein Fahrscheinheft II. Klasse 59 ℳ usw. Auf tausend und abertausende solcher Fragen gibt das Buch schnelle und unfehlbare Auskunft, wie es einfacher auf keinem anderen Wege möglich ist.

Dem brauchbaren Büchlein ist deshalb die weiteste Verbreitung zu wünschen, namentlich auch in den mit der Eisenbahn verkehrenden Kreisen des Publikums. Ueber den Eisenbahngüterverkehr und das ihm zu Grunde liegende Frachtrecht herrscht ja leider noch eine grosse Unwissenheit, wie sich dies den Eisenbahnbeamten im Verkehr mit Geschäftsleuten fast täglich äussert. Die meisten der letzteren kennen die Verkehrsordnung kaum dem Namen nach, ein Aufsuchen der zutreffenden Bestimmung in derselben ist für den Nichtfachmann schwierig und deshalb ist ein kurzer Leitfaden, wie er in dem Auskunftsbuch geboten wird, zweifellos ein Bedürfniss. Allerdings ist bei Benutzung des Büchleins eine gewisse Vorsicht geboten, da es, wie gesagt, nicht den Wortlaut der bestehenden Bestimmungen nach den Quellen selbst, sondern nur ihren wesentlichen Inhalt wiedergibt.

Der Hinweis auf die zahlreichen bestehenden Ausnahmetarife und auf die vielfachen Abweichungen von der regelmässigen Berechnung nach den Kilometertabellen auf S. 17 und 26 scheint uns etwas gar zu kurz gefasst. Die Seehafen- und die Kohlentarife z. B. sind nicht einmal erwähnt.

Das Auskunftsbuch ist zum Preise von 0,80 ℳ durch alle Buchhandlungen zu beziehen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 26. September 1899 eröffnete Lokalbahn Hermanmestetz-Bovobradek (47,031 km) nebst Abzweigung Hrochowteinitz-Chrast (11,031 km) und die Verbindungsbahn Chrudim Stadt-Chrudim (Station der österreichischen Nordwestbahn) (1,680 km), die am 7. Dezember 1899 eröffnete Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz (20,217 km), welche im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehen, ferner die schmalspurigen Strecken Beilstein-Ilsfeld (5,505 km) und Warthausen-Ochsenhausen (18,976 km) der württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 25. bezw. 30. November 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, und die am 8. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, vollspurige 6,862 km lange Strecke Kutti-Broczkó-Landesgrenze der im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden ungarischen Nordwest-Lokalbahn sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Die 15,30 km lange Strecke Steppach-Pommersfelden-Schlüsselfeld der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Theilnahme an den Vereinseinrichtungen und Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Auf den Verkehr der im Betriebe der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin stehenden, schmalspurigen Weimar-Rastenberger Eisenbahn (56,3 km) und der Südharzbahn (35,91 km) mit den Vereinsbahnen haben die Vereinseinrichtungen nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung zu finden und es sind die Strecken dieser beiden Bahnen den Vereinsbahnstrecken der Centralverwaltung für Sekundärbahnen zugerechnet worden.

Stationsbezeichnung.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz. Die an der Bahnstrecke Darmstadt-Eberbach gelegene Station Darmstadt-Rosenhöhe erhielt im Mai 1895 für den Güterverkehr die Bezeichnung „Darmstadt Ostbahnhof“, im Personenverkehre dagegen wurde der frühere Zusatz „Rosenhöhe“ bis jetzt beibehalten. Vom 1. Oktober d. J. ab wird die Stationsbezeichnung „Darmstadt Ostbahnhof“ allgemein Anwendung finden.

Aenderung von Stationsnamen.

Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Die Bezeichnung des Ortsnamens Einsiedl ist in Einsiedel abgeändert worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird die an der schmalspurigen Linie Waidhofen a. d. Y-Kienberg-Gaming zwischen der Haltestelle Gaissutz und der Station Opponitz gelegene Haltestelle Furth Prolling für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird an der Strecke Holdorf-Damme die Haltestelle Handorf (Oldbg.) für den beschränkten Personenverkehr sowie für die Annahme und Auslieferung von Gütern in Wagenladungen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 1. Oktober d. J. wird die bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr dienende Haltestelle Orlau für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird die nur dem Güterverkehr dienende Vollbahn Karf-Morgenroth dem Betriebe übergeben.

An der neuen Strecke liegen keine Verkehrsstellen.

Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion 1 Beuthen O. S., der Verkehrs- und Maschineninspektion Kattowitz und der Werkstätteninspektion Gleiwitz unterstellt.

Kattowitz, den 19. Sept. 1900. (2327)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. b. Staatseisenbahnen.

Die bisher nur dem beschränkten Stückgüterverkehr dienende Haltestelle

Ottenhofen in Oberbayern (an der Nebenbahn Schwaben-Erding) ist nunmehr auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.
München, den 21. September 1900. (2328)

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.
Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Derselbe weist dem Sommerfahrplan gegenüber die Aenderungen auf, dass der in der Nacht vom Sonntag zum Montag 12.45 Uhr ab Stadthagen verkehrende Zug ausfällt und dafür ein neuer Sonntagszug 10.40 Uhr ab Stadthagen eingelegt wird. (2328aH&V)
Rinteln, im September 1900.
Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

4. Güterverkehr.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.
Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts im Versande von den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen und zwar zwischen Stationen der preussischen und der bayerischen Staatseisenbahnen, werden, soweit die Verkehrsleitung über preussisch-bayerische Bahnwege erfolgt, vom 28. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III berechnet. Die gleiche Ermässigung findet bei Verkehrsleitung über Hof (preussisch-sächsisch-bayerischer Bahnweg) für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts Anwendung.
Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsbüreaus und die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2329)
Magdeburg, den 21. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.
Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag II, welcher unter anderem neue Frachtsätze nach den Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.
Essen, den 20. September 1900. (2329a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.
Am 1. Oktober d. J. wird die Station Elmen-Salze des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den Magdeburg-Halle sächsischen Güterverkehr einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.
Der Frachtberechnung werden die um 38 km erhöhten Entfernungen der Station Cöthen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg zu Grunde gelegt.
Dresden, den 24. September 1900. (2330)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen.
Die Station Behringersdorf der bayerischen Staatseisenbahnen dient nunmehr dem Gesammtgüterverkehr. Die in den Tarifen für den direkten Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen enthaltenen Bestimmungen über die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der genannten Station sind daher zu streichen.
München, am 21. September 1900. (2331)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Zum Ausnahmetarif für Zuchtvieh ab Donaueschingen usw. nach Budapest Westbhf. usw. vom 1. Januar 1899 erscheint mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1900 der Nachtrag I, welcher neue, gegen seither theilweise erhöhte Begleitergebühren enthält.
Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.
München, den 24. September 1900. (2332)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.
Am 1. Oktober d. J. gelangt im Verkehr von der Station Harxheim-Zell der pfälzischen Eisenbahnen nach den nördlichen Verbandsstationen ein Ausnahmetarif für Dolomit-Muschelkalk zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 22. September 1900. (2333)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.
Am 1. Oktober d. J. gelangt in den Tarifheften Nr. 3 und 4 ein neuer Ausnahmetarif für Dynamobleche (Feinbleche zum Bau magnetelektrischer Kraftmaschinen) in Ladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehr von Schwientochlowitz nach Basel (Reichsbahn und badische Staatsbahn) zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 22. September 1900. (2334)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Lokal-Gütertarif vom 1. August 1899 erscheint der Nachtrag 3 vom 1. Oktober d. J., der Frachtsätze für die als Güterstation eingerichtete bisherige Personenhaltestelle Subsin-Liessow und eine Ergänzung zum Ausnahmetarif 1 enthält. Schwerwiegende Fahrzeuge, Sprengstoffe, Leichen und bis auf weiteres auch Thiersendungen sind im Verkehr mit Subsin-Liessow ausgeschlossen.
Schwerin, den 22. Septbr 1900. (2335)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Das in unserer Bekanntmachung vom 15. August d. J. für den 1. Oktober d. J. angekündigte neue Tarifheft 2 für den bayerisch-sächsischen Güterverkehr ist erschienen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erlangen.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 26. März d. J. am 1. April d. J. eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Garne aller Art im Verkehre mit Senden bleiben bis auf weiteres bestehen.
Dresden, am 21. September 1900. (2336)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
(Einführung direkter Frachtsätze für frische Fische ab Braila, Constanta und Galatz nach München C. B.)
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, gelangen für frische Fische, als Eilgut, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

nach München C. B.	bei Aufgabe von Mengen		
	unter 5 000 kg	mindestens 5 000 kg	mindestens 10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen		
	pro 100 kg in Centimes		
von Braila . .	1 991	1 744	1 729
Constanta .	2 096	1 751	1 736
Galatz . .	2 024	1 763	1 735

Wien, am 20. September 1900. (2337)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II, vom 1. Januar 1899.
Die Ziffer 3 des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarif 1, Seite 9 des Tarifs, wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. wie folgt geändert:
„3. Telegraphenkabel und Kabel für elektrische Leitungen."
München, den 19. September 1900. (2338)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II) und Berlin-Stettin-nordostdeutscher Güterverkehr (I/III).
Mit Gültigkeit vom 25. September d. J. werden einbezogen die Stationen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. und die Station Cavelwisch des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstationen, die Stationen Bromberg und Nakel des Direktionsbezirks Bromberg als Versandstationen in den im ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) und im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/III) bestehenden Ausnahmetarif für Braunkohlenbrikets, sowie Rohbraunkohle und Nasspresssteine bei gleichzeitiger Aufgabe von 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation.
Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Bromberg, den 17. September 1900. (2339)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 wird die auf den Wagenladungsverkehr beschränkte Station Eppelheim der badischen Staatseisenbahnen mit direkten Entfernungen in das Heft 8 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterstationen.

Karlsruhe, den 17. September 1900. (2340)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Station Eppelheim der badischen Staatseisenbahnen ist am 15. September 1900 für den Güterverkehr eröffnet worden. Ab dem genannten Zeitpunkte treten deshalb die im Nachtrag X znm Gütertarif Baden-Main-Neckarbahn (Heft 6 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs) enthaltenen Entfernungen in Kraft.

Karlsruhe, den 19. September 1900. (2341)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Ab 1. Oktober l. J. wird der im III. Nachtrag zum Tarifheft I B enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 38 für Dynamobleche ab Dillingen (Saar) nach Montreux von 251 auf 240 Centimes für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 18. September 1900. (2342)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben.

Die durch Bekanntmachung vom 11. September d. J. eingeführte frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben von den Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen und von der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn nach den besonders genannten Sammelstellen wird mit Geltung vom 20. September d. J. auch von Stationen der übrigen deutschen Eisenbahnen gewährt.

Berlin, den 20. September 1900. (2343)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Groschowitz, Gnradzeweiche, Leschnitz, Ottmuthweiche, Peiskretscham und Tarnau (Bezirk Kattowitz) in den direkten Verkehr mit den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 19. September 1900. (2344)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Gütertarif I/II und Staatsbahnthiertarif.

Am 15. September d. J. sind die Haltestellen Feuerstein (Bezirk Posen) und Jaborowitz (Bezirk Kattowitz) eröffnet worden, und zwar Feuerstein für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken, Jaborowitz nur für den Wagenladungsverkehr. Beide Haltestellen werden in obige Tarife einbezogen.

Gleichzeitig treten einzelne Entfernungsberichtigungen in Kraft, welche theilweise aber erst ab 15. November d. J. gelten.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 18. Sept. 1900. (2345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband.

Im Versande von den Seehafenstationen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen werden für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts vom 1. Oktober 1900 bis 1. Oktober 1902 an Stelle der Frachtsätze des Spezialtarifs III die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) mit den für die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen geltenden gleichen Bestimmungen wie für Gaskoks angewendet.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Mocker i. Westpr. des Direktionsbezirks Bromberg mit einem Zuschlage von 4 km zu den Entfernungen für die Station Thorn in den Gütertarif einbezogen.

Berlin, den 20. September 1900. (2346)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch - südwestdeutscher Verband.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Brikets, auch Torf und Torfbrikets im Versande von deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen kommen mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung und die Abfertigungsstellen.

Köln, den 23. September 1900. (2347)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 5. November d. J. wird der Eisenerzfrachtsatz für die Stationsverbindung Köstritz-Schmalkalden von 0,40 *M.* auf 0,41 *M.* für 100 kg berichtigt.

Essen, den 20. September 1900. (2348)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag VI, welcher Frachtsätze nach den Stationen Gottgau, Gröbzig, Löbejün und Werdershausen der Nauendorf-Gerlebogker Bahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 19. September 1900. (2349)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommt für Güter des Spezialtarifs III zwischen Braunau St. E. G. und Möhlten der direkte Frachtsatz von 18 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 21. September 1900. (2350)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 25. September d. J. werden die Stationen Drossen und Schwiebus in den Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlenbrikets und Rohbraunkohle in Mengen von mindestens 20 t als Versandstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 18. September 1900. (2351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 1. Oktober d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Löwenberg i/Schl. (Dir.-Bez. Breslau) und den Stationen Hirschfelde, Neschwitz, Reichenbach i. Laus. und Zittau der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der Sätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 19. September 1900. (2352)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Oktober d. J. ab kommen die auf Seite 694 des Gruppentarifs VI enthaltenen Ausnahmesätze für Zuckerrüben und Rückstände aus der Zuckerfabrikation zwischen Stockheim und Lich mit 12,70 bezw. 9,50 *M.* für 10 000 kg auch für den Verkehr zwischen Stockheim und Langsdorf zur Anwendung.

Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren. (2353)

Frankfurt a/M., den 22. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Verband.

Am 1. Oktober dieses Jahres tritt ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien in Kraft. Durch dasselbe wird die Station Kreuzwald in den genannten Ausnahmetarif einbezogen. (2354)

Strassburg, den 15. September 1900.
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Badisch-württembergischer Thierverkehr.

Mit sofortiger Wirkung wird die Station Eppelheim und mit Wirkung vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Eppingen-Steinsfurth werden die an dieser gelegenen Stationen Ittlingen, Reihen und Richen der badischen Staatseisenbahnen in den Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren für den badisch-württembergischen Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2355)

Karlsruhe, den 18. September 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-ungar.-französischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung des Lagerhauses der Landeslagerhäuser-Aktiengesellschaft in Temesvár als Reexpeditionsstelle für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 wird unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die Reexpedition von Getreide etc. in dem der Landeslagerhäuser - Aktiengesellschaft gehörigen Lagerhause in Temesvár zugelassen.

Hiernach ist in den Tarifen, und zwar:
1. Theil III, Heft 2 des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898, auf Seite 18 unter a),
2. Theil III, Heft 2 des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1899, auf Seite 16 unter a)

nachzutragen:
„und das Lagerhaus der Landeslagerhäuser - Aktiengesellschaft in Temesvár".

Wien, am 17. September 1900. (2356)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II

enthaltend
a) Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen
zwischen
Stationen der preussischen Staatseisenbahnen (Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Cassel, Elberfeld, Essen a/Ruhr, Hannover, Köln, Magdeburg und Münster i/W.) einerseits
und
Stationen der Dortmund - Gronau - Enscheder, der Georgsmarienhütten- und der westfälischen Landes - Eisenbahn andererseits, gültig vom 1. Oktober 1900.

Die in den obigen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 13 genehmigt worden.

Münster, den 21. September 1900. (2357)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Die unter B 3 der besonderen Bestimmungen zu § 11 der Eisenbahnverkehrsordnung im Staatsbahn - Personen- und Gepäcktarif, Theil II enthaltenen Vorschriften über die Lösung von Monats-Nebenkarten werden am 1. Oktober d. J. geändert. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die neuen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Erfurt, den 20. September 1900. (2358)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Lieferung und fertige Aufstellung von drei kompleten Wasserkrahnen (II), grundirt und mit grauem Anstrich versehen — jeder mit zugehöriger Träufelsäule — nach den preussischen Normalien Blatt 50—52, soll vergeben werden.

Länge des Auslegers 2 440 mm.

Erd- und Maurerarbeiten werden eisenbahnseitig ausgeführt.

Versiegelte und mit der Aufschrift „Angebot auf Wasserkrahnen" versehene Angebote sind bis zum 3. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart etwa erschienener Bewerber stattfindet.

In den Angeboten ist der Preis frei Bahnwagen auf der dem Werke des Fabrikanten zunächst gelegenen preussischen oder hessischen Staatseisenbahnstation und die Lieferfrist — bis zum Tage der fertigen Aufstellung gerechnet — anzugeben. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 18. Sept. 1900. (2359)
Königliche Eisenbahnmaschinen-inspektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Besen, Bürsten, Pinsel und Seilerwaaren, als: Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.
II. Gewebe und Posamentierwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Teppichzeug und Teppichborden, Futterzeug, Segeltuch, rohe Leinwand, Packleinwand, leinene Schläuche und Apparatdecken; Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Borden, Nähfaden, Gurten, Schmierpolster und Wiechengarn.
III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Glaslampen, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Laternenglas, Trichter, Becher, Batterie-, Einsatzgläser, Isolatoren, Häfen und Krüge.
IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Kampher, Sublimat, Salmiak, Salzsäure, Spiritus; Bleiweiss, Ocker, Parisergelb-Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Englischroth, Eisenmenige, Gold-Bronze und Gold feines.
V. Holz- und Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen; Häute, Felle, Riemen; Bimsstein, Kreide; Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Theer.
VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummiarabikum, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 8. Oktober 1900" versehen spätestens
Montag, den 8. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. September 1900. (J2360)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Schneidemühl soll verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau Zimmer 186 zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 1,50 *M.* bezw. 5 *M.* in baar für 2 bezw. 9 Zeichnungen von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 8. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 18. Septbr. 1900. (2361)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer Treppenüberdachung auf Bahnhof Oberursel i/T. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 2 *M.* (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 29. September d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 2 Wochen. (2362J)
Frankfurt a/M., den 21. September 1900.
Königliche Eisenbahn-Betriebs-inspektion 1.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt und in den Nebenwerkstätten zu Meiningen und Jena bisher angesammelten und bis Ende Februar 1901 noch hinzutretenden Werkstattsaltmaterialien, als Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Eisenblech, Drehspähne von Eisen und Stahl, Radgestelle, Radreifen und Achswellen, Kupfer und Rothguss in Stücken und Spähnen, Messing, Zinkschrott, Abfälle von Leinen- und Wollstoffen (Plüsch), Gummi mit und ohne Einlagen, Kokosdecken und Glasbrocken sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf Dienstag, den 23. Oktober 1900, Mittags 12 Uhr, bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 21. September 1900. (2363)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 76. 29. September 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Eröffnung des sechsten internationalen Eisenbahnkongresses in Paris.*)

Am 20. d. Mts. fand im Palais des congrès, einem recht nüchternen Bauwerke der an architektonischen Schönheiten sonst so reichen Pariser Weltausstellung, die feierliche Eröffnung der sechsten Tagung des internationalen Eisenbahnkongresses statt. Der grosse Saal konnte die Zahl der Theilnehmer an der Eröffnungsfeier kaum fassen. Von den angemeldeten 40 Staaten und mehr als 300 Eisenbahnverwaltungen waren etwa 600 Vertreter anwesend, darunter solche aus den meisten europäischen Staaten (Deutschland ausgenommen), wie nicht minder aus fernen Welttheilen, aus den Vereinigten Staaten Amerikas und den kleinen amerikanischen Republiken, aus Aegypten, Persien, ja selbst aus China, Japan und dem Kongo!

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Pierre Baudin, ehemals Präsident des sozialistischen Gemeinderathes von Paris, eröffnete die Sitzung mit einer längeren Rede, in deren Eingang er darauf hinwies, dass bei dem Zusammenfluss aller Nationen und Stände in Paris anlässlich der Feier des grossen Werkes des Friedens und der Arbeit die Vertreter der Eisenbahnen nicht fehlen durften, jenes wunderbaren Werkzeugs, welches der Mensch geschaffen habe, um zu seinem Vortheile die Kräfte der Natur auszunutzen und das Feld seines Wirkens ins unendliche auszudehnen. Der Minister wies weiter darauf hin, dass sich die Eisenbahnen allerdings den Besonderheiten des Charakters eines Landes und seiner Bevölkerung anpassen müssen, dass aber, abgesehen von diesen gebotenen Verschiedenheiten, zahlreiche Fragen allgemeiner Natur vorhanden seien, welche mit Rücksicht auf den internationalen Verkehr eine gemeinsame Lösung erheischen. Die Zeit sei vorüber, wo jedes Netz sich selbst genügen konnte und durfte, wo es sich durch seine Ingeniöre seine eigenen Vorrichtungen schuf. Dieser gefährliche Luxus sei überwunden. Heute seien die Eisenbahnen ein Weltverkehrsmittel mit gemeinsamen Zielen und Aufgaben. Eine dringende Aufgabe trete an alle Eisenbahnen heran, dahingehend, ihre Leistungsfähigkeit in gleichem Maasse zu steigern, in welchem der geschäftliche Verkehr der Welt sich entwickelt. Lange habe man geglaubt, dass die Eisenbahnen einen gewaltigen Vorrath an überschüssiger Leistungsfähigkeit besitzen, welcher ihnen einen genügenden Vorsprung gegenüber der Produktion sichere. Die wunderbare Anstrengung der Landwirthschaft und Industrie habe diesen Glauben erschüttert. Heute habe die Produktion die Leistungsfähigkeit der Bahnen überschritten und trete deshalb an letztere die Aufgabe heran, durch geeignete Mittel ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Der Minister erinnerte diesbezüglich an die von Amerika ausgegangenen Bestrebungen, durch Bau von Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit ein besseres Verhältniss zwischen todtem Gewicht und der Nutzlast herbeizuführen sowie durch Abkürzung des Wagenumlaufes die Ausnutzung des Rollmaterials zu erhöhen. Dank der Ausgestaltung der Gleisanlagen und dem Bau von Rangir- und Ablaufbahnhöfen sei die durchschnittliche Umlaufszeit eines Wagens in Frankreich auf 3½ Tage gesunken und andererseits das Verhältniss der Nutzfahrten zu den Gesammtfahrten von 64 auf 80 % gestiegen.

Eine weitere wichtige Frage, bezüglich welcher sich der Minister von den Verhandlungen des Kongresses einen grossen Erfolg verspreche, sei die Erleichterung der Zollförmlichkeiten Wer eine Auslandsreise machen müsse, wisse von den Zollplackereien zu erzählen, denen die Reisenden ausgesetzt seien. Im übrigen müsse man anerkennen, dass die Eisenbahnen dank den Fortschritten der Technik auf dem Gebiete des Personenverkehrs ausserordentliches leisten. Im Jahre 1889 habe man

*) Anm. d. Schriftl. Wir haben in voriger Nummer S. 1139 d. Ztg. über den Verlauf der Eröffnungssitzung schon kurz berichtet. Der nachstehende, uns von einem hochgeschätzten österreichischen Kongresstheilnehmer zugehende ausführliche Bericht wird aber trotz einiger unvermeidlicher Wiederholungen unseren Lesern doch vielfaches Interesse bieten.

eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 60—70 km für gefährlich gehalten; heute seien durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten von 80—90 km und Höchstgeschwindigkeiten von 120 km in der Stunde nichts aussergewöhnliches. Der Bau der Wagen habe ungeheure Fortschritte gemacht; an Stelle der engen, schlecht beleuchteten und gelüfteten Personenwagen mit unruhigem Gange seien seit den letzten Jahren vierachsige, allen Anforderungen der Bequemlichkeit Rechnung tragende, Luft und Licht bietende Wagen getreten. Eines bleibe allerdings noch zu wünschen übrig, und dies sei eine grössere Berücksichtigung der arbeitenden Klassen bei den Reisen. Man erleichtere diesen Klassen die Eisenbahnfahrt, man eröffne ihnen vor allem die Schnellzüge, man ermögliche es den Arbeitern, ihre Familien ans Meer und ins Gebirge zu bringen. (!) Die Eisenbahnen werden auf diese Weise die Retter der Gesundheit und der moralischen Kraft der Arbeiter werden.

Zum Schlusse gedachte der Minister der Thatsache, dass alle technischen Fortschritte im Eisenbahnwesen wenig Werth ohne die Mitwirkung eines verlässlichen Personals hätten, welches das anstandslose Bethätigen des gewaltigen Triebwerkes der Eisenbahn verbürge. Deshalb müssen die Eisenbahnen mit allen Mitteln bestrebt sein, das Loos ihrer Bediensteten zu verbessern und die berufsmässige Ausbildung der Eisenbahnbediensteten möglichst zu vervollkommnen. Den einschlägigen, auf der Tagesordnung des Kongresses stehenden Fragen sei daher die grösste Bedeutung beizumessen.

Nach der Eröffnungsrede des Ministers ergriff der Präsident der internationalen Kommission in Brüssel, Herr Dubois, das Wort, um zunächst dem Minister für die Begrüssung des Kongresses zu danken und ganz besonders hervorzuheben, dass die französische Regierung die erste gewesen sei, welche mit Erlass vom 18. März 1887 den Werth der Arbeiten des Kongresses anerkannt hätte. In Bezug auf die Vorbereitung des gegenwärtigen Kongresses bemerkte Herr Dubois, dass die Tagesordnung vielleicht als zu umfassend erachtet werden könnte, wenn man die kurze Dauer des Kongresses in Betracht ziehe. Wenn auch indessen ein Theil der auf der Tagesordnung stehenden Fragen zurückgestellt werden sollte, blieben doch die zu diesen Fragen veröffentlichten Berichte, welche ein unschätzbares Material enthalten, und zwar ein Material, welches auf anderem Wege der Oeffentlichkeit nicht zugänglich gemacht worden wäre. Herr Dubois erwähnte ferner die Neuerung, welche die internationale Kommission habe eintreten lassen, indem sie die Berichterstattung über wichtigere Fragen nach Ländergruppen unter mehrere Berichterstatter getheilt habe. Die Verhandlungen bei dem diesmaligen Kongresse würden lehren, ob diese Neuerung zweckmässig sei.

Herr Dubois gab schliesslich einige vergleichende Ziffern vom Pariser Kongress des Jahres 1889 und dem jetzigen. Damals hätten sich 219 Eisenbahngesellschaften mit einem Netze von etwa 185 000 km betheiligt. Die Zahl der theilnehmenden Verwaltungen habe sich seither um etwa 50 %, ihr Netz um 300 % gesteigert. Die Zahl der Vertreter belief sich im Jahre 1889 auf 647; bei dem jetzigen Kongresse sei sie doppelt so gross. Ganz besonders sei die Theilnahme aus den Ländern der englischen Zunge und zwar, was die kilometrische Länge des Netzes betrifft, im Verhältnisse von 1:9 gestiegen. Insgesammt umfasse das Netz der am Kongresse theilnehmenden Bahnen etwa ³/₄ des Gesammtnetzes der Erde. Zum Schlusse schlug Herr Dubois als Präsidenten des Kongresses den Generalkommissar der Pariser Weltausstellung, Picard, vor, der schon bei dem Pariser Kongresse im Jahre 1889 die Verhandlungen geleitet hatte. Herr Picard nahm trotz seiner Ueberbürdung mit Arbeiten an und hielt eine dem Inhalt und der Form nach gleich vollendete Rede, in welcher er seiner Vorgänger auf den Kongressen in Brüssel (1885), Mailand (1887), Petersburg (1892) und London (1895) gedachte, den Zusammenhang zwischen dem Kongresse und der Weltausstellung beleuchtete und zu diesem Zwecke in grossen Zügen denjenigen Theil der Weltausstellung besprach, welcher dem Eisenbahnwesen gewidmet sei. Diese Abtheilung der Weltausstellung bilde die beste Illustration zu den Verhandlungen des Kongresses und sei diese Abtheilung so vollständig wie noch auf keiner früheren Ausstellung.

Nach den Mittheilungen des Herrn Picard beträgt die Zahl der ausgestellten Lokomotiven 75, jene der Personenwagen 91, der Güterwagen 40, der Trambahnwagen 31.

Was das feste Material betrifft, so entnehme man der Ausstellung die Tendenz der Erhöhung des Schienengewichtes, welches auf den französischen Hauptbahnen 47 bis 48 kg für das laufende Meter betrage und in Belgien bis auf 52 kg steige. Die Stossverbindungen, welche schwache Punkte bilden, suche man zu verflicken und der Zahl nach zu verringern; schon wende man Schienen mit 18 m Länge an und ihre Verlängerung bis zu 24 m sei eine Frage der nächsten Zukunft. Alle Mittel werden angewendet, um den Oberbau für den Verkehr schwerer und schneller Züge genügend zu verstärken. Die Signal- und sonstigen Sicherheitsvorrichtungen, insbesondere Blockeinrichtungen, Stellwerke usw., haben eine grosse Vervollkommnung und Verallgemeinerung erlangt. Was insbesondere die Blockapparate betrifft, so erfolge ihre Bethätigung zumeist durch Handbetrieb; indessen kommen in einzelnen Ländern selbstthätige Blocksysteme zur Anwendung. Die Steigerung des Verkehrs zwinge die Eisenbahnen, sowohl Personen als Güter möglichst rasch zu befördern, und werden deshalb so starke und grosse Lokomotiven gebaut, wie solche auf dem Oberbau und bei dem bestehenden Lademaass überhaupt noch verkehren können. Im Laufe der letzten Jahre habe sich die Lokomotivstärke der Schnellzüge um mehr als die Hälfte erhöht. In Frankreich sei die Beförderung einer Ladung von 300 t mit einer Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde und gleichzeitig durch die Anwendung von Dampf mit hoher Spannung und des Verbundsystems eine Verminderung des Brennmaterials erreicht worden. Die Anwendung der elektrischen Kraft, welche früher auf Trambahnen beschränkt war, beginne sich auf Hauptbahnen auszudehnen. Ein sehr interessantes Beispiel des elektrischen Betriebes finde sich in Paris zwischen der Place Valhubert und dem Quai d'Orsay. Bei den Personenwagen falle die immer häufigere Anwendung von Truckgestellen und des Seitengangsystems, die fortwährende Vermehrung der Speise- und Schlafwagen sowie die Verbesserung der Beleuchtung und Beheizung auf. Die Tragfähigkeit der Güterwagen habe eine bedeutende Erhöhung erfahren; sie betrage heute 15 bis 20, in Amerika sogar 50 t. Für Rahmen und Versteifungen werde statt Holz nunmehr fast ausschliesslich Eisen verwendet. Seit 1889 habe die durchgehende Bremse eine wesentliche Vervollkommnung erfahren, namentlich hinsichtlich ihrer raschen Wirkung und ihrer Verwerthung für lange Züge. Bei Güterzügen wende man sie freilich noch nicht an. Verschiedene Systeme von selbstthätigen Kuppelungen seien ausgestellt. Die Frage könne indess noch nicht als gelöst betrachtet werden.

Was die Trambahnen betrifft, so bekunde die grosse Zahl der ausgestellten Trambahnwagen ihre zunehmende Verbreitung für den städtischen Verkehr. Als Betriebskraft werde immer vorherrschender die Elektrizität verwendet. Nach Erörterung der Ausstellung des Eisenbahnmaterials in Paris sprach Herr Picard einige Worte über das Verkehrswesen der Eisenbahnen, für welches ja die bauliche Anlage und der technische Betrieb sich nur als Mittel und Werkzeuge darstellen. Der Verkehrsdienst sei zwar in der Ausstellung nicht veranschaulicht, indessen sei dem Kongresse dringend zu empfehlen, sich mit den Fragen dieses Dienstes eingehend zu befassen und auf diesem Gebiete alle thunlichen Erleichterungen und Verbesserungen durchzuführen, welche der internationale Verkehr erfordert.

Unmittelbar nach Schluss der Eröffnungssitzung traten die fünf Sektionen zusammen und wurden zu Präsidenten gewählt: Sektion I, Bau- und Bahnerhaltung: Maristany, Direktor der Eisenbahn Madrid-Saragossa (derselbe ist durch Unwohlsein verhindert, die Verhandlungen zu leiten und wurde an seine

Stelle der Baudirektor der österreichischen Nordwestbahn Oberbaurath Hohenegger mit dem Vorsitz betraut); Sektion II, Zugförderung und Werkstätten: Almgren, Oberdirektor der schwedischen Staatsbahnen; Sektion III, Betrieb: v. Ludvigh, Direktionspräsident der ungarischen Staatsbahnen; Sektion IV, Fragen allgemeiner Natur: Staatsrath v. Perl, Direktor des Internationalen Büros der russischen Eisenbahnen für den internationalen Verkehr; Sektion V, Neben- und Kleinbahnen: Fairbairn, Direktor der Great Northern Railway.

Die Sektionen gingen alsbald an die Arbeit und halten täglich Vor- und Nachmittags Sitzungen, um den grossen Arbeitsstoff in der knapp bemessenen Frist zu bewältigen. Wir werden nicht ermangeln, über die Berathungen des näheren zu berichten und wünschen nur, dass es gelingen möge, sie trotz der ausserordentlichen Ablenkung der Aufmerksamkeit, welche sich für die Kongressmitglieder aus der Tagung inmitten der Pariser Weltausstellung ergiebt, zu einem günstigen Abschluss zu bringen.

Italienische Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus Nr. 75.)

Wie man sieht, musste schon, während noch von den Verhältnissen und Bedingungen berichtet wurde, unter denen die „starken und wahrhaft verantwortlichen Gesellschaften ins Leben getreten sind, welche im Eisenbahnwesen Italiens das Ende der Unsicherheiten, der fortwährenden Umwälzungen und Konzessionsverlängerungen sichern sollten" (so sagt der Abgeordnete Correnti in seinem der Kammer vorgelegten Berichte über das Gesetz der Neubeordnung der Bahnen), auch das Absterben einer dieser Gesellschaften erwähnt werden, von der man ruhig sagen kann, dass sie, lebensunfähig geboren, nur auf einige Zeit auf dieser Erde noch ihr Dasein fristete, weil sich niemand fand, der für die Begräbnisskosten aufkommen wollte.

Eine zweite Gesellschaft, die der römischen Bahnen, zeigte bald nach dem Inslebentreten des erwähnten Gesetzes über die Neubeordnung der Bahnen und erklärte dann ohne weiteres Erröthen ihre Ohnmacht und verlangte Hilfe vom Staate; so musste durch den königlichen Erlass vom 11. Oktober 1866 ein Uebereinkommen für den Ausbau ihres Netzes genehmigt werden, kraft dessen der Staat der Gesellschaft 30 000 000 L. vorschoss und dafür als Pfand 100 000 der von ihr ausgegebenen und nicht angebrachten Obligationen erhielt. Aber weder diese noch andere spätere Maassregeln waren imstande, der Gesellschaft gesunde Lebenskraft einzuflössen, so dass ihre finanziellen Schwierigkeiten immer grösser wurden und sie an den Rand des Bankrotts brachten, trotzdem sie vom Staate weitere 35 000 000 L. für die Abtretung der Linie Florenz-Pistoia-Pisa-Massa erhalten und ihm auch ohne Entschädigung den Ausbau der kaum begonnenen Linie von Massa zur französischen Grenze aufgebürdet hatte (Gesetz vom 28. August 1870); diese beiden Linien wurden dann der Alta Italia verpachtet.

Auch die Gesellschaft der italienischen Südbahnen hatte ein hartes Leben, da sich ihre finanziellen Verhältnisse in stetem Zwiespalte mit den übernommenen Verpflichtungen befanden. Nach Fertigstellung der Küstenlinien, die im Bau weniger kosteten und grössere Einnahmen versprachen, war sie sich dessen vollständig bewusst, dass der Bau der übrigen konzessionirten Linien sie bald in die gleiche verzweifelte Lage wie die römische Bahngesellschaft versetzt haben würde; sie trachtete daher so wenig als möglich zu bauen und konnte sich unter trefflicher, ehrlicher Leitung und sparsamster Verwaltung im Gleichgewichte erhalten.

Nur die Alta Italia, welche nicht viel gebaut, sondern die fertigen Linien von den Regierungen Piemonts, Oesterreichs und anderer kleinerer Staaten oder Gesellschaften zu einem Preise übernommen hatte, der weit unter ihrem wirklichen Kostenbetrag blieb, fand nicht nur selbst Kredit, sondern zog auch noch aus den glänzenden Verhältnissen des vereint mit ihr verwalteten österreichischen Netzes der Südbahn ihren Vortheil und war in der Lage, die auferlegten Verpflichtungen wirklich zu erfüllen. Von den der Alta Italia zugestandenen Garantiebedingungen war schon die Rede; es sei nur hinzugefügt, dass der Wiener Vertrag vom 3. Oktober 1866 die vom österreichischen Staate gemachten, auf venetianischem und mantuanischem Gebiete gelegenen Konzessionen bestätigte, für welche hohe kilometrische Einnahmen garantirt worden waren.

Im Jahre 1874 war, wie gesagt, die Gesellschaft der calabrisch-sizilischen Bahnen schon längst verschwunden, die italienischen Südbahnen waren in ihrer finanziellen Ohnmacht zur Unthätigkeit verurtheilt, die römische Bahngesellschaft lag in ihren letzten Zügen und nur die Alta Italia hielt sich noch aufrecht; aber auch sie war gezwungen, um eine Dividende zahlen zu können (die Dividende dieser Gesellschaft war wegen des Anwachsens der auf das vierfache des Aktienkapitals gestiegenen Obligationsschulden von 40 Fr. im Jahre 1864 auf 7,50 Fr. im Jahre 1874 herabgesunken), ein bekanntes Mittel zu ergreifen und die Rechnung der Kapitalserhöhung mit den ausserordentlichen Bahnerhaltungs- und Erneuerungsauslagen zu belasten. Unter solchen Umständen musste sich endlich auch der Regierung die Ueberzeugung aufgedrängt haben, dass das Gesetz, welches vielleicht ironisch noch das Gesetz zur Beordnung der Bahnen genannt wurde, durch kein Auskunftsmittel länger gehalten werden konnte, und am 2. Mai 1874 legte die Regierung der Kammer ein Uebereinkommen (Minghetti-Spaventa) vor, welches den Ankauf der römischen Bahnen und der italienischen Südbahnen sowie die Verpachtung des Betriebes dieser beiden Bahnnetze und der durch das Absterben der Inhaberin an den Staat zurückgefallenen calabrisch-sizilischen Linien enthielt. Der Betriebsvertrag sollte auf 20 Jahre abgeschlossen werden, seine Grundlage war die Vergütung der Auslagen, welche in feststehende und mit dem Verkehr wachsende getheilt wurden. Für die ersteren hatte der Staat jährlich einen Betrag von 4 091 L. für das Kilometer und für die letzteren einen gewissen Betrag für jedes gefahrene Personen- und Gütertonnenkilometer zu zahlen. Der Betriebsinhaber sollte ferner noch in den ersten fünf Jahren 20 % der Roheinnahmen, 19 % im zweiten, 18 % im dritten und 17 % im vierten Jahrfünft erhalten.

Aber dieses Uebereinkommen fand einen ganz ungewöhnlichen Widerstand in den verschiedenen Büros und Kommissionen der Kammer und konnte nicht durchgebracht werden, obwohl es am 10. Dezember 1874 der Kammer noch einmal vorgelegt wurde. Und so musste alles einstweilen noch beim Alten bleiben. Die römischen Bahnen versuchten durch mühseliges Zusammensuchen der letzten Reste ihres Kredits den aussichtslosen Kampf ums Dasein noch zu verlängern, und die italienischen Südbahnen, welche nicht unterzugehen entschlossen waren, arbeiteten weiter an neuen Bahnprojekten, welche sie weder ausführen konnten noch wollten, und suchten alle möglichen Mittel auszuklügeln, um zu verhindern, dass die kilometrische Bruttoeinnahme viel über die Grenze von 15 000 L. hinausginge, über welche hinaus, wie oben erwähnt wurde, die grösseren Betriebsauslagen ohne jegliche Vergütung auf der Gesellschaft lasteten. Eine wirklich eigenthümliche Lage für eine Eisenbahngesellschaft, welche aus dem Anwachsen ihrer Einnahmen ihren unabwendbaren Untergang befürchten muss! Alle diese Bahnen und auch die Alta Italia waren überdies gezwungen, die Betriebsausgaben auf das möglichste zu beschränken und sogar in grösserem oder kleinerem

Maasse, wie es eben die Verhältnisse mit sich brachten, am Kapital der Linien zu zehren, wobei selbstverständlich den Linien, welche nicht im Eigenthum der Bahnen standen, der Vorzug gegeben wurde. Auf diese Weise wurde weiter gewirthschaftet, so gut oder schlecht es eben ging, bis am 17. November 1875 die Regierung ganz unvermuthet in Basel einen Vertrag für den Ankauf der Linien der Alta Italia abschloss.

Der Artikel XII des früher erwähnten Wiener Vertrages legte den beiden Staaten Oesterreich und Italien die Verpflichtung auf, mit der österreichischen Südbahngesellschaft so bald als möglich zum Zwecke der administrativen und finanziellen Trennung des österreichischen und italienischen Bahnnetzes ein Uebereinkommen abzuschliessen; aber die verschiedenen Versuche zur Verwirklichung dieser Trennung begegneten grossen Schwierigkeiten. Endlich im Jahre 1873 drohten die beiden Regierungen der Südbahngesellschaft mit gerichtlichen Zwangsmitteln, und diese legte darauf eine Denkschrift vor, welche zwar einen Trennungsentwurf enthielt, aber auch die voraussichtlichen schweren Folgen auseinandersetzte. Wegen dieser Schwierigkeiten und auch aus politischen Gründen, auf die näher einzugehen nicht Aufgabe dieser kurzen Abhandlung sein kann, musste sich der italienischen Regierung zum Schlusse die Ueberzeugung aufdrängen, dass die einzige Lösung der verwickelten Angelegenheit im Ankaufe des Netzes der Alta Italia zu suchen sei, und damit war für diese Gesellschaft, die mächtigste und man kann auch sagen die beste des Landes, das Ende besiegelt, welches denn auch durch den Vertrag von Basel verwirklicht wurde.

Die wichtigsten Bedingungen für die Abtretung des Bahnnetzes der Alta Italia und des Zubehörs an den Staat waren folgende: 1. Das bis 31. Dezember 1874 ausgegebene Kapital wurde auf 724 000 000 L. (oder 207 000 L. für das Kilometer) festgesetzt; 2. für die Abtretung der Linien und der Liegenschaften, die insgesammt auf 613 000 000 L. bewerthet wurden, sollten jährlich 30 000 000 L. bis zum Jahre 1954 und 17 000 000 L. bis zum Jahre 1968 gezahlt werden; 3. für den auf 100 000 000 L. geschätzten Werth des Rollmateriales und der Vorräthe wurde soviel fünfprozentige Rente gegeben, als an einem bestimmten Tage zum Pariser Börsenkurse diesem Kapital entsprach; 4. Uebernahme eines seitens der Alta Italia bei der Mailänder Sparkasse gemachten Anlehens von 20 000 000 L.

Vielen wollten die Gründe der Nothwendigkeit dieses Ankaufs nicht recht einleuchten; er brachte sehr schwere Folgen mit sich, da das Staatsschuldbuch, das man für lange geschlossen wähnte, von neuem wieder geöffnet werden musste, und als die Regierung dem Parlamente den Gesetzesvorschlag zum Ankaufe und Staatsbetriebe aller italienischen Bahnen vorlegte, wählte die festgeschlossene und ungeduldige Gegenpartei für den Sturm gegen das Ministerium eine andere Angelegenheit (Eintreibung der Mahlsteuer), um die scharfe Stimmung gegen die konservative Partei, die bis dahin die Geschicke des Landes geleitet hatte, zum Ausdruck zu bringen. Diese Frage, welche die ärmsten Theile der Bevölkerung unmittelbar berührte, erschien hierzu besser geeignet, als die Eisenbahnfrage, die für das Verständniss der Massen zu verwickelt war. Es gelang, das Ministerium zu stürzen. Inzwischen nahte sich der Zeitpunkt, 1. Juli 1876, an dem laut Artikel 31 des Baseler Vertrages der italienische Staat von den Linien der Alta Italia Besitz ergreifen sollte; aber da man über das Schicksal der Bahnen nicht schlüssig geworden war, musste das neue Ministerium am 17. Juni mit der österreichischen Südbahngesellschaft ein Zusatzübereinkommen zu besagtem Vertrage abschliessen, kraft dessen diese den Betrieb des abgetretenen Netzes auf weitere zwei Jahre übernahm gegen Bezahlung eines Pachtschillings von 63 000 000 L. und mit der Verpflichtung, die Bahnerhaltungs- und Materialienausgaben zum mindesten auf der Höhe zu erhalten, welche dem Mittel der Jahre 1872—1874 entsprach.

Der Vertrag von Basel und die Zusatzübereinkommen von Wien und Rom (25. Februar und 17. Juni 1876) wurden endlich durch das Gesetz vom 29. Juni 1879 genehmigt, dessen Artikel 4 bestimmte, dass die dem Staate gehörigen Bahnen dem Privatbetriebe zu überlassen seien; die Regierung erhielt den Auftrag, innerhalb des folgenden Jahres hierüber einen Gesetzesvorschlag einzubringen, unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, dass die abzuschliessenden Verträge keine Gültigkeit haben und nicht in Wirkung treten dürften, bis sie durch ein Gesetz genehmigt und so für alle vertragschliessenden Theile bindend waren.

Nachdem verschiedene Uebereinkommen, welche mit den römischen Bahnen und den italienischen Südbahnen abgeschlossen werden sollten, vom Parlamente abgelehnt worden waren, und nachdem der Ankauf des Bahnnetzes der Alta Italia eine Thatsache geworden, schloss die Regierung in der Absicht, den Staat von den alten, drückenden Konzessionslasten zu befreien, wieder Herr aller Bahnen zu werden und zu einer neuen Beordnung schreiten zu können, mit den italienischen Südbahnen ein neues Uebereinkommen über den blossen Ankauf ihres Bahnnetzes ab, und unter dem Ministerium Depretis wurde am 22. November 1877 ein hierauf bezüglicher Gesetzentwurf, welcher auch den Ankauf der römischen Bahnen vorsah, der Kammer vorgelegt. Als Vergütung für die Abtretung der römischen Bahnen, deren dem Ankaufe zu Grunde zu legender Werth auf 472 000 000 L. (oder 300 000 L. für das Kilometer) festgesetzt worden war, sollte die Regierung geben: a) 7,50 L. fünfprozentiger konsolidirter Rente für jede gewöhnliche Aktie; b) 10 L. Rente für jede Vorzugsaktie; c) 23,10 L. Rente für jede garantirte Aktie; sie sollte ferner alle Schulden, Lasten und Obligationen der Gesellschaft übernehmen. Für die italienischen Südbahnen, welche für den Bau ihrer Linien und die Beschaffung des Betriebsmaterials 413 000 000 L. (286 000 L. für das Kilometer) ausgegeben hatten, sollte folgende Vergütung geleistet werden: a) 25 L. fünfprozentiger konsolidirter Rente für jede der 199 340 ausgegebenen Aktien; b) Uebernahme der Verzinsung und Tilgung der Obligationsschulden seitens des Staates. Mit der Annahme dieses Gesetzentwurfes hätte auch die Wirksamkeit des Gesetzes vom 30. Dezember 1871 aufgehört, mit welchem den italienischen Südbahnen der Betrieb der calabrisch - sizilischen Bahnen überlassen worden war. Der grosse und langwierige Kampf, der sich bei der Vorlage dieses Gesetzes zwischen den Anhängern des Staatsbetriebes und denen des Privatbetriebes entspann, endete mit dem bereits früher erwähnten Sturze des Ministeriums, welches das Gesetz zum Ankaufe und Staatsbetriebe aller italienischen Bahnen vor die Kammer gebracht hatte, und mit dem Siege der Verfechter des Privatbetriebes.

Aber infolge verschiedener parlamentarischer Begebenheiten gelangten weder das Gesetz für die Genehmigung der obigen Rückkaufsverträge, noch jenes, durch welches der Betrieb der italienischen Bahnen den neu zu bildenden Gesellschaften der Mediterranea und der Adriatica (an Stelle der alten Gesellschaft der Südbahnen) anvertraut werden sollte, zur Berathung; vielmehr wurde durch ein anderes Gesetz vom 8. Juli 1878 bestimmt, dass eine Untersuchungskommission mit der Aufgabe einzusetzen sei „zu beurtheilen, in welchem Maasse die bis dahin im Eisenbahnbetriebe befolgten Systeme sowie die Verhältnisse, Berechnungen und Grundsätze, auf denen die erwähnten Rückkaufs- und Betriebsverträge fussten, den allgemeinen Staatsinteressen entsprächen, und welche Art der Betriebsführung durch Privatgesellschaften vorzuziehen sei“. Inzwischen hatte der Staat selbst den einstweiligen Betrieb des Netzes der Alta Italia übernommen, für welches das mit der österreichischen Südbahn abgeschlossene Zusatzübereinkommen am 30. Juni 1878 abgelaufen war.

Endlich im Januar 1880 genehmigte das Parlament den Ankauf der römischen Linien, deren Betrieb in die Hände der italienischen Südbahnen übergegangen war, als sich die Gesellschaft der römischen Bahnen nicht mehr halten konnte, und es wurde mit der Gesellschaft der Südbahnen, welche unter den schwierigsten Verhältnissen nach einem Zeitraum grösster Gefahr für ihr Fortbestehen dennoch sich behauptet hatte und um jene Zeit

sogar innerlich und äusserlich gekräftigt dastand, ein Vertrag geschlossen, welcher ihr den Weiterbestand als Eigenthümerin ihrer Linien sicherte, während sie andererseits aufhörte, die Konzession des Betriebes der eigenen Linien nnd derjenigen der verschwnndenen römischen und calabrisch-sizilischen Gesellschaft zu besitzen. So ging das Betriebsrecht aller jener Bahnen der Halbinsel auf den Staat über, welche den vier grossen Gesellschaften angehört hatten, die durch das berüchtigte Gesetz vom Jahre 1865 errichtet worden waren; dieses Gesetz, das die Beordnung des Eisenbahnwesens in Italien auf ein ganzes Jahrhundert sichern sollte, hatte nach kaum 15 Jahren keine anderen Spuren von sich hinterlassen, als die allerdings sehr fühlbaren im Staatsschnldbuche. Da jedoch die Entscheidnng über die endgültige Neugestaltung des Bahnwesens, die erst im Jahre 1885 vor sich ging, zu lange auf sich warten liess, musste der Staat den italienischen Südbahnen den Betrieb der genannten Linien überlassen. Die darauf folgenden gesetzlichen Maassnahmen und die Schlussfolgerungen, zu denen die oben erwähnte Untersuchungskommission gelangte, befinden sich jedoch in so innigem Zusammenhange mit den jetzt noch bestehenden Eisenbahnbetriebsverhältnissen, dass es richtiger ist, davon im zweiten Theile dieser Abhandlung zu sprechen, der sich gerade mit den gegenwärtigen Eisenbahnzuständen Italiens beschäftigen soll.

Aber vor dem Schlusse dieses ersten Theiles, welcher sich auf einen Zeitraum bezieht, in dem die Thätigkeit der Regiernng und des Parlaments vielfach der schärfsten Verurtheilnng unterzogen wurde und noch wird, sei es gestattet, das in dem werthvollen Berichte der besagten Untersuchnngskommission gegebene Urtheil wörtlich wieder zu geben:

„Unser Eisenbahnwesen wurde in seiner Entwickelung durch Ursachen verschiedener Art gehemmt . . . ., aber es kann nie genug jene Unsicherheit in der Erkenntniss der gegenseitigen Rechte und Pflichten des Staates und der verschiedenen Bahngesellschaften bedauert werden, von der jene Zeit so reich an Beispielen war; für diese Unsicherheit und Unbeständigkeit des Verhältnisses zwischen Staat und Betriebsinhaber kann jedoch theilweise eine Erklärung gefnnden werden in den schwierigen finanziellen Verhältnissen unseres Landes im Jahre 1865 und in den daranf folgenden Jahren, in der Besserung der Lage nach dem Jahre 1871, in verschiedenen politischen Begebenheiten, wie z. B. der wiederholten Verlegung der Landeshauptstadt nnd der Vereinigung der verschiedenen Länder znm Einheitsstaate Italien, und schliesslich im Bestreben nach einer höheren Auffassung von den Obliegenheiten des Staates gegenüber seinen Angehörigen; ein Bestreben, das leicht über die erwünschte Grenze hinausgeht, wenn es nicht durch ein anderes gleich hohes Ideal, das der Freiheit und der Gerechtigkeit, in den richtigen Schranken gehalten wird.“ (Fortsetznng folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Weckerleitungen bei Stationsblockwerken. Nach den für die preussischen Staatsbahnen geltenden Grundsätzen für die Ausführung der elektrischen Blockeinrichtungen sind für die bei der Bedienung der Stationsblockwerke regelmässig wiederkehrenden Meldnngen Wecker in besonderer Leitnng anzubringen, falls Fernsprecher nicht vorhanden sein sollten. Diese Bestimmung ist vielfach so aufgefasst worden, dass da, wo Fernsprecher vorhanden, also keine besonderen Weckleitungen nöthig sind, die Weckzeichen in der Blockleitung gegeben werden sollen; sie bezweckt aber, wie der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem neuerlichen Erlasse an die königlichen Eisenbahndirektionen ausgesprochen hat, die Benutznng der Fernsprechleitungen zum Abgeben der Weckzeichen vorzuschreiben, falls keine besonderen Leitungen für das Wecken vorhanden sind, damit die Störungen vermieden werden, die in den Blockleitnngen bei gleichzeitigem Wecken und Blocken entstehen können. In diesem Erlasse ist anch darauf hingewiesen, dass die Vorschrift, beim Fehlen von Fernsprechern besondere Weckleitungen anzulegen, sich nur auf die Stationsblockung, nicht aber auf die Streckenblocknng bezieht.

— Die Wahrnehmung des Fernsprechdienstes in den Geschäftshäusern der Eisenbahndirektionen durch weibliche Personen, auf welche die für den Telegraphendienst geltenden Vorschriften anznwenden sind, ist vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden.

— Mitnahme von Handgepäck in die Eisenbahnwagen. Um den von der Presse schon oft besprochenen Rücksichtslosigkeiten einzelner Reisenden entgegenzntreten, hat die Eisenbahndirektion Halle auf einzelnen hierzn geeigneten Bahnhöfen, z. B. in Wittenberg, den dankenswerthen Versuch unternommen, für das in die Wagen mitznnehmende Handgepäck ein gewisses zulässiges, je nach der Wagenklasse verschiedenes Höchstmaass zu bezeichnen und dessen Anwendnng ohne Weitläufigkeiten nach dem blossen Augenmaass zu erleichtern. Zu dem Zwecke ist an den Ständen der Bahnsteigschaffner in einer Höhe von 1 m über dem Fussboden ein gelber, in der Höhe von 65 cm ein grüner und in einer solchen von 50 cm ein brauner Strich gezogen. Mit Hilfe dieser Striche soll von den Gepäckträgern und Bahnsteigschaffnern eine Prüfung des Gepäcks anf die Znlässigkeit der Mitnahme in die Wagen schon vor dem Betreten der Bahnsteige vorgenommen werden. Als Höchstmaass sollen entsprechend dem in den Wagenabtheilungen verfügbaren Raum gelten: I. Wagenklasse (gelb) 100 cm, II. Wagenklasse (grün) 65 cm, III. Wagenklasse (braun) 50 cm. Diese Maasse beziehen sich also anf die Breite des dem Reisenden im Gepäcknetz zur Verfügung stehenden Ranmes und sollen dem Personal nur einen Anhalt zur Beurtheilung geben, ob der dem Reisenden in der betreffenden Wagenklasse über seinem Sitzplatze im günstigsten Falle zustehende Raum zur Unterbringung des Handgepäcks genügt. Auf diese Weise lassen sich nnberechtigte Ansprüche leichter znrückweisen, als dies im Zuge beim Zugang von Reisenden in bereits über die Gebühr durch Handgepäck belegten Abtheilen möglich ist. Die gleichen Maasse sind für die Gepäckträger bei den Gepäckannahmestellen angebracht.

Es wäre erfrenlich, wenn sich der Versuch bewährte und so ein von allen Seiten, namentlich auch von den Reisenden selbst freudig zu begrüssender Weg gefunden wäre, nicht nur den so oft beklagten Rücksichtslosigkeiten eine Schranke zu setzen, sondern anch selbst rasch beurtheilen zu können, wieviel Handgepäck nnbeanstandet mitgenommen werden kann.

Auf die Traglasten in der IV. Wagenklasse bezieht sich die Anordnnng natürlich nicht.

— Steigende Eisenbahn-Verkehrseinnahmen. Gegenüber dem Pessimismns in Bezug auf die jetzige Lage unseres Erwerbslebens, der namentlich in Börsenkreisen zur Zeit die frühere, stark optimistische Anffassung abgelöst hat, weisen die „Berl. Pol. Nachr.“ daranf hin, dass wenigstens der Verkehr noch kein Zeichen der Stockung aufweist, sich vielmehr noch immer in stark aufsteigender Linie bewegt.

Dies erhellt n. a. deutlich aus einem Vergleiche der Betriebsergebnisse der preussischen Staatsbahnen in den fünf ersten Monaten dieses Jahres mit dem gleichen Zeitraume des Vorjahres. In der Zeit vom 1. April bis Ende August 1899 waren die Betriebseinnahmen der in Rede stehenden Bahnen gegenüber dem Vorjahre um 30 000 000 ℳ gestiegen, und zwar vertheilte sich dieses Mehr ungefähr zu einem Drittel auf den Personen- und zn zwei Dritteln auf den Güterverkehr. In der Zeit vom 1. April bis Ende August d. J. haben die Staatsbahnen dagegen ein Mehr von 42 600 000 ℳ gegen das Vorjahr erbracht, und zwar vertheilt sich diese Znnahme des Verkehrs wiederum ziemlich genan zu einem Drittel auf den Personen- und zu zwei Dritteln anf den Güterverkehr. Die Steigerung der Betriebseinnahmen übertrifft im lanfenden Jahre die des Vorjahres um über 40 % und in demselben Maassstabe hat insbesondere eine weitere Znnahme des Güterverkehrs stattgefunden. Dass diese Hebung des Verkehrs bis zur Gegenwart fortdanert, zeigt endlich die Thatsache, dass auch im Monat Augnst des laufenden Jahres die Betriebseinnahmen sehr viel höher gestiegen sind als in demselben Monate des Vorjahres. Während sich damals eine Mehreinnahme von 7 600 000 ℳ

ergab, beläuft sich diese im letzten Monat auf nahezu 9 000 000 Mark. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die im August vorigen Jahres um 4 700 000 ℳ. gestiegen waren, sind in diesem Jahre um 6 200 000 ℳ. gewachsen.

Diese Zahlen, so schliessen die „Berl. Pol. Nachr.", liefern den erfreulichen Beweis, dass der Verkehr nicht nur nicht stockt oder zurückgeht, sondern in lebhafter Fortentwickelung begriffen ist.

— **Nürnberger Ringbahn.** Die Vorarbeiten zur letzten Theilstrecke der Bahn, nämlich von Nürnberg Nordbahnhof nach Grossreuth, werden nunmehr in Angriff genommen, so dass nach Aufstellung des Einzelprojektes in die Grunderwerbungen für diese Linie eingetreten werden kann. Die Linie läuft ab Nordbahnhof unweit Grossreuth hinter der Veste nach Kleinreuth, Wetzendorf, Thon und kreuzt oberhalb Schnigling vermittelst einer 12 m hohen Brücke das Thal der Pegnitz. Von da überschreitet die Ringbahn die Nürnberg-Fürther Landstrasse, die Ludwigsbahn, die Staatsbahn und den Ludwigs-Donau-Mainkanal bei Doos-Muggenhof und mündet unterhalb Geissmannshof nächst Grossreuth bei Schweinau in die Umgehungsbahn ein. Fur diese Bahnstrecke sind mehrere grössere Kunstbauten auszuführen, die längere Zeit zu ihrer Vollendung bedürfen. Die Eröffnung der gedachten Lokalbahn ist erst für den Sommer 1905 in Aussicht genommen. Sie wird ebenso wie der östliche Zweig der Ringbahn zunächst nur dem Güterverkehr dienen, da für die Zulassung des Personenverkehrs zur Zeit kein Bedürfniss besteht.

— **Probefahrt auf der Elberfelder Schwebebahn.** Seine Majestät der Kaiser beabsichtigt bekanntlich durch eine Fahrt auf der Elberfelder Schwebebahn dies bisher einzigartige Unternehmen einzuweihen. Aus diesem Grunde haben vor einigen Tagen der Regierungspräsident aus Düsseldorf und der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld mit einer Anzahl höherer Regierungs- und Eisenbahnbeamten eine Fahrt auf der Schwebebahn bis Vohwinkel und zurück unternommen, die glatt und ohne Zwischenfall verlief.

— **Der neue badische Personenbahnhof in Basel** wird nach der „Schweizerischen Bauzeitung" um etwa 600 m in nordöstlicher Richtung von dem jetzigen Personenbahnhof angelegt, während der neue badische Güterbahnhof zwischen dem jetzigen Personenbahnhof und dem Rangirbahnhof zu liegen kommt. Ursprünglich war nur eine Hebung des Personenbahnhofes an seiner jetzigen Stelle um 4 m und eine Verlegung nur des Güterbahnhofes vorgesehen, doch nahm man schliesslich die gänzliche Verlegung auch des Personenbahnhofes in Aussicht, weil das jetzige Bahnhofsgelände für eine neue Anlage zu klein ist, eine weitere Ausdehnung aber wegen der bis dicht an den Bahnhof sich erstreckenden Bebauung nur mit grossen Kosten möglich wäre. Dazu käme noch, dass die Hebung des ganzen Bahnhofes um 4—5 m äusserst schwierig und sehr kostspielig gewesen sein würde. Die Kosten der alsdann nöthigen gesammten Um- und Neubauten waren auf mehr als 25 000 000 Fr. veranschlagt. Während der jetzige Personen- sammt Güterbahnhof eine Fläche von etwa 150 000 qm in Anspruch nimmt, bedeckt der neue Personenbahnhof allein schon eine Fläche von 250 000 qm. Dieser wird nach dem zwischen der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen und den Behörden des Kantons Basel Stadt im März d. J. getroffenen Uebereinkommen an der Schwarzwaldallee angelegt, und zwar als hochliegender Durchgangsbahnhof. Er wird sich 6 m über den bestehenden oder noch anzulegenden, unter dem Bahnhof durchzuführenden Hauptverkehrsstrassen erheben; die Bahnsteige sollen 280 m lang, 12—18 m breit und mit grossen Hallen überdeckt werden. Die ganze Anlage des Personen- und des Güterbahnhofes wird geräumig und zweckmässig erstellt und das Aufnahmegebäude architektonisch schön erbaut. Der Kanton Basel Stadt leistet einen Beitrag von 2 000 000 Fr.; der Bau wird 1901 begonnen und soll 1905 vollendet sein. Der Kanton Basel Stadt erwirbt das nach Vollendung des neuen Bahnhofes frei werdende Bahngelände zum Preise von 4 000 000 Fr. einschliesslich der Gebäude.

— **Genesungsheim für Staatseisenbahnbeamte.** Die bereits in Nr. 74 d. Ztg. erwähnte Bewegung für die Errichtung eines Genesungsheims scheint in den betheiligten Kreisen erfreulicher Weise jetzt mehr und mehr Boden zu gewinnen; denn die Blätter der einzelnen Beamtenvereine erörtern den Gegenstand in eingehenden Darlegungen. So finden wir in Nr. 37 der „Deutschen Verkehrsblätter", der vom deutschen Eisenbahnbeamtenverein geleiteten Wochenschrift, einen Aufsatz des Bahnarztes Dr. Davidsohn in Schneidemühl, der schon seit Jahren in Wort und Schrift diese Bestrebungen auf das Eifrigste gefördert hat. Er spricht sich jetzt für die Einberufung einer grösseren Versammlung aus, zu welcher in erster Linie die Vertreter aller bedeutenderen Eisenbahnvereine zu laden wären, und weist darauf hin, dass auch in der Frage der Lungenheilstätten eine in Berlin abgehaltene grössere Versammlung von ausschlaggebender Bedeutung gewesen sei und auf diese Weise unendlichen Nutzen gestiftet habe. Zugleich aber ermahnt er die Vereine und namentlich den Lokomotivführerverein, in dieser Sache nicht vereinzelt vorzugehen, sondern gemeinsam auf Errichtung von Genesungsheimen für alle Beamte des äusseren Dienstes hinzuwirken. Gleichzeitig bringt das „Flügelrad", die vom Verbande mittlerer Staatseisenbahnbeamten herausgegebene Zeitschrift, einen Auszug aus der vom Regierungsrath Dr. Grünberg, dem Vorsitzenden der Invaliditäts-Versicherungsanstalt für die preussischen Staatsbahnen, in der Lokomotivführerversammlung zu Strassburg gehaltenen Rede. An der Hand der bei der Errichtung der Lungenheilstätten gemachten Erfahrungen veranschlagt Herr Regierungsrath Grünberg das Erforderniss für ein zur Aufnahme von 100 Personen geeignetes Genesungsheim auf 400 000 ℳ. und fährt dann fort: „Die Summe ist ja gross und es scheint, als wenn man davor zurückschrecken müsste; das ist aber bei näherer Beleuchtung nicht der Fall. Wenn Sie davon ausgehen, dass Sie 60 000 ℳ. als ersten Grundstock ansammeln und davon etwa 50 000 ℳ. verwenden, um den ersten Anfang zu machen, den Grund und Boden zu kaufen und die ersten Auslagen zu bestreiten, so handelt es sich um eine weitere Ausgabe von etwa 350 000 ℳ.; das sind $^7/_8$ der Ihnen entstehenden Kosten, und wenn wir annehmen, dass Sie sehr sparsam gebaut haben — und das werden Sie zweifellos unter guter Auswahl des Ortes thun —, so wird das nicht $^7/_8$ des wirklichen Werthes betragen, sondern es wird vielleicht nur $^7/_{10}$ bis $^8/_{10}$ des wahren Werthes darstellen. In Höhe von $^7/_{10}$ bis $^8/_{10}$ des wirklichen Werthes werden Sie also die Mittel anderswo hernehmen müssen und zwar durch Aufnahme einer Hypothek. Ich zweifle nicht, dass Sie in der Höhe von $^8/_{10}$ des wirklichen Werthes eines solchen Erholungs- und Genesungsheims unschwer Kredit finden werden. Ihr Verein ist so stark und gross, dass Bankinstitute Ihnen voraussichtlich gern die Gelder geben werden. Andererseits ist aber auch klar, dass die Gelder jetzt theuer sind, dass Sie dieselben voraussichtlich nicht zu einem niedrigeren Zinsfuss als zu 4,5 %, vielleicht sogar nicht unter 5 % bekommen werden. Das würde eine Verzinsung ergeben von ungefähr 16 000 ℳ. für das Jahr. Das klingt vielleicht auch zurückschreckend, ist aber nicht so schlimm, wenn Sie berechnen, dass Sie 100 Plätze haben, welche mindestens 26 Wochen im Jahre besetzt sein werden. Das sind 2 600 Wochen, und auf diese Wochenzahl vertheilt, müssen Sie den Betrag aufbringen, das macht 6 ℳ. für die Woche, oder noch reichlicher gerechnet 1 ℳ. für den Tag. Im weiteren kann man annehmen, dass die Verpflegung mit 2,00 bis 2,50 ℳ. täglich bestritten werden kann, immer unter der Voraussetzung, dass Sie für etwa 100 Menschen zu sorgen haben. Dann wird der Betrag vollständig genügen, und unter Zuschlagung von 1 ℳ. für die Verzinsung werden Sie für die Unterbringung höchstens 3,00 bis 3,50 ℳ. täglich zu erheben brauchen. Hierbei sind übrigens alle übrigen Unkosten mit berechnet, für Beleuchtung, Heizung, Personal, Verwaltung, Reparaturen, Steuern usw. Die Gesammtkosten würden sich also für den Tag auf 3,00 bis 3,50 ℳ. stellen. Das sind für einen Urlaub von 14 Tagen 50 ℳ. und für einen dreiwöchentlichen Urlaub 70 ℳ., Beträge, die in Ihrem Stande wohl von jedem ohne Anstrengung und ohne den Seinigen etwas zu entziehen, aufgebracht werden können, wenn Sie wissen, dass Sie dafür eine vorzügliche Erholung in einem schönen, gut eingerichteten Erholungsheim finden können."

Durch diese Vorschläge ist für die ganze Sache ein festgestecktes Ziel gewonnen, das u. E. den weiteren Bestrebungen der Vereine die Richtung geben kann. Niemand wird nach diesen Darlegungen bezweifeln, dass es sich hier um ein erreichbares Ziel handelt; doch wird bei der Höhe der aufzuwendenden Summe ein einmüthiges Zusammenhalten aller betheiligten Beamtenkreise erforderlich sein, und wir können unter diesen Umständen Herrn Dr. Davidsohn nur Recht geben, wenn er die verschiedenen Beamtenvereine vor einem vereinzelten Vorgehen warnt und zunächst auf eine Zusammenfassung aller betheiligten Kräfte hinarbeitet.

— **Der Gesangverein der Staatseisenbahnbeamten in Dresden** unternahm in der Zeit vom 20. bis 24. d. Mts. in Stärke von 100 Theilnehmern eine Sängerfahrt nach Wien zum Besuche des Gesangvereins österreichischer Eisenbahnbeamten daselbst. Dem sächsischen Vereine wurde nicht nur von seinen Sangeskollegen, sondern auch von den übrigen grösseren Sängervereinigungen Wiens (Männergesangverein, Schubertbund usw.) eine überaus herzliche und ehrende Aufnahme zu theil. Besonders hervorgehoben zu werden verdient der Empfang der Dresdener Gäste beim Bürgermeister Dr. Carl Lueger im grossen Festsaale des Rathhauses, dem sich ein von der Stadt Wien gegebenes Frühstück anschloss.

— **„Das Flügelrad"**, das vom Verbande der mittleren Staatseisenbahn-Beamten herausgegebene Organ, welches

bislang in Berlin erschien, siedelt zufolge eines Beschlusses des diesjährigen Verbandstages mit dem 1. Oktober d. J. nach Köln über, wo die von Herrn Dr. Otto Schmelzer geführte Schriftleitung fortan ihren Sitz nehmen wird.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: Der Geheime Baurath Janssen, bisher in Magdeburg, zur Wahrnehmung der Stellung des Oberbauraths an die Eisenbahndirektion in Bromberg; die Regierungs- und Bauräthe: von Flotow, bisher in Münster i. W., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, Werner, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Münster i. W., Werren, bisher in Altena, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, Ruegenberg, bisher in Bielefeld, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Essen a. R. und Massmann, bisher in Cottbus, als Mitglied (auftrw.) an die Eisenbahndirektion in Köln; die Regierungsräthe: Dr. Riesen, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Köln, Mallison, seither aus dem Staatseisenbahndienste beurlaubt — früher Mitglied der Eisenbahndirektion in Danzig — an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, Lüttke, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. und Schmidt (Ernst), bisher in Essen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Berlin; der Regierungsassessor Vieregge, bisher Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Schorre, bisher in Güsten, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Aschersleben, Bussmann, bisher in Gleiwitz, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Bielefeld, Grossjohann, bisher in Karthaus i. Westpr., nach Berent als Vorstand (auftrw.) der am 1. Oktober d. J. daselbst errichteten Betriebsinspektion, Berns, bisher in Stendal, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 3 nach Cottbus, Gremler, bisher in Swinemünde, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion 2 nach Gleiwitz, Bindel, bisher in Bromberg, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Altena, Michaelis, bisher in Frankenberg, zur Betriebsinspektion 2 in Cassel, Thiele, bisher in Ortelsburg, nach Tilsit zur Leitung der ausführlichen Vorarbeiten zum Bau einer Nebenbahn von Pogegen nach Laugszargen, Klüsche, bisher in Schweidnitz, als Vorstand der Bauabtheilung nach Breslau, Meyer, bisher in Neidenburg, zur Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., Wallwitz, bisher in Falkenburg, als Vorstand der Bauabtheilung nach Polzin, Ulrich, bisher in Beuthen O/S., zur Eisenbahndirektion in Hannover und Ilkenhans, bisher in Köln-Deutz, zur Eisenbahndirektion in Elberfeld; die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren: Büttner, bisher in Tarnowitz, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Wiesbaden, Toennes, bisher in Dortmund, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Osnabrück, Hilf, bisher in Wiesbaden, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Hameln, Turnier, bisher in Osnabrück, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Dortmund, Mayer, bisher in Bielefeld, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Tarnowitz, Böhm, bisher in Kattowitz, als Vorstand der Verkehrsinspektion 1 nach Berlin und Bahn, bisher in Hameln, als Vorstand der Verkehrsinspektion 1 nach Allenstein.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Lehmann in Cottbus ist die Leitung der Betriebsinspektion 2 daselbst übertragen.

Der seitherige Eisenbahn-Betriebskassenrendant Tietze in Berlin ist zum Eisenbahn-Hauptkassenrendanten bei der Eisenbahndirektion in Erfurt ernannt.

Der Ober-Baurath bei der Eisenbahndirektion in Bromberg, Blanck, sowie die Eisenbahndirektoren Monjé, Vorstand der Werkstätteninspektion in Halle a/S., Stempel, Vorstand der Maschineninspektion 1 in Münster i/W. und Rost, Vorstand der Verkehrsinspektion 1 in Berlin, sind in den Ruhestand getreten.

Der Regierungs- und Baurath Hin, Mitglied der Eisenbahndirektion in Köln, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Marhold, Vorstand der Bauabtheilung in Breslau, sind aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Im Bereich der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind die bisherigen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Baurath Bossert in Colmar und Baurath Bozenhardt in Strassburg i/E. zu Eisenbahn-Betriebsdirektoren unter Belassung des Ranges der Räthe vierter Klasse ernannt und ist denselben die Verwaltung der Betriebsdirektion Metz bezw. Strassburg II übertragen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Rechtzeitige Veröffentlichung der Tarifermässigungen im Güterverkehr.** Das Eisenbahnministerium hat die Privatbahnverwaltungen verständigt, dass die stetig sich steigernde Anzahl der Tarifermässigungen im Güterverkehre es im Interesse einer rechtzeitigen Verlautbarung der gegen Ende des Kalenderjahres für das nächstfolgende Jahr zur Erneuerung gelangenden und der damit zusammenfallenden neuen derartigen Verlautbarungen mehr denn je geboten erscheinen lasse, dass der Administration des „Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schifffahrt" die betreffenden Kundmachungen möglichst rechtzeitig eingesendet werden, damit die Bestimmung, durch welche die Möglichkeit geboten wird, in der ersten Hälfte des Monats Januar zur Kundmachung gelangende Tarifermässigungen mit Rückwirkung bis auf den ersten Tag des Kalenderjahres zur Veröffentlichung zu bringen, auf unvermeidliche Fälle beschränkt bleibe.

In dieser Beziehung hat das Eisenbahnministerium den Bahnverwaltungen mitgetheilt, dass es unerwünscht wäre, wenn eine Verlängerung dieses Termines für die Verlautbarung der mit Gültigkeit vom 1. Januar zu gewährenden Tarifermässigungen, wie sie im laufenden Jahre ausnahmsweise zugestanden werden musste, in der Folge wieder erforderlich werden sollte.

— **Eisenbahnverbindung Aspang-Hartberg.** Unter den in dem Eisenbahnbauplan der Regierung enthaltenen Linien befindet sich auch jene einer Eisenbahnverbindung von Hartberg nach Friedberg als erste Theilstrecke der in Aussicht genommenen Verbindung Hartberg-Aspang. Vom Eisenbahnministerium ist die Ausschreibung der politischen Begehung des Projektes Hartberg-Friedberg angeordnet worden und wird diese Amtshandlung voraussichtlich noch im Oktober stattfinden Was die Fortsetzung von Friedberg gegen Aspang anbelangt, so haben die weit fortgeschrittenen allgemeinen Studien in betreff der Ueberschienung des Wechsels ein befriedigendes Ergebniss geliefert.

— **Kapitalsvermehrung der Graz-Köflacher Bahn.** Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Graz-Köflacher Bahn in dieser Angelegenheit dürften in naher Frist wieder aufgenommen werden. Wie verlautet, sollen diese Verhandlungen jetzt auf einer geänderten Grundlage geführt werden. Bisher forderte die Regierung, dass die Gesellschaft als Entschädigung für die Genehmigung der Ausgabe neuer Aktien oder Prioritäten die Kohlentarife ermässige. Jetzt soll aber wieder auf eine in früherer Zeit von der Regierung ausgesprochene, inzwischen jedoch fallen gelassene Anregung zurückgegriffen werden. Die Regierung legte nämlich seinerzeit der Graz-Köflacher Bahn nahe, den Betrieb der steierischen Lokalbahn Wieseldorf-Stainz, welche an die Graz-Köflacher Bahn anschliesst, zu übernehmen. Diese Lokalbahn hat bisher ungünstige Ergebnisse geliefert und in den letzten Jahren nicht einmal die Betriebskosten gedeckt. Man nimmt jedoch an, dass bei einer Uebernahme durch die Graz-Köflacher Bahn das Betriebsergebniss der genannten Lokalbahn wieder in absehbarer Zeit sich bessern werde. Für die Verzinsung und Tilgung des aufgenommenen Kapitals, welches 500 000 fl. beträgt, würde allerdings gegenwärtig durch die Ergebnisse des Betriebes nicht vorgesorgt sein, und die Graz-Köflacher Bahn müsste die Kosten für die Verzinsung und Tilgung aus eigenen Mitteln bestreiten. Die hieraus erwachsenden Lasten würden sich für die Graz-Köflacher Bahn jährlich ungefähr auf 25 000 fl. stellen, sich aber selbstverständlich vermindern, wenn sich die Betriebsergebnisse der Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz bessern sollten. Die Graz-Köflacher Bahn soll geneigt sein, auf diesen Wunsch der Regierung einzugehen und den Betrieb der genannten Lokalbahn zu übernehmen, wenn ihr die Bewilligung zur Ausgabe neuer Prioritäten ertheilt werden würde. Die Kohlentarife sollen angeblich vorerst nicht ermässigt werden, deren Herabsetzung würde aber wahrscheinlich in naher Zeit erfolgen müssen, da die in der Konzession angegebene Ertragsgrenze in absehbarer Zeit erreicht werden dürfte.

— **Lokalbahnprojekt Friedland-Reichsgrenze bei Heinersdorf.** Dem Bezirksausschuss Friedland in Böhmen wurde die Konzession zum Bau und Betrieb einer als vollspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Friedland der süd-norddeutschen Verbindungsbahn bis zur Reichsgrenze nachst Heinersdorf ertheilt. Rücksichtlich des Anschlusses der konzessionirten Bahn an das preussische Eisenbahnnetz bei Heinersdorf sowie des Verkehrsdienstes in der Anschlussstation bleibt die Festsetzung der einschlägigen Bestimmungen dem Abschlusse eines Staatsvertrages mit der preussischen Regierung vorbehalten.

— **Die Bahnhoffrage in Reichenberg.** Bekanntlich hat die süd-norddeutsche Verbindungsbahn anlässlich der Eröffnung der neuen Eisenbahnlinie Teplitz-Settenz-Reichenberg die Ausgabe von Personenfahrkarten zwischen Reichenberg und Rosenthal, dem vorläufigen Endpunkt der neueröffneten Bahnlinie, eingestellt. Die süd-norddeutsche Verbindungsbahn, als die betriebführende Bahn der Linie Reichenberg-Gablonz, glaubte zu dieser Maassregel greifen zu müssen, weil die örtlichen Verhältnisse im Bahnhofe Reichenberg sehr beschränkte sind und weil ausserdem auch die Gefahr bestand, dass im Falle eines direkten Ueberganges der Reisenden von Rosenthal nach Reichenberg grosse Zugverspätungen auf der Reichenberg-Gablonzer Bahn stattfinden würden. Diese Verfügung hat nicht verfehlt, in den betheiligten Kreisen unliebsames Aufsehen zu erregen und es sind vielfache Vorstellungen, ausgehend von Stadtvertretungen, Handelskammern und anderen Körperschaften, an das Eisenbahnministerium gelangt. Dem Vernehmen nach hat das Eisenbahnministerium nunmehr an die süd-norddeutsche Verbindungsbahn die Aufforderung gerichtet, die getroffene Verfügung sofort aufzuheben und die Ausgabe von Fahrkarten zu den genannten Stationen zu bewerkstelligen.

— **Die neuerworbenen Kohlenfelder der Südbahn.** Wie kürzlich gemeldet, hat die Südbahn bei Gonobitz eine ausgedehnte Bodenfläche erworben und sich das Schürfungsrecht auf derselben gesichert. Der Preis, um den die Gesellschaft das Gebiet an sich brachte, beträgt 50 000 fl. Die auf Grund eines fachmännischen Gutachtens vorgenommenen Schürfungen sollen ein sehr günstiges Ergebniss geliefert und das Vorhandensein ergiebiger Lager vorzüglicher Kohle festgestellt haben. Von dem Umfange der Kohlenlager, bezüglich deren die Mächtigkeit der vorgefundenen Flötze vielversprechende Aussichten eröffnet, wird es abhängen, inwieweit die schon in den nächsten Monaten beginnende Förderung das Brennmaterial über den Bedarf des der Gesellschaft gehörigen Grazer Stahlwerkes, welches zunächst aus dem neuen Kohlenwerke versorgt werden soll, hinaus auch den Eisenbahnbedarf wenigstens theilweise zu befriedigen imstande sein wird.

— **Ein drittes Schnellzugpaar zwischen Wien und Triest.** Es wurde schon vor längerer Zeit gemeldet, dass beabsichtigt sei, den bestehenden beiden Schnellzugpaaren zwischen Wien und Triest mit Rücksicht auf den ausserordentlich gesteigerten Verkehr noch ein drittes Schnellzugpaar hinzuzufügen. Da die hierüber mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen ein günstiges Ergebniss geliefert hatten, hat die Südbahn die nöthigen Einleitungen zur Einführung der neuen Schnellzüge getroffen und insbesondere auch die erforderlichen Fahrbetriebsmittel in Bestellung gebracht. Die Angelegenheit hat sich indessen aus mehrfachen Gründen verzögert, so dass die neuen Schnellzüge bisher nicht in Verkehr gesetzt werden konnten.

— **Lieferzeitüberschreitung infolge des Tunneleinsturzes bei Pressburg.** Das Bezirksgericht in Handelssachen in Wien hat seiner Zeit einer Klage gegen das Eisenbahnärar und die ungarischen Staatsbahnen auf Zahlung von 699 Kr. Schadenersatz wegen Lieferfristüberschreitungen anlässlich des Tunneleinsturzes bei Pressburg Folge gegeben. Bei der grundsätzlichen Wichtigkeit des Falles haben die verurtheilten Bahnen Berufung eingelegt. Das Handelsgericht hat jedoch die Berufung zurückgewiesen und das erstrichterliche Urtheil bestätigt. Das erstrichterliche Urtheil war, wie die Begründung sagt, nach der Sachlage, dem Gesetze und dem Eisenbahnbetriebsreglement zu bestätigen. Da der Tunneleinsturz am 18. Januar 1900 erfolgte, sei das den Transport erschwerende Ereigniss zur Zeit der Aufgabe der Transporte vom 21. bis 26. Januar schon bekannt gewesen. Die Betriebsstörung sei keine vollständige, sondern der Transport nur erschwert gewesen. Nach § 86 Eisenbahnbetriebsreglement sei die Bahn von der Haftpflicht nur befreit, wenn sie nachweist, dass sie den Unfall nicht herbeigeführt hat und die Versänmung der Lieferfrist unabwendbar war. Da der gesammte Verkehr nicht eingestellt war, hätte der direkte Beweis erbracht werden müssen, dass gerade die strittigen sieben Wagen nicht befördert werden konnten. Thatsächlich seien gleichzeitig aufgegebene Güter rechtzeitig in Wien angelangt. Der Beweis bezüglich der sieben Wagen hätte in diesem Falle erbracht werden müssen, was nicht geschehen sei.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft hat, wie gemeldet wird, ihre Beschwerden gegen den Bau dieser elektrischen Bahn beim Verwaltungsgerichtshofe zurückgezogen, was darauf schliessen lässt, dass eine gütliche Vereinbarung mit dem geplanten Unternehmen bereits erfolgt oder zu gewärtigen ist. Da nun auch die strittigen Fragen mit der Gemeinde Wien im wesentlichen geordnet sind, ist der Konzessionserwerber sowohl bei der österreichischen Regierung, als auch durch die Gemeinde Pressburg bei der ungarischen Regierung um die Ertheilung der endgültigen Konzession zum Bau und Betriebe dieser Bahn eingeschritten.

— **Kapitalvermehrung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Wie bereits gemeldet, hat der ungarische Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Bewilligung zur Aufnahme einer schwebenden Schuld von 1 000 000 Kr. behufs Deckung der Kosten für die im Interesse des gesteigerten Verkehrs auf den ungarischen Linien der Gesellschaft nothwendigen neuen Herstellungen ertheilt. Wie verlautet, hat auch der österreichische Eisenbahnminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister der Gesellschaft die Bewilligung zur Aufnahme einer schwebenden Schuld für die auf den österreichischen Linien der Gesellschaft zum gleichen Zwecke nöthigen Herstellungen ertheilt.

Rumänien.

— **Der rumänische Aussenhandel.** Aus der vom Finanzministerium herausgegebenen Darstellung des Aussenhandels im Jahre 1899 ergiebt sich, dass der Werth der Einfuhr 338 267 938 Franken gegen 389 908 439 Fr. im Vorjahre und jener der Ausfuhr 149 119 657 Fr. gegen 283 181 567 Fr. im Vorjahre beträgt. Der Durchschnitt der letzten fünf Jahre belief sich rücksichtlich der Einfuhr auf 378 066 195 Fr. und rücksichtlich der Ausfuhr auf 278 132 940 Fr. Dieser Rückgang des Güteraustausches ist dem ungünstigen Ernteergebniss des vergangenen Jahres zuzuschreiben.

Hauptsächlich sind an dem Güteraustausche mit Rumänien im Jahre 1899 betheiligt gewesen: Oesterreich-Ungarn (Einfuhr 95 671 659 Fr., Ausfuhr 38 443 995 Fr.), Deutschland (Einfuhr 91 095 175 Fr., Ausfuhr 9 669 738 Fr.), England (Einfuhr 60 041 587 Franken, Ausfuhr 10 568 793 Fr.), Frankreich (Einfuhr 22 164 602 Fr., Ausfuhr 5 600 965 Fr.), Italien (Einfuhr 16 457 278 Fr., Ausfuhr 11 264 723 Fr.), Türkei (Einfuhr 13 310 080, Ausfuhr 13 585 072 Fr.), Belgien (Einfuhr 10 502 804 Fr., Ausfuhr 44 113 742 Fr.).

— **Eisenbahnkonzessionen.** Auf Grund des neuen Gesetzes für den Bau und Betrieb von Privatbahnen wurden für folgende Linien die Konzessionen zum Bau und Betriebe gegeben: Jilavele-Slobozia (74 km), Rucar-Gaesti mit Abzweigung nach Tergovistea (85 km), Targul-Neamt-Pascani (34 km), Craiova-Gruia, Pucioasa-Valea Magura (27 km), Bukarest-Buda Palanca, Tulcea-Constanta mit Abzweigung Babadag-Macin (135 km), Albesci-Soimari, Targul-Ocna-Slanic, Draganesti-Giurgiu, Draganesti-Blejesci und Sibiciu-Nehoiasi.

— **Die Einnahmen der Staatsbahnen** betrugen im Juli d. J. aus dem Personenverkehr 1 715 661 Fr., aus dem Gepäckverkehr 69 490 Fr., aus dem Eilgüterverkehr 124 317 Fr. und aus dem Frachtgutverkehr 2 439 002 Fr., insgesammt 4 348 470 Fr. Im Entgegenhalte mit dem gleichen Monate des Vorjahres ergiebt sich eine Mehreinnahme von 432 624 Fr. Die Gesammteinnahmen vom 1. April bis Ende Juli d. J. betragen 14 964 926 Fr.

Vereinsausland.

— **Internationaler Kongress von Angestellten der Transportanstalten.** In Paris ist dieser Tage auch ein Kongress zur internationalen Zusammenfassung der Organisationen der Bediensteten von Transportangestellten abgehalten worden. Neun Länder waren vertreten, Frankreich durch 19, Belgien durch 6, Deutschland durch 5, Holland durch 4, Oesterreich durch 3 Abgeordnete usw. Die Anträge besagen u. a.: „Der Centralrath soll Auftrag erhalten, Propaganda durch Verbreitung von Flugschriften unter den Angestellten von Transportgesellschaften in den Ländern zu machen, in denen noch keine Organisirung besteht. Jeder Verband oder Verein, der in einen Streit verwickelt wird, hat dem Centralrath die erforderlichen Mittheilungen zu übersenden. In den Fällen, da die Arbeitgeber Versuche anstellen sollten, die Organisirungen der Transportarbeiter durch Arbeitsunterbrechungen oder durch Einführung fremder Hilfskräfte zu zerstören, muss ein Aufruf an alle internationalen Kräfte als Vertheidigungsmittel gerichtet werden." Bekanntlich haben bisher die Bemühungen einer internationalen Organisirung der Eisenbahnbediensteten keinen Erfolg gehabt. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen sind von vorn herein allen sozialdemokratischen Bestrebungen im Bereich ihrer Angestellten mit aller Energie entgegen getreten.

— **Pariser Stadtbahn.** Die Zweiglinie, welche von der Place de l'Etoile zum Trocadero führt, ist vollendet und am 21. September abgenommen worden. Es sollen noch einige Tage Probefahrten stattfinden, um den Dienst völlig zu sichern. Die neue Linie erleichtert den Verkehr mit der Ausstellung wesentlich. Auf der elektrischen unterirdischen Stadtbahn kommen immer noch kleinere Unfälle und Störungen verhältnissmässig häufig vor. So war am 24. September Morgens der Betrieb durch eine in Brand gerathene Maschine dreiviertel Stunden lang unterbrochen.

— **Eisenbahnverkehr nach Paris.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat während des Monats August 471 700 Reisende nach Paris befördert gegen 350 000 im August 1899.

— **Manöverleistungen der französischen Eisenbahnen.** Der „Figaro" rühmt, dass die Westbahngesellschaft den Dienst für die grossen Manöver von zwei Armeekorps bei Chartres glatt geleistet hat. Es mussten 52 000 Mann, 1 600 Offiziere und 1 142 Pferde befördert werden, wozu 55 Sonderzüge, 100 Maschinen und 1 880 Wagen aller Art nöthig waren.

— **Eisenbahnverwüstungen durch Gewitterregen auf Korsika.** Vor einigen Tagen ist, wie der „Münch. Allg. Ztg." aus Ajaccio gemeldet wird, an der Ostküste dieser Insel ein furchtbares Gewitter niedergegangen, das von einem mehrere Stunden anhaltenden, wolkenbruchartigen Regen begleitet war und allenthalben bedeutenden Schaden anrichtete. In der Nähe des Bahnhofes von Alistro wurde die Eisenbahnlinie auf einer Strecke von über 200 m vollständig zerstört, desgleichen zwischen den Bahnhöfen von Pronete und Bravona, so dass die Züge, die von Bastia kommen, an der erstgenannten Station halten und die Reisenden umsteigen müssen. Den Verkehr glauben die Ingeniöre nicht vor acht Tagen wieder herstellen zu können. Auch ist der Transport der Weinernte in der Gegend von Aleria unmöglich geworden, da der Bahnhof von Alistro überschwemmt ist.

— **Englisches Gesetz zur Verhütung von Unfällen im Eisenbahnbetriebe.** Dieses Gesetz (Prevention of Accidents Act) ist endlich durch das englische Parlament gegangen und hat am 30. Juli die Genehmigung der Königin erhalten. Wir entnehmen einer Besprechung in der amerikanischen „Railroad Gaz." folgendes: Der erste Antrag auf Erlass dieses Gesetzes stammt aus dem Jahre 1898, und zwar ging der hauptsächlichste Vorschlag dahin, die selbstthätige Güterwagenkuppelung einzuführen. Mr. Hogwood, der Sekretär für die Eisenbahnangelegenheiten des Handelsamtes (Board of Trade), begab sich nach Amerika, um dort die Erfahrungen der Amerikaner mit der dort üblichen Selbstkuppelung kennen zu lernen. Nach seiner Rückkehr wurde dem Parlament ein Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem das Handelsamt ermächtigt sein sollte, nach fünf Jahren die automatische Kuppelung vorzuschreiben, falls die Eisenbahnen nicht selbst vor Ablauf dieser Zeit befriedigende Einrichtungen dieser Art getroffen hätten.

Dieser Antrag fand starken Widerstand, denn alle Güterwagen Englands haben Gelenk- oder Kettenkuppelung und Seitenbuffer. Ausser den Eisenbahninteressenten widersetzten sich auch die Besitzer von Kohlengruben und andere Industrielle, welche tausende von eigenen Wagen besitzen, hartnäckig diesem Antrage. Infolge dessen wurde die Kuppelungsfrage, die wichtigste von allen, aus dem Gesetze gestrichen, und letzteres umfasst nun schliesslich 12 Punkte, aus denen wir folgende hervorheben: Bremshebel auf beiden Seiten der Wagen; Bezettelung der Wagen; Verschieben der Wagen mittelst Stützen und Schlepptauen; Dampf- oder andere Kraftbremsen auf den Lokomotiven; die Beleuchtung der Stationen und Anschlussgleise dort, wo Weichenbedienungen häufig nach Dunkelheit vorgenommen werden; Schutz für die Führung der Weichenzungen und die Signaldrähte und Lage der Weichenhebel; Anlage von Wasserstandsröhren und Schutzvorrichtungen für dieselben; Anschaffung von Werkzeugkästen und Wassermessern auf Lokomotiven; Bewegung von Zügen ohne Bremswagen ausserhalb der Bahnhöfe; Schutzvorrichtungen für die bei der Bahnunterhaltung beschäftigten Arbeiter. Alle diese Punkte beziehen sich auf die persönliche Sicherheit der Beamten; so sollen beispielsweise die beiden ersten Maassregeln das Klettern der Schaffner über und unter die Wagen verhindern. Unsere Quelle meint, dass es gewiss keine Bahnstrecke gibt, auf der nicht Vorschriften über die oben angeführten Punkte sowohl für die Beamten als auch für die Eisenbahngesellschaften von grossem Nutzen wären; dennoch aber würden die Urheber des Gesetzes wenig Freude an dem Erfolg haben. Sie brauchten ein Gesetz, das die selbstthätige Kuppelung einführte, wie es in Amerika besteht, oder wenigstens ein Wohlfahrtsgesetz für ihre Angestellten, das ihnen bei Wahlreden von Nutzen wäre (!); was sie dagegen erreicht haben, sind allgemein bekannte Dinge, mit denen sie in öffentlichen Wahlreden wenig Beifall finden werden. Ausserdem werden die Eisenbahngesellschaften ausführbare Verbesserungen auch ohne Zwang seitens der Regierung einführen. Das Gesetz bestimmt, dass das Handelsamt über die oben angeführten Punkte Verordnungen erlassen solle. Wenn eine Gefahr zu vermeiden ist und wenn die Eisenbahn sie nicht rechtzeitig beseitigt, so ist das Handelsamt befugt, nach eigenem Ermessen dagegen einzuschreiten und Einrichtungen vorzuschreiben, welche die Gefahr verringern oder abstellen. Das Gesetz enthält auch Vorschriften über geeignete Bekanntmachung der Verordnungsentwürfe und die Anhörung etwaiger Einwendungen. Bei eingelegten Berufungen gegen Entscheidungen des Handelsamts, die an die Eisenbahn- und Kanal-Commissioners gehen müssen, haben diese die Pflicht, genau zu untersuchen, ob vorgeschlagene Verordnungen nicht mit dem Verkehr und mit bestehenden zweckmässigen Eisenbahneinrichtungen in Widerstreit gerathen. Wenn eine Vorschrift drei Monate in Wirksamkeit ist, so können Einwände dagegen erhoben werden; wenn sich das Handelsamt weigert, eine Verordnung zu ändern, so kann nach 18 Monaten Berufung bei den Commissioners als Oberbehörde dagegen eingelegt werden. Einmalige Nichtbeachtung einer Verfügung zieht eine Geldstrafe von 50 £ nach sich; bei fortgesetztem Zuwiderhandeln beträgt sie täglich 10 £. Ist die Verfügung von den Commissioners aufrecht erhalten, so erzwingen sie ihre Beachtung, als ob sie von ihnen selbst ausginge. Das Handelsamt ist befugt, die Eisenbahnen zu besichtigen, um zu sehen, ob seine Verfügungen in Vollzug gesetzt sind. Sowohl die Betriebsführer der Bahnen, als auch die Besitzer von Anschlussgleisen müssen über Unfälle, bei denen Menschen verletzt oder getödtet sind, Meldungen machen. Das Handelsamt ist befugt, Untersuchungen anzustellen und Versuche zu machen, wobei die Betriebsleiter es unterstützen müssen; doch haben sie hierfür keine Haftung zu tragen und es dürfen ihnen keine Kosten entstehen.

— **Russische Ausfuhrtarife für Steinkohlen.** Der russische Finanzminister macht bekannt, dass mit dem 1./14. Oktober d. J. die besonders herabgesetzten Ausfuhrtarife für Steinkohlen aufgehoben werden. Die ermässigten Tarife galten für die Steinkohlenausfuhr aus dem Donezbecken über Mariupol am asowschen Meere und über Rostow a. Don sowie für diejenige aus dem Dombrowobecken über die preussische Grenzstation Illowo. Diese Verfügung ist durch die Kohlennoth und die ungewöhnlich hohen Preise für alle Grubenerzeugnisse herbeigeführt und bezweckt in erster Linie, die Steinkohlen für den Verbrauch im eigenen Lande möglichst zurückzuhalten. Damit in Verbindung steht die Verfügung, kraft welcher, ebenfalls vom 1./14. Oktober ab, auf den Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn die für die Förderung der Kohlenausfuhr eingeführten Erleichterungen in Fortfall kommen. Diese bestanden hauptsächlich darin, dass die Stationsabgaben für das Pud Kohle auf 0,2 Kopeken statt 0,4 Kopeken bemessen waren, und dass die Abgabe für die Auslieferung von Steinkohle an die fremde Grenzstation in Höhe von 0,33 Kopeken für das Pud überhaupt fortfiel. Vom 1./14. Oktober ab wird also das Pud Ausfuhrsteinkohle auf den Stationen der Warschau-Wiener Bahn 0,53 Kopeken Abgaben mehr zu zahlen haben als bisher.

— **Ermässigte russische Zuckerfrachten.** Mit dem 1./14. d. Mts. ist auf russischen Bahnen ein verbilligter Tarif für Zucker in Kraft getreten und zwar für Sendungen von allen Stationen des Eisenbahnnetzes nach O d e s s a, als Uebergabepunkt für die Weiterbeförderung nach ausländischen Häfen des schwarzen Meeres sowie des Mittelmeeres und nach den Häfen Suez, Perim, Aden, Colombo, Singapore, Shanghai, Hankow, Nagasaki, Port Arthur, Dalni, Wladiwostok, Nikolajewsk a. Amur, Post Alexandrowski und Post Korssakowski. Dies bedeutet eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs russischen Zuckers besonders auf den indischen, chinesischen und anderen asiatischen Absatzmärkten.

— **Der Bestand an rollendem Material der sibirischen** Eisenbahn beträgt nach der „Now. Wr." 276 vierachsige, 232 dreiachsige und 10 sechsachsige Lokomotiven. Für die Zeit der chinesischen Wirren sind der Eisenbahn von anderen Eisenbahnen 117 vierachsige Lokomotiven zugetheilt worden. Die Bahn verfügt ferner über 6 000 gedeckte Wagen, 2 300 Plattformwagen, 600 Spezialwagen und 50 Kesselwagen. Trotz dieses grossen Bestandes mangelt es noch immer an rollendem Material.

— **Die Gerüchte über Mehrausgaben und über Unregelmässigkeiten, die beim Bau der sibirischen Bahn** vorgekommen sein sollen, haben vielfach die russische Presse beschäftigt und hatten allem Anscheine nach auch eine so weit gehende Erregung zur Folge gehabt, dass die Staatsregierung sich dem Drucke der Oeffentlichkeit nicht ganz entziehen konnte, vielmehr, um Klarheit in die verworrenen Gerüchte und um klare Vorstellungen über die Vorgänge beim Bau der sibirischen Bahn zu

bringen, einen Ausschuss ernannte, ihn nach Sibirien absandte und ihm den Auftrag ertheilte, eine strenge, parteilose Untersuchung anzustellen und über das Ergebniss dieser Erhebungen eingehend zu berichten. Wie nun die „Rossija" mitzutheilen weiss, hat der Ausschuss nach langen, sehr mühevollen, aber den Gegenstand vollständig erschöpfenden Arbeiten, nachdem er kürzlich aus Sibirien zurückgekehrt ist, das Ergebniss der Untersuchungen in einem Berichte zusammengefasst. Die Ausschussmitglieder sagen darin unter anderem: „Wir fuhren in pessimistischer Stimmung, den Kopf voll von allerlei Gerüchten, nach Sibirien. Wir haben genaue Untersuchung angestellt und gelangten zu der Ueberzeugung, dass alle die betreffs der Bauausgaben in Umlauf gesetzten Gerüchte unbegründet, nur ein leerer Klatsch sind. Die Personen, welche diesen Gerüchten Bedeutung beimaassen, konnten keine Beweise dafür schaffen. Es ist nicht wunderlich, dass mehr verausgabt worden, als ursprünglich in Aussicht genommen war, weil anfangs vieles nicht vorgesehen werden konnte. Von Missbräuchen, ja sogar von grossen Fehlern kann keine Rede sein." Der Gewährsmann der „Rossija" meint, wir könnten stolz auf die Erbauer der sibirischen Eisenbahn sein. Ein amerikanischer Ingeniör, der die Bauarbeiten besichtigt hat, ist darüber des Lobes voll gewesen. Er hat geschrieben: „Wenn auch die russischen Techniker nicht so kunstvoll arbeiten wie die amerikanischen, so sind sie doch in der Gewandtheit und in der Fähigkeit, den gegebenen Bedingungen gerecht zu werden, den Amerikanern weit voraus." Gegen die harte sibirische Natur mussten die Erbauer mannhaft kämpfen. Allein beim Bau der mittelsibirischen Eisenbahn erkrankten sechs Ingeniöre psychisch infolge angestrengter Arbeit, und wie viele Arbeiter wurden nicht dort in der Fremde begraben und wie viele sind für immer arbeitsunfähig in ihre Heimath zurückgekehrt. Es bleibt also von all' den bösen Redereien nur übrig, dass der Bau der sibirischen Eisenbahn viele Millionen Rubel über den Kostenanschlag hinaus gekostet hat und dass dies den Anlass zu verschiedenen Gerüchten gegeben hat. Natürlich dachte man gleich an Missbräuche und Unterschlagungen seitens der Erbauer. An alledem ist glücklicherweise kein wahres Wort.

Soweit die „Rossija". Bestätigen sich diese Mittheilungen des St. Petersburger Blattes, so wird gewiss nicht nur in Russland darüber berechtigte Freude herrschen, dass es geglückt ist, das grosse Kulturwerk zu vollenden, ohne dass die in früheren Jahren so häufig beklagte Unredlichkeit und Unzuverlässigkeit der ausführenden Organe dem Unternehmen Schaden zugefügt hätte, sondern alle Bewunderer des kühnen Unternehmens werden sich uneingeschränkt der Freude anschliessen. Allerdings bleibt abzuwarten, ob sich die Auslassungen der „Rossija" bewahrheiten, denn es kann nicht vergessen werden, dass schon früher nicht selten und mit grosser Bestimmtheit Gegentheiliges in Umlauf gesetzt worden ist, ohne dass es möglich war, die Grundlosigkeit der Gerüchte nachzuweisen. Hoffentlich geschieht es dieses Mal!

— **Wagenmangel auf der Weichselbahn und der russischen Südwestbahn.** Warschauer Blättern zufolge haben die Verwaltungen der vorgenannten beiden Bahnen bekannt gemacht, dass sie infolge Wagenmangels und Anhäufung von Getreidemassen auf allen Stationen die Beförderung von Getreide über Grajewo nach Preussen bis auf weiteres einstellen; in Grajewo allein sollen gegen 1000 Wagen Getreide lagern.

— **Chinesische Ostbahn.** Drahtnachrichten aus St. Petersburg zufolge hofft man die Theilstrecke Tsitsikar-Charbin verhältnissmässig schnell wiederherstellen zu können. Die grössten Kosten bei der Wiederherstellung dieser 145 Werst langen Strecke verursachen die von den Chinesen gänzlich zerstörten Brücken, dagegen haben die Aufrührer die Schienen meist in der nächsten Nähe des Bahndamms vergraben und nur einen kleinen Theil verschleppt und gestohlen. Der Tunnel ist unversehrt geblieben. Die Züge der Zweiglinie Charbin-Port Arthur sollen, weil sie mehr als die Hauptlinie gelitten hat, da nicht nur die Schienen aufgerissen, die Brücken zerstört und die Stationsgebäude verbrannt sind, sondern auch der Bahndamm stellenweise völlig abgetragen ist, auf der Strecke Port Arthur-Laojantschau verkehren. Die 65 Werst lange Strecke Laojantschau-Mukden wird bald befahrbar sein. Ueber den Zustand der 380 Werst langen Strecke Mukden-Charbin fehlt bisher jede Nachricht.

— **Ostafrikanische Mittellandbahn.** General v. Liebert veröffentlicht soeben in der „Deutsch. Kol.-Ztg." unter der Ueberschrift „Vier Jahre Guvernör von Deutsch-Ostafrika" einen interessanten knapp geschriebenen und doch vielsagenden Bericht über seine Thätigkeit. Ueber die Nothwendigkeit der Eisenbahn äussert er sich, nachdem er über die unter seiner Leitung erfolgte Herrichtung von Strassenzügen und sonstigen Reiseerleichterungen gesprochen, mit folgenden gewichtigen Worten:

„Aber alle diese Mühewaltung kann nur einen Tropfen auf einen heissen Stein bedeuten, solange der Kolonie das grosse moderne Verkehrsmittel, die E i s e n b a h n, und zwar eine Hauptader quer durch das Land, fehlt. Der Unverstand hat mir vorgeworfen, dass unter meiner Verwaltung der Karawanenhandel niedergegangen sei und die Zölle sich vermindert hätten. Glaubt man mir damit etwas neues zu sagen? Seit drei Jahren habe ich auf diese traurigen Folgen unserer Sparsamkeitspolitik hingewiesen und amtlich, öffentlich, privatim für die Nothwendigkeit der Centralbahn gekämpft. Dieselbe war 1896 so gut wie gesichert, da kam die Nothwendigkeit der südwestafrikanischen Bahn dazwischen, sodann 1899 der Ankauf der Usambarabahn, 1900 die Ablehnung der Centralbahn im Reichstage. Ich kann mich hier nicht über diese weitschichtige Angelegenheit verbreiten, sondern habe nur zu erklären, d a s s m i t d e m B a h n b a u d i e K o l o n i e s t e h t u n d f ä l l t, s i e o h n e i h n w i r t h s c h a f t l i c h n i c h t b e s t e h e n k a n n. Der Handel muss immer tiefer sinken, die moralische Depression der Kaufleute draussen ist schon schlimm genug. Das Uebersiedeln deutscher Firmen nach Mombassa und Nairobi sowie nach Chinde, die Wendung des Verkehrs von Tabora nach Nairobi statt nach Dar-es-Salaam sind verhängnissvolle Anzeichen für die Zukunft. Sollte der Reichstag die jetzt bis ins kleinste ausgearbeitete Bahnvorlage wiederum ablehnen, so ist aller deutscher Fleiss und das ganze bisher dort angelegte Kapital verloren."

— **Die panamerikanische Bahn** kann noch immer nicht ganz zur Ruhe kommen. Sogar der panamerikanische Kongress, der im Oktober 1901 zusammentreten wird, soll ausser anderen Gegenständen sich wieder einmal mit der Ausführung der Eisenbahn zu beschäftigen haben, deren Bau bereits auf dem ersten Kongresse in Washington von Blaine vorgeschlagen wurde. Unabhängig von der Ausführung dieses Riesenplanes sind allerdings die in den Linienzug zu beziehenden Strecken in den Vereinigten Staaten bereits im Betriebe, auch in Mexiko ist beinahe die gesammte Strecke schon im Betriebe oder im Bau begriffen; anders liegen aber die Verhältnisse in den übrigen mittelamerikanischen und namentlich in den südamerikanischen Republiken; hier wird schon der chronische Geldmangel den kühnen Kongressbeschlüssen nach wie vor einen Dämpfer aufsetzen und die Ausführung der letzteren auch ferner verzögern.

Da der Hauptzweck der panamerikanischen Bahn darin besteht, die ersehnte Abhängigkeit des gesammten Kontinents in wirthschaftlicher Beziehung den Vereinigten Staaten als Monopol zuzuführen, als ein Mittel unter vielen anderen, die in Ausführung begriffen sind, so ist es allerdings nur politisch, an dem Plane wenigstens bis auf weiteres festzuhalten. Wir pflichten indessen einer Ansichtsäusserung, die wir in der Presse finden, keineswegs bei, es „könnte sehr wohl der Fall eintreten, dass die Union den Schwesterrepubliken das nöthige Baukapital vorstreckt, wenn sie es nicht sogar übernimmt, die ganze Bahn für eigene Kosten zu bauen und in Ergänzung des Projektes den Nikaraguakanal mit amerikanischem Gelde herzustellen". Dafür halten wir doch die Nordamerikaner für zu praktische Leute.

— **Kühlvorrichtungen in den Güterwagen der nordamerikanischen Eisenbahnen.** Ueber die Kühlvorrichtungen auf den nordamerikanischen Eisenbahnen macht ein Bericht des österreichischen Generalkonsulates in Chicago folgende interessante Mittheilungen: Man hat in Nordamerika niemals in den Bemühungen innegehalten, billigere als die bisher angewendeten Methoden zur Kühlhaltung von Obst, Fleisch usw. in den Kältewagen (Refrigerator Cars) der Eisenbahnen zu finden, welche die Oststaaten über die grosse Wüste hin mit den Orangenhainen der Pacificgegenden verbinden. Diese Frage besitzt durch ihren Einfluss auf die Preise der verfrachteten Erzeugnisse grosse Wichtigkeit. Die bisher üblichen Methoden erfordern einen ausserordentlich grossen Verbrauch von Eis, das in manchen Landestheilen, durch welche diese Linien laufen, sehr kostspielig ist. Wird das Eis aber von weit her bezogen, so wird es wiederum durch den Transport und den damit unvermeidlich verknüpften Verlust infolge Abschmelzens vertheuert. 20 % des Raumes in einem Obstkühlwagen werden von den beiden Eiskisten in Anspruch genommen. In neuester Zeit versucht man, Melonen bereits zu kühlen, bevor sie in die Wagen geladen werden, wodurch der Eisverbrauch auf der Fahrt ein wenig verringert wird. Bei Melonen ist der Versuch gelungen, ob er auch mit anderen Bodenerzeugnissen gelingen wird, muss sich erst zeigen. Jedenfalls ist diese Hilfe nur eine bescheidene.

Indess hat die Atchison, Topeka und Santa Fe-Bahn Vorkehrungen getroffen, zwei neue Erfindungen auf diesem Gebiete praktisch zu erproben. Nach der einen wird durch bewegte Fächer die eine Eiskiste überflüssig gemacht, so dass nur noch ein Drittel des bisher gebrauchten Eises erforderlich sein soll. Die Triebkraft für die Fächer soll durch die Bewegung der Wagenachse selbst geliefert werden. Während der Zug still steht, arbeitet dieses System allerdings nicht; aber dies könnte nicht viel schaden, da diese Wagen überall so hastig wie möglich weiter befördert werden. Die zweite Erfindung will das Eis durch chemisch erzeugte Kälte ersetzen. Der Gedanke ist nicht

mehr neu; aber bisher war zu seiner Anwendung eine Maschinerie erforderlich, welche zu viel Raum in Anspruch nahm. Durch die neue Erfindung soll dieser Uebelstand beseitigt sein. („Handels-Mus.“)

Allgemeines.

— **Rohrpostbetrieb in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Aus einer interessanten Darstellung hierüber in der „Deutschen Verk.-Ztg.“ theilen wir auszugsweise Nachstehendes mit: Der Rohrpostbetrieb, der bereits seit den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts im Verkehrsleben der europäischen Grossstädte eine Rolle spielt, hat in Amerika erst verhältnissmässig spät Eingang und dauernde Verwerthung gefunden. Während wir sonst gewohnt sind, die Amerikaner von allen neuen Erfindungen und Entdeckungen auf dem Gebiete des Erwerbs- und Verkehrslebens sofort den umfassendsten Gebrauch machen zu sehen, haben sie es in diesem Falle drei Jahrzehnte lang den Europäern allein überlassen, die Spannkraft der Luft zu Beförderungszwecken im Dienste der Post zu benutzen. Erst im Jahre 1893 ist man auch in den Grossstädten jenseits des Ozeans zum Rohrpostbetrieb übergegangen, nachdem durch die Erfindung eines gewissen Batcheller eine weit ausgiebigere und wirksamere Ausnutzung der neuen Triebkraft ermöglicht worden war, als mit den bisherigen Vorrichtungen erzielt wurde. Das in Europa in Gebrauch befindliche System des Rohrpostbetriebes benutzt dieselben Röhren zur Hin- und Rückbeförderung und setzt die Sendungen durch abwechselndes Verdichten und Aufsaugen der Luft in Bewegung. Die in Berlin benutzten Röhren haben nur eine Lichtweite von 6,5 cm und dienen lediglich zur Beförderung von Eilsendungen und Telegrammen, da die zur Aufnahme der Sendungen bestimmten Büchsen immer nur 20 Stück gleichzeitig aufnehmen können. Obwohl daher in Berlin zur Zeit 57 Rohrpostämter mit 72 km Rohrleitung in Betrieb sind, ist die von ihnen beförderte Transportmenge eine geringe. Dagegen hat man in Amerika Röhren von 15 bis 20 cm Lichtweite in Verwendung genommen, und die mit ihnen abgeschickten Büchsen gestatten die gleichzeitige Einlegung von 200 bis 600 Briefen. Die Beförderung der Rohrpostbüchsen erfolgt bei dem Batchellersystem durch Pressluft, die fortwährend durch die Rohrleitung nach der Zielstation und von dort zur Anfangsstation zurückfliesst und an allen Stellen der Leitung einen höheren Druck besitzt als die äussere Luft. Der Luftstrom wird auch beim Einbringen der Büchsen in die Rohrleitung und beim Auswerfen auf der Bestimmungsstation nicht unterbrochen. Der Erfinder hat diese Beförderungsweise hauptsächlich deshalb gewählt, weil sie die schnellste Aufeinanderfolge der Büchsen ermöglicht. Es können ohne Schwierigkeiten 6 Büchsen in der Minute abgesendet werden, während beim Betriebe abwechselnd mit verdünnter und verdichteter Luft und unter Benutzung der Leitung in beiden Richtungen für die gleiche Anzahl Züge etwa eine Stunde erforderlich wäre.

Zur Herstellung der Pressluft dienen Luftpumpen, die von Dampfmaschinen getrieben werden. Die Pressluft wird in grossen Behältern aufgespeichert und von dort in die Röhren geleitet, um einen möglichst gleichförmigen Luftdruck zu erzielen. Die Höhe des zur Anwendung gelangenden Luftdrucks hängt von der Länge der Rohrleitung ab. Nach den Erfahrungen in den Vereinigten Staaten soll es sich nicht empfehlen, mit dem Luftdruck über 25 Pfund auf den Quadratzoll (1,76 kg auf 1 qcm) und mit der Leitung über 4 Meilen (6,41 km) — ohne Einschaltung neuer Kraftquellen natürlich — hinauszugehen. Die Röhren bestehen aus Gusseisen und haben eine Baulänge von 12 Fuss (3,66 m). Sie ähneln den gewöhnlichen Wasserleitungsröhren, sind aber etwas dicker und aus besserem Eisen gefertigt.

Nach dem Batchellersystem eingerichtete Rohrpostanlagen bestehen in Philadelphia, Boston und Newyork. Die Anlagen sind sämmtlich von Privatgesellschaften hergestellt und von der Postverwaltung der Vereinigten Staaten nur angemiethet. Ueber den Betrieb der Anlagen sowie über die dabei gemachten Erfahrungen enthält der Verwaltungsbericht der Postverwaltung der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1898/99 nähere Angaben, denen wir bezüglich der in Philadelphia bestehenden Einrichtungen folgendes entnehmen.

An letzterem Orte sind seit dem Jahre 1893 zwei Linien in Betrieb, von denen die eine das Hauptpostamt mit dem Zweigpostamt Börse, die andere das Hauptpostamt mit dem Pennsylvaniabahnhofe und dem Readingbahnhofe — als Zwischenstation — verbindet. Allein auf dieser letzteren Linie wurden im Betriebsjahre 1898/99 im ganzen 256 000 000 Briefe befördert oder im ganzen 85 % des gesammten zwischen diesen Punkten sich bewegenden Briefverkehrs.

Der Generalpostmeister der Vereinigten Staaten fasst sein Urtheil über die Leistungen der Rohrpost in folgenden Worten kurz zusammen: „Uns, die wir die Wirksamkeit der Rohrposteinrichtungen scharf beobachtet haben, erscheint es klar, dass diese ausserordentlich wichtig für den Briefbeförderungsdienst in dicht bevölkerten grossen Städten sind. In diesen bietet jede Art der Beförderung auf den Strassen eine schwierige Aufgabe. Die Fahrt eines schwer beladenen Postwagens durch eine von Fuhrwerken wimmelnde Geschäftsstrasse muss naturgemäss langsam sein. Auch die elektrischen Wagen müssen ihre Eile wesentlich mässigen und werden durch häufige Stockungen aufgehalten. Für Zeiträume von verschiedener Dauer kann der Verkehr durch Hindernisse, Aufzüge, Feuer und Stürme gänzlich unterbrochen werden. In bemerkenswerthem Gegensatze hierzu unterliegen die unterirdischen Rohrpostlinien, in denen die Büchsen ununterbrochen mit unbegrenzter Geschwindigkeit befördert werden können, keiner Unterbrechung durch die Beschaffenheit der Strassen und gewähren vollständige Sicherheit der Postbeförderung gegen Abhandenkommen jeder Art. Sie ermöglichen bei den Postämtern einen späteren Postschluss für die abgehenden Züge und eine frühere Uebergabe der ankommenden Briefe an die Briefträger, sie bewirken zwischen den Bahnhöfen enge Anschlüsse, die auf andere Weise nicht gesichert werden könnten, und sie beschleunigen die Eilbotenbriefe, woraus sich durch den Mehrverbrauch an Eilbotenmarken ein entsprechendes Anwachsen der Posteinnahmen ergibt.“ Die hohe wirthschaftliche Bedeutung, die eine pünktliche Briefabfertigung gerade in den Grossstädten immer mehr gewinnt, und die steigende Schwierigkeit, ein Postfuhrwerk durch den in den Strassen sich drängenden Verkehr regelmässig und unaufgehalten hindurch zu bringen, wird u. E. mit der Zeit dahin führen, auch in den Grossstädten der alten Welt auf erhöhte Leistungen des Rohrpostdienstes Bedacht zu nehmen, wenngleich man bislang noch im Hinblick auf die ausserordentliche Kostspieligkeit eines entsprechenden Umbaues vor einer solchen Maassnahme zurückschreckt.

Rechtsprechung.

— **Zur Haftpflicht der Strassenbahnen.** Ueber eine vom Reichsgericht getroffene Entscheidung, welche für die Haftpflicht der Strassenbahnen von hervorragender Bedeutung sein dürfte, entnehmen wir den „Mitth. d. V. D. Str.- u. Kleinbahnverwaltungen“ folgendes: Auf der Rheinstrasse in Wiesbaden, wo die Gleise der Pferdebahn und der Dampfstrassenbahn in einer Entfernung von 1,75 m nebeneinander liegen, fuhr ein Radfahrer hinter einem Zuge der Dampfbahn zwischen deren Schienen her Als der Zug dann still hielt, bog er hinter demselben nach dem Gleise der Pferdebahn zu aus und wurde von einem herankommenden Wagen der letzteren erfasst und getödtet. Das Landgericht zu Wiesbaden hatte auf die von der Wittwe des Getödteten erhobene Entschädigungsklage die Haftpflicht der Strassenbahn in diesem Falle für begründet erklärt. Dagegen hat das Oberlandesgericht zu Frankfurt a/M. auf eingelegte Berufung das landgerichtliche Erkenntniss aufgehoben, und dieses letztere Urtheil ist im dritten Rechtszuge vom Reichsgerichte bestätigt worden. Die Entscheidungsgründe der beiden oberen Spruchbehörden gehen übereinstimmend dahin, dass der Verunglückte seinen Tod durch eigenes Verschulden herbeigeführt habe, indem er beim Anhalten des Dampfbahnzuges hinter demselben mit einer Geschwindigkeit, die ein alsbaldiges Anhalten oder Abspringen nicht zuliess, nach rechts ausbog, und zwar sei hier, abgesehen von irgend welchem polizeilichen Verbot, schon lediglich mit Rücksicht auf die Anforderungen des Verkehres eigenes Verschulden des Getödteten anzunehmen; denn da der Verunglückte während der Fahrt hinter dem Dampfbahnwagen eine freie Uebersicht über den vor ihm liegenden Theil der Strasse nicht haben konnte, so hätte er, als der Zug der Dampfbahn hielt, seine Vorfahrt nach rechts nur mit der allergrössten Vorsicht bewerkstelligen dürfen, insbesondere nur derart, dass er etwaige Hindernisse auf den von ihm einzuschlagenden Wege noch rechtzeitig bemerken konnte. Er musste, bevor er nach dem Gleise der Pferdebahn hinüberfuhr, Umschau nach dieser Seite halten und sich zunächst langsam nur soweit nach rechts begeben, dass sein Gesichtsfeld nach dieser Richtung frei wurde. Dort war der entgegenkommende Pferdebahnwagen — wie Zeugenaussagen ergeben hatten — bereits eine geraume Zeit vorher sichtbar gewesen, und es kann unter diesen Umständen einem Zweifel nicht unterliegen, dass der Verunglückte die Sachlage, welche seine Tödtung zur Folge hatte, durch sein eigenes schuldhaftes Verhalten herbeigeführt hat. Wenn derselbe unmittelbar hinter dem Dampfbahnzuge die Bahn rechts vorwärts auf kurze Entfernung nicht mehr übersehen konnte, so durfte er eben nicht so hart an den Bahnzug heranrücken, und war es ihm unmöglich, auf solche Nähe im Fahren einen freien Ausblick zu gewinnen, so hätte er vorsichtiger Weise schon vorher anhalten und absteigen sollen, um sich zu über-

zeugen, ob die Bahn frei war. Der Verunglückte war ohne Zweifel mit den örtlichen Verhältnissen bekannt, wusste insbesondere, dass auf dem rechtsseitigen Gleise der Betrieb der Pferdebahn stattfinde, und es ist daher keine unberechtigte Zumuthung, wenn von dem Berufungsgerichte unterstellt wurde, derselbe hätte mit der Möglichkeit rechnen können und sollen, dass im fraglichen Zeitpunkt ein Pferdebahnwagen in entgegengesetzter Richtung daher komme.

Bücherschau.

— **Streckenkolonien.** Ein Eisenbahnverwaltungs- und sozialtechnisches Problem. Von Jul. Eduard Heppe, Metz. Stuttgart, königliche Hofbuchdruckerei Greiner & Pfeiffer. 1900.

Mit dem Mahnwort „Mehr Deutsche!" weist der Verfasser in lebhafter Darstellung darauf hin, dass das Deutsche Reich durch eine starke Auswanderung nach überseeischen, nichtdeutschen Ländern und durch das gleichzeitige Eindringen fremdländischer Arbeiter, namentlich Polen, Tschechen und Italiener, in Gefahr steht, seine volksthümliche Eigenart in den unteren Gesellschaftsschichten mehr und mehr einzubüssen oder doch stark verkümmert zu sehen. Demgegenüber befürwortet er als wirksames Gegenmittel die Ansiedelung im Innern und hofft, diese dadurch auf ein neues und zukunftsreiches Gebiet gelenkt zu sehen, dass die Eisenbahnverwaltungen an ihren Linien im eigenen und zugleich im sozialpolitischen Interesse Kolonien von selbständigen Arbeitern ansiedeln, die einen festen Stamm für das erforderliche Strecken- und Stationspersonal bilden. Nach dem Vorbilde der französischen Eisenbahngesellschaften, welche die Söhne ihrer Beamten und Arbeiter gleich nachdem sie der Schule entwachsen sind, gegen ein festes, wenn auch niedriges Entgelt in ihre Dienste nehmen und sich dadurch einen zugleich dienstwilligen und gut vorbereiteten Nachwuchs für ihre Zwecke sichern, möchte der Verfasser auf gleiche Weise auch in Deutschland den Grund zu einer leistungsfähigen Arbeiterschaft gelegt sehen, aus der sich dann auch zugleich der untere Beamtenstand ergänzen würde. Er denkt sich die Ausführung seines Vorschlages etwa so, dass die Bahnverwaltungen je auf der Mitte zwischen zwei Stationen unmittelbar an der Strecke Landflächen erwerben und diese mit kleinen, zweckmässig eingerichteten Arbeiterhäusern bebauen, welche unter Zugabe eines reichlich bemessenen Gartengrundes an bewährte Bahnarbeiter gegen die Selbstkosten überlassen werden. Den Arbeitern wird durch die ihren Angehörigen gewährte unentgeltliche Benutzung der Lokalzüge, die an den Kolonien halten müssten, die Möglichkeit gegeben, die entbehrlichen Erzeugnisse ihrer Gärten nach den Marktorten abzusetzen und ihre Kinder an den Vortheilen der dort bestehenden Schulen theilnehmen zu lassen. Dadurch wären die so in ländlichen Verhältnissen angesiedelten Familien den entsittlichenden und gesundheitsschädlichen Einwirkungen, welche die Städte mit der in ihnen herrschenden Wohnungsnoth bieten, entzogen, und würden doch an den dort gebotenen Vortheilen Antheil nehmen können. Die Vorschläge des Verfassers sind gewiss sehr gut gemeint, aber es scheint uns, dass er die bestehenden Einrichtungen nicht genügend kennt. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen sind in der vom Verfasser bezeichneten Richtung auch schon jetzt mannigfach thätig. Sein Vorschlag kennzeichnet sich im allgemeinen als eine Erweiterung des überall in Deutschland zur Durchführung gelangten Grundsatzes, nach welchem man das erforderliche Schutzpersonal in eigenen Wärterhäusern längs der Strecke ansiedelt. Auch ist ja von einer grossen Anzahl namentlich von Staatsbahnverwaltungen durch die Einrichtung von Arbeiterkolonien bei entlegenen Werkstätten und Bahnhöfen vieles und nutzbringendes in der bezeichneten Richtung geschaffen worden und geschieht noch. Ob die Anlage der Kolonie möglichst in der Mitte zwischen bestehenden Stationen zweckmässig ist, erscheint uns recht zweifelhaft. In dicht bevölkerten Gegenden folgen sich die Stationen sehr rasch und das ganze zwischenliegende Land ist dicht bebaut, vielfach mit Wohnhäusern besetzt. Dort entfällt daher das Bedürfniss, Arbeiter in der Mitte anzusiedeln. In weniger bevölkerten Gegenden scheint es uns gleichfalls nicht nöthig, sich gerade von den vorhandenen, ohnehin meist ländlichen Stationen zu entfernen. Jeder Eisenbahnbeamte weiss aus Erfahrung, wie erschwert den weit von den Stationen entfernt wohnenden Wärterfamilien das Leben in jeder Beziehung ist. Alle Einkäufe, aller Verkehr, vor allem aber der unentbehrliche Schulgang für die Kinder und meist auch der Kirchgang für die Familie, dann aber auch die Verwerthung der selbstgewonnenen Erzeugnisse ist erschwert. Der Gedanke der Ansiedlung auch der ständigen Arbeiter ist gewiss zwar nicht neu, aber gut und lebenskräftig. Doch sollte man im eigensten Interesse der Ansiedler die Ansiedlungen möglichst in der Nähe von vorhandenen Ortschaften anlegen, auf denen sich schon ein Bahnhof oder doch eine Haltestelle befindet. Gelegenheit zu Landankauf, häufig sogar eigener Landbesitz der Bahnverwaltungen wird sich dort meist finden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die nur dem Güterverkehre dienende 2,728 km lange Strecke Karf-Abzweigung von der Linie Morgenroth-Borsigwerk der königlichen Eisenbahndirektion zu Kattowitz, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Güterverkehre übergeben werden soll, ferner

die 33,4 km lange Strecke Rahden-Sulingen, welche am 1. Oktober d. J. von der königlichen Eisenbahndirektion zu Münster in Betrieb genommen werden soll, und

die 5,7 km lange Strecke Unna-Königsborn-Camen, welche am 1. November d. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen von der königlichen Eisenbahndirektion zu Essen in Betrieb genommen werden soll,

werden vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Ostrau-Witkowitz und Kunzendorf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn gelegene Personenhaltestelle Klein-Kuntschitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Annahme von Reisegepäck findet daselbst nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung statt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen der Haltestelle Rohrbach und der Station St. Veit a. d. Gölsen der Strecke St. Pölten-Leobersdorf gelegene Personenhaltestelle Rainfeld für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Lemberg-Itzkany gelegene, bisher nur für Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Station Ruda ist am 27. August d. J. auch für die beschränkte Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern und am 10. September d. J. auch für die Auf- und Abgabe von Frachtstückgut eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Oktober d. J. wird die an der Strecke Prerau-Olmütz zwischen den Stationen Brodek und Olmütz gelegene Personenhaltestelle Grügau zu einer Halte- und Ladestelle erweitert. Gleichzeitig wird die Beschränkung, dass Reisegepäck nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung angenommen wird, aufgehoben.

Königliche Eisenbahndirektion zu Posen. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Ostrowo gelegene Haltepunkt Czeluscin auch für die Ab-

fertigung von Wagenladungsgütern eröffnet und in eine Haltestelle umgewandelt werden. Die Abfertigung von Stückgut, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Sendungen nach Czeluscin dürfen nur frankirt, von dort nur unfrankirt und in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung abgefertigt werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2914 vom 19. September d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Altona auf Genehmigung der Uebertragung des Verkaufs zusammenstellbarer Fahrscheinhefte an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 25. September d. J.).

Nr. 2921 vom 19. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehre betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag der rumänischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 25. September d. J.).

Nr. 2975 vom 19. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ersatzkosten für eintheilige Wagenlager (abgesandt am 25. September d. J.).

Nr. 3010 vom 19. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der westfälischen Landeseisenbahn auf Aufnahme in den Verein als Mitglied (abgesandt am 25. September d. J.).

Nr. 3071 vom 27. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll der am 11., 12. und 13. September d. J. in Strassburg i/Els. abgehaltenen Vereinsversammlung (abgesandt am 27. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird die 33,4 km lange Theilstrecke Rahden-Sulingen der Neubaustrecke Bünde-Sulingen-Bassum als vollspurige Nebenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und mit dem Eröffnungstage in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Münster übergehen.

An der zur Eröffnung kommenden Theilstrecke befinden sich der Bahnhof III. Klasse Sulingen; die Haltestellen Ströhen-Wagenfeld, Hannoversch-Ströhen, Varrel und Barenburg, welche sämmtlich für den Personen- und Gepäckverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren mit der Einschränkung eingerichtet werden, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen ist.

Feste Rampen für Kopf- und Seitenverladung befinden sich auf den Stationen Ströhen-Wagenfeld und Sulingen, während auf den Haltestellen Hannoversch-Ströhen, Varrel und Barenburg nur fahrbare Rampen zur Viehverladung vorhanden sind und daher die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ausgeschlossen ist.

Der an der neuen Strecke befindliche Haltepunkt Preussisch-Ströhen dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in den Verkehrsbüreaus zu Münster und hier und durch die Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 24. September 1900. (2364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1900 wird die 5,4 km lange Theilstrecke Grossdüngen-Salzdetfurth der Neubaulinie von Gandersheim über Bodenburg nach Grossdüngen und Elze als vollspurige Nebenbahn mit der Station Salzdetfurth für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr in Betrieb genommen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf der Station Salzdetfurth ausgeschlossen.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Station Salzdetfurth direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserm Verkehrsbüreau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 25. Sept. 1900. (2365)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. werden folgende Haltepunkte für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet:

a) Georgenwerk zwischen Thule und Borkowitz der Strecke Kreuzburg-Oppeln;
b) Romanshof zwischen Niedobschütz und Loslau der Strecke Niedobschütz-Annaberg.

Kattowitz, im September 1900. (2366)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Ladefristen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. September 1900 Zahl 43643/16 werden auf den Linien der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den in deren Betriebe stehenden fremden Bahnlinien vom 1. Oktober 1900 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen bis auf weiteres auf acht Tagesstunden herabgesetzt. Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, im September 1900. (2367)
Die Direktion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Czeluscin für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Am 1. Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Ostrowo gelegene Haltepunkt Czeluscin, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet und in eine Haltestelle umgewandelt werden.

Die Abfertigung von Stückgut, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Sendungen nach Czeluscin dürfen nur frankirt von dort nur unfrankirt und in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung abgefertigt werden.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Czeluscin in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen, in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn, in den schlesisch-sächsischen, sowie den ostdeutschen und mitteldeutschen Privatbahngütertarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 21. September 1900. (2368)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird der Haltepunkt Kaarst des Direktionsbezirks Köln, der jetzt nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr dient, in eine Haltestelle umgewandelt und gleichzeitig für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Ueber die in den einzelnen Verkehren in Anwendung kommenden Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 23. September 1900. (2369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird im diesseitigen Bezirk der an der Strecke Callies-Falkenburg zwischen den Stationen Märk. Friedland und Wutzig gelegene Personen-Haltepunkt Virchow für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter-, Vieh- und Fahrzeugverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge und solche Fahrzeuge, welche nur von der Stirnseite der Wagen aus verladen werden können, sowie Sprengstoffe können in Virchow nicht abgefertigt werden. Gepäckstücke werden nunmehr in Virchow selbst abgefertigt.

Gleichzeitig wird die Station Virchow in den Gruppentarif I und die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 22. Sept. 1900. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Im Versande von den zum Bezirk der preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona, Hannover, Münster) und der oldenburgischen Staatsbahn gehörigen deutschen Seehäfen kommen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf je 1 Wagen nach Stationen der bayerischen Staatsbahnen mit sofortiger Gültigkeit und bis zum 1. Oktober 1902 die Bestimmungen über die Frachtberechnung und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Steinkohlen etc.) an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Hannover, den 25. Sept. 1900. (2371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn.
Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1897 der Nachtrag VII in Kraft, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (2372)

St. Johann-Saarbrücken, 24. Sept. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1900 werden die Frachtsätze für Wagenladungen der Station Freiburg-Wiehre mit denen der Station Freiburg i. Br. gleichgestellt.

Karlsruhe, den 15. Sept. 1900. (2373)
Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 25. d. Mts. wird die Station Scheune des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 20. September 1900. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn.

Die Station Neuoffstein in der Pfalz wird mit sofortiger Gültigkeit in den direkten Main-Neckarbahn-pfälzischen Gütertarif aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungen zu erfragen.

Darmstadt, den 22. Sept. 1900. (2375)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Wechsel-Güterverkehr pfälzische Eisenbahnen-Worms-Offsteiner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. ist ein provisorischer Tarif für den Wechsel-Güterverkehr zwischen den Stationen der pfälzischen Eisenbahnen: Asselheim, Ebertsheim, Eisenberg i. d. Pfalz, Grünstadt, Heidesheim i. d. Pfalz, Hettenleidelheim, Kirchheim a. d. Eck, Mertesheim, Neuoffstein i. d. Pfalz, Obrigheim-Colgenstein, Tiefenthal einerseits und den Stationen der Worms-Offsteiner Eisenbahn Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim (Rheinhessen), Offstein und Worms andererseits zur Einführung gelangt.

Darmstadt, im September 1900. (2376)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Lokal-Güterverkehr.

Im diesseitigen Lokalverkehr werden vom 1. Oktober 1900 bis auf weiteres für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts im Versande von den Seehäfen Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar sowie von dem Elbe-Umschlagsplatze Dömitz die billigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Rohstofftarif) an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.

Schwerin, den 24. Sept. 1900. (2377)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Oktober 1900 treten für mehrfach geschnittene Stangen (Rebstecken) bis zu 2,5 m Länge durch Aufnahme dieser Holzsorte in den Ausnahmetarif Nr. 4 unter Ziffer 1a des Tarifs für den inneren badischen Verkehr ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 22. Sept. 1900. (2378)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg, ab ostschweizerischen Stationen nach Stationen der badischen Bahn, tritt am 1. Oktober l. J. ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher zum Preise von 40 ₰ von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden kann. Durch diesen Tarif verlieren die in den Tarifheften II A und III A enthaltenen Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 3, Abth. b, bezüglich der Artikel frische Aepfel und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, ihre Gültigkeit. Soweit diese Taxen jedoch niedriger sind als die Taxen des neuen Ausnahmetarifs, kommen sie bis zum 31. Dezember l. J. auch für die vorgenannten Artikel noch zur Anwendung. Nähere Auskunft hierüber ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 20. Sept. 1900. (2379)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Kohlentarif Südwestdeutschland-Gotthardbahn vom 10. September 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. der II. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält anderweitige bezw. neue Frachtsätze für Mannheim Industriehafen, Kehl, Strassburg, Rheinau, Lauterburg Hafen und Speyer Hafen, sowie eine Erweiterung der Gültigkeit verschiedener Taxen und kann von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Im Verkehr zwischen Speyer Hafen und einigen südlichen Stationen der Gotthardbahn treten ab 1. Januar 1901 Frachterhöhungen von 2—3 Cts. für 100 kg ein.

Karlsruhe, den 22. Sept. 1900. (2380)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. wird die Station Scharley des Direktionsbezirks Kattowitz mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Antonienhütte-Troppau in den Verband aufgenommen.

Altona, den 21. September 1900. (2381)
Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-sächsischer Thierverkehr.

Am 1. Oktober d. J. werden die Stationen Husby, Mohrkirch-Osterholz, Rieseby und Sörup der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in den norddeutsch-sächsischen Thierverkehr einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Entfernungen und Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 25. September 1900. (2382)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Heft 3.

Vom 1. Oktober d. J. ab wird die Eilgutaufgabestelle Salzburg (Stadtbüreau) der k. k. österr. Staatsbahnen für den Versand von Eilgütern mit den für Salzburg k. k. St. B. bestehenden Frachtsätzen in den direkten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 27. September 1900. (2383)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Oktober 1900 gelangt Nachtrag VII zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits vom 1. Mai 1899 zur Einführung.

München, den 24. September 1900. (2384)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 8 zum Tarife, Theil II in Kraft. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrags 7 im Verfügungswege zur Einführung gebrachten und veröffentlichten Tarifmaassnahmen Aufnahme der Stationen Elmen-Salze und Oegeln der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle a/S., Herzberg (Elster) N. L, Luckau und Lübben N. L. Süd sowie einiger bayerischer Stationen in den Verband, Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Abtheilung B, Einführung eines Ausnahmetarifsatzes für Chlorkalk in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Bitterfeld nach Salzburg und Berichtigungen. U. a. wird die Tarifentfernung zwischen Hagenbüchach und Schneeberg i. M. mit Gültigkeit vom 16. November d. J. ab von 436 in 536 km berichtigt. Ausserdem werden die Sätze des Ausnahmetarifs 9 S für Schiffsbaueisen für den Versand nach Regensburg mit Gültigkeit vom 16. November d. J. ab aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück erhältlich ist.

Magdeburg, den 21. September 1900. (2385)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Bayerisch-preussisch-südwestdeutscher Verband.

Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.

Mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 ist zu den Tarifen für den Frankfurt a/M. etc.-, hessisch-, rheinisch-, Nassau-, Saarbrücken-, Elsass-lothringisch-luxemburgisch-, pfälzisch-, Main-Neckarbahn-, badisch- und württembergisch-bayerischen Güterverkehr ein Ergänzungsblatt erschienen, nach welchem für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, von Rhein- und Main-Umschlagsplätzen nach Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III und des Gustavsburger Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1900 der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden.

Das Ausschreiben vom 12. d. Mts. zum Frankfurt a/M. etc.-bayerischen Gütertarif wird hiermit aufgehoben; soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die billigeren Sätze bis zum 1. Dezember l. J. in Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Soweit der Vorrath reicht, können Exemplare dieses Ergänzungsblattes bei dem Materialdepot der Generaldirektion kostenfrei bezogen werden.

München, den 25. September 1900. (2386)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 wird für die Beförderung von Pflastersteinen im Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. und Ettlingen ein ermässigter Frachtsatz von 0,25 ℳ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 22. September 1900. (2387)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der bad.
Staatseisenbahnen.

An Stelle des bisherigen Lokalgütertarifs vom 1. Mai 1894 nebst Nachträgen wird am 1. Oktober d J. ein neuer Binnengütertarif ausgegeben, welcher auch Frachtsätze für die am letztgenannten Tage zur Eröffnung gelangende Strecke Derenburg-Minsleben enthält.

Nur 2 Erhöhungen gegen bisherige Tarifsätze treten am 15. November d. J. ein, im übrigen sind theils grössere Ermässigungen gegen bisherige Sätze eingetreten.

Die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind von den Aufsichtsbehörden genehmigt.

Tarifexemplare sind zum Preise von 0,50 ℳ per Stück von unseren Abfertigungsstellen zu beziehen; diese sowie unsere Kontrole ertheilen auch Auskunft über den Tarif. (2388)

Blankenburg Harz, 24. September 1900.
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge XXIV zum Heft A, I. und II. Abtheilung, XIX zum Anhang des Heftes A, XXV zum Heft B. XXIV zum Anhang des Heftes B, XXII zum Heft C und XVIII zum Anhang des Heftes C vom Theile II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a Aenderungen und Ergänzungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist; Aufnahme der Stationen Hoboken und Zwyndrecht in den Ausnahmetarif 6 für Roheisen; Aenderung der Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw., sowie Aenderungen von Stationsnamen.

Die Nachträge zum Hefte A enthalten ausserdem Anstossfrachtsätze für die Stationen Brüggen (Rheinl.), Büschfeld, Dudweiler Grube, Eppelborn, Lebach, Merchweiler, Rommerskirchen und Wadern; Aufnahme der Station Hauweiler in den Ausnahmetarif 9 für Holz; Aufnahme der Stationen Jemelle, Bedburg, Coblenz Rheinb. und Moselb. sowie Köln Hafen in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien; Aufnahme der Station Köln-Ehrenfeld in den Ausnahmetarif 33 für Guano usw.; Aufnahme verschiedener Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in den Ausnahmetarif 34 für Bruchsteine, sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 38 für die Beförderung von phosphorsaurem Kalk zwischen Gand transit und Stolberg.

Die Nachträge zum Heft B enthalten ferner Anstossfrachtsätze für die Station Dortmund Hafen, sowie Anstosssätze für Eil- und Stückgut für die Stationen Dortmunderfeld und Laer, Aufnahme der Stationen Dortmund Hafen und Lintorf in die Ausnahmetarife 13, 14 und 16 für Eisen und Stahl; Aufnahme der Station Dortmund K. M. in den Ausnahmetarif 27 für Zinkerz und unreinen Bleiglanz, sowie der Stationen Essen H. B, Essen H. B. (Fil. Krupp), Essen Nord und Essen Nord (Fil. Krupp) in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien.

In den Nachträgen zu Heft C sind ferner enthalten Aenderungen der Anwendungsbedingungen für den Ausnahmetarif 12 für Schwefelkies, Aufnahme der Stationen Schwelm-Loh in den Ausnahmetarif 13 für Eisen und Stahl usw., Lützel in den Ausnahmetarif 17 für Hopfenstangen, sowie Jemelle in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 22. September 1900. (2389)
Königliche Eisenbahndirektion.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1900 wird die Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn in den Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. September 1900. (2390)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V.

Am 1. Oktober d. J. kommen folgende Stationstarifsätze für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen zur Einführung: (2391)

Entfernung km	zwischen	und	Frachtsätze für 100 kg in Mark
10	Seebenisch	Plagwitz-Lindenau pr. Stsb.	0,21
22	Meuchen	Gohlis-Möckern	0,36

Halle a. Saale, den 24. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsverkehr.

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 14. September d. J. wird veröffentlicht, dass die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a (Steinkohlen etc.) vom 1. Oktober d. J. an für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts auch im Versande von den Seehafenstationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen angewendet werden.

Dresden, den 26. September 1900. (2392)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Tarifheft 2 vom 1. Oktober 1897.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Luschwitz (Direktionsbezirk Posen) in den Ausnahmetarif c für Kleie usw. aufgenommen.

Als Frachtsätze für diese Station gelangen die um 11 ₰ für 100 kg erhöhten Sätze der Station Rawitsch zur Anwendung.

Breslau, den 24. September 1900. (2393)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Schleiz der königlich

sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. (2394)
Kattowitz, den 22. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.
Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Nürnberg-Doos in den Ausnahmetarif Nr. 17 für Blei in Blöcken und Mulden mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:
Von Braubach nach Nürnberg-Doos . . . . . . 1,59 ℳ
Von Lindenbach nach Nürnberg-Doos . . . . . . 1,55 „
München, den 20. September 1900. (2395)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch - luxemburgisch - württembergischer Güterverkehr.
Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1900 an kommt der Nachtrag IV zur Ausgabe, durch welchen unter anderem verschiedene neue württembergische und Reichsbahnstationen in den Tarif aufgenommen werden. (2396)
Stuttgart, den 24. September 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
An Stelle des Ausnahmetarifs Nr. 16 vom 1. November 1897 erscheint am 1. Oktober d. J. ein neuer Ausnahmetarif Nr. 16. Verkaufspreis 0,45 ℳ.
Die Frachtsätze für die Stationen Dippach, Leudelingen und Luxemburg-Hollerich treten erst mit Eröffnung der neuen Strecke Luxemburg - Petingen in Kraft. (2397)
St. Johann-Saarbrücken, 24. Septbr. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband.
Verkehr mit Oesterreich.
(Kartirungsfrachtsätze für gebrauchte leere Fässer und Metallcylinder.)
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 gelangen für gebrauchte, leere Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt, wenn dieselben zur Verladung durch Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen geeignet sind, sowie für gebrauchte, leere Metallcylinder zwischen Bubentsch, Bubna, Lieben (Oe. N. W. B. und St. E. G.), Prag (diverse Bahnhöfe), Smichow und Wysocan (B. N. B. und Oe. N. W. B.) einerseits und den in den Tarif des deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandes aufgenommenen Hafenstationen andererseits direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. Dieselben können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.
Wien, am 25. September 1900. (2398)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Zu dem internationalen Lokalgütertarif erscheint mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. der XI. Nachtrag, enthaltend u. a. Aufnahme der Stationen der Strecke Stavoren-Leeuwarden sowie der Station Warmond.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.
Amsterdam, den 22. Septbr. 1900. (2399)
Der Administrationsrath.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.
Die unter B 3 der besonderen Bestimmungen zu § 11 der Eisenbahnverkehrsordnung im Staatsbahn - Personen- und Gepäcktarif — Theil II — enthaltenen Vorschriften über die Lösung von Monatsnebenkarten werden am 1. Oktober d. J. geändert. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.
Die neuen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.
Posen, den 25. September 1900. (2400)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Verdingung.
Die Ausführung der eisernen Ueberbauten für Brücken, Wegeunterführungen, Durchlässe und Wegeüberführungen von 1,5 bis 14,0 m Lichtweite auf der Neubaustrecke: Schwebda-Treffurt im Gesammtgewicht von 38,1 t Flusseisen, 3,0 t Gusseisen und 2,8 t Flussstahlguss sollen vergeben werden.
Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 20. Oktober 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei an das technische Büreau hierselbst, Kölnische Strasse 81, einzureichen.
Die Verdingungsunterlagen liegen im technischen Büreau zur Einsichtnahme aus und können, soweit der Vorrath reicht, gegen vorherige post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in Baar von dort bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen. Lieferfrist 1. Mai 1901.
Cassel, den 20. September 1900. (2401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zum Bau von 4 Stück Bahnwärterbuden auf der Strecke Berlin-Erkner und Rummelsburg-Kaulsdorf sollen öffentlich vergeben werden.
Angebote sind bis Mittwoch, den 3. Oktober 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen. Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Berlin, den 20. September 1900. (2402)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

K. württb. Staatseisenbahn.
Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.
Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde:
ca. 170 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
„ 1 150 „ alte Eisenschienen Profil C,
„ 7 580 „ alte Hartwichschienen von Eisen,
„ 360 „ alte Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt (worunter ca. 70 t Haarmann'sche Schwellenschienen),
„ 34 „ alte Eisenlaschen,
„ 355 „ altes Schmiedeisen, ungetrennt,
„ 275 „ alte Schwellen aus Schweisseisen (5 000 Stück),
„ 38 „ altes Gusseisen,
„ 41 „ verbranntes Eisen,
„ 5 „ altes Eisenblech,
„ 0,5 „ alter Eisendraht, ferner
1 alte, noch gut erhaltene Lokomotivdrehscheibe von 10,9 m Durchmesser
werden dem Verkauf ausgesetzt.
Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.
Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbau- etc. Materialien“ spätestens bis 17. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, hierher einzureichen; am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, findet die Oeffnung der Angebote statt. (2403RM)
Heilbronn, den 24. September 1900.
K. Oberbaumaterialverwaltung.
Steudel.

---

9. Offene Stellen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.
Als technische Hilfskräfte zur Projektirung, Ausführung und Unterhaltung von Eisenbahnbauten werden von uns
Bauingenieure mit Hochschulbildung
und
Bautechniker mit Mittelschulbildung
zum baldigen Eintritt gesucht.
Praktische Erfahrungen im Eisenbahnwesen erwünscht. Die Uebernahme in den Staatsdienst kann nicht gewährleistet werden.
Bewerbungen sind unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften, sowie unter Angabe der Gehaltsansprüche und des Zeitpunktes, zu welchem der Eintritt erfolgen könnte, baldigst, spätestens bis Ende Oktober dieses Jahres, hierher einzureichen.
Dresden, den 8. September 1900. (2404)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Wir suchen zum möglichst baldigen Eintritt einen Stationsgehilfen, welcher mit den Arbeiten in der Fahrkartenausgabe und der Güterabfertigung vertraut ist.
Gesuche, welchen Lebenslauf und Zeugnisse unter Angabe der Gehaltsansprüche beizufügen sind, sind an den unterzeichneten Betriebsvorstand einzureichen.
Perleberg, den 26. September 1900. (2405)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 77. | 3. Oktober 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Gemeinsame Abrechnungs- und Ausgleichsstellen der Eisenbahnen.

Mit der wichtigen, noch immer nicht genug gewürdigten Frage der zweckmässigen Einrichtung des Abrechnungswesens der Eisenbahnen, das bisher vielfach von den leitenden Kreisen mehr oder weniger als sogen. quantité négligeable behandelt wurde, obgleich in ihr Tausende von Beamten mit meist mehr oder weniger mechanischen Arbeiten beschäftigt werden, deren Thätigkeit durch Vereinfachungen und Erleichterungen erspart werden könnte, hat der k. k. Regierungsrath Ritter v. Loehr, Direktions-Abtheilungsvorstand der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, eine höchst verdienstliche Arbeit verfasst, welche zugleich den von ihm dem internationalen Eisenbahnkongress über die XXXII. Frage seiner Tagesordnung zu erstattenden Bericht bildet. Diese Arbeit ist unseren Lesern aus der Besprechung in Nr. 35 S. 541 d. Ztg. bekannt. Die Verhandlung auf dem Pariser Kongress selbst hat Herr v. Loehr mit einer so trefflichen und bedeutungsvollen Rede eingeleitet, dass wir glauben, sie unseren Lesern in ihrem wesentlichen Wortlaut mittheilen zu sollen. Der Redner erklärte zunächst, dass das von ihm zu behandelnde Gebiet des Eisenbahnwesens sich bisher fast allgemein nur sehr geringer Beachtung zu erfreuen hatte und daher auch in seiner praktischen Entwickelung und litterarischen Bearbeitung stark zurückgeblieben sei. „Auf allen anderen Gebieten des Eisenbahnwesens sind durch die Anstrengungen der Fachmänner und nicht zuletzt durch die von wahrhaft aufgeklärtem und wissenschaftlichem Geiste erfüllten Beschlüsse des internationalen Eisenbahnkongresses Fortschritte erzielt worden, die Bewunderung erregen müssen. Nur das umfangreiche, schwierige, allerdings sehr trockene, für die finanziellen Ergebnisse aber äusserst wichtige Rechnungs- und Kontrolwesen steht heute noch, von kleinen Aenderungen im einzelnen abgesehen, in fast allen Ländern auf derselben Stufe der Entwickelung, die es wenige Jahre nach Entstehen der Eisenbahnen einnahm. Noch immer gelten dieselben engen Gesichtspunkte, dieselben Methoden, noch immer herrscht Umständlichkeit und Langsamkeit, noch immer unterscheidet man nicht bei der rechnerischen Behandlung zwischen den ausschlaggebenden grossen Verkehren und den sich zwar ausserordentlich häufig wiederholenden, aber im einzelnen unbedeutenden Kleinigkeiten; noch immer sind die von der modernen Technik und Wissenschaft gebotenen Hilfsmittel, wenn ich so sagen darf, der maschinelle oder automatische Betrieb, ausgeschlossen von der Anwendung im Verrechnungs- und Kontroldienste, und last not least noch immer sind die tarifarischen Grundlagen aller Gebührenberechnung und Verrechnung so verwickelt und schwer handsam, dass es kein Wunder ist, wenn diese letzteren ebenfalls verwickelt, unhandsam und daher auch wenig wirksam sind. Dazu kommt, dass noch andere Umstände, wie: Staats- oder Privatbetrieb, der Zusammenhang mit der Organisation der übrigen Dienstzweige, nationale Eigenthümlichkeiten in den verschiedenen Ländern usw. mitwirken, um eine gründliche, modernen Anforderungen entsprechende Reform des Rechnungswesens zu erschweren. Das ist um so bedauerlicher, als durch den modernen Verkehr die direkten Beziehungen der europäischen Staaten unter einander immer lebhafter werden, daher auch die erforderlichen Abrechnungen stets grössere Gebiete umfassen, immer zahlreicher, verwickelter und unsicherer werden und immer grösseren Verzögerungen ausgesetzt sind.

Ein Uebelstand der allergrössten Bedeutung, der namentlich auf den kontinentalen Bahnen und insbesondere in den grossen Staatsbetrieben herrscht, ist der Bürokratismus in der Verwaltung, statt dass einfache kaufmännische Gesichtspunkte maassgebend wären, nach denen einzig und allein nach meiner Ueberzeugung das Rechnungs- und Kontrolwesen der Eisenbahnen mit wirthschaftlichem Erfolge geleitet werden kann. Den eigentlich leitenden Männern im Eisenbahnwesen steht die Sache bisher recht fern; sie scheuen sich daher, in das Bereich dieser verwickelten, unübersichtlichen und recht trockenen

Materle einzugreifen, wenn sie auch gewiss das Anwachsen der Kosten sowie den immer grösseren Umfang der Arbeiten bemerken.“

Wir müssen an dieser Stelle einschalten, dass bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung dieser Frage neuerdings die grösste Aufmerksamkeit zugewendet wird, wie unseren Lesern aus den Mittheilungen in Nr. 63 S. 959 d. Ztg. bekannt ist.

„In letzterer Zeit,“ so fuhr Redner fort, „machen nun einzelne Männer des Rechnungsdienstes selbst Bestrebungen geltend, den als unbefriedigend erkannten Zustand zu bessern, doch war ihnen bisher, bei dem Bleigewichte der eben geschilderten Widerstände, kein besonderer Erfolg beschieden. Dadurch, dass der internationale Eisenbahnkongress, ein Forum, dessen Bedeutung in der ganzen Eisenbahnwelt anerkannt wird, durch die eben in Verhandlung stehende Frage XXXII „Clearing houses“ den Anstoss zu wissenschaftlicher Durchdringung des Stoffes gegeben hat, ist auch seine Bedeutung ins hellste Licht gerückt, und ich bin überzeugt, dass durch Ihre Berathungen und Beschlüsse eine neue Aera in der Entwickelung des Rechnungsdienstes eingeleitet werden wird.“ Herr v. Loehr nahm nun auf die Darstellungen und Vorschläge seines Berichtes Bezug und fuhr fort: „Ich glaube als Leitpunkte für die künftige Entwickelung des Rechnungswesens in den einzelnen Ländern die folgenden hinstellen zu können: Es wird nothwendig sein, zwischen dem Verkehr, dessen Einnahmen ausschlaggebend ins Gewicht fallen, und dem sogenannten Kleinzeug einen scharfen Unterschied zu machen, der sich in grundsätzlich anderer Gestaltung der ganzen Art der Abfertigung, der Gebührenberechnung, Verrechnung, Abrechnung und der Kontrole aller dieser Verrichtungen zu äussern hat. Für das Kleinzeug wird man von allen schwerfälligen, mit viel Schreiberei und Kosten verbundenen Abfertigungsarten absehen und dafür alle zur Verfügung stehenden Erleichterungen einführen müssen, z. B. die Abfertigung der Kleingüter mit Marken statt mit Frachtbrief und Frachtkarte usw., die Kartenausgabe des Lokalverkehres mittelst Automaten, die Einführung von amerikanischen Inkassomaschinen, welche zugleich die Rechnungslegung besorgen, ferner von Rechen- und Schreibmaschinen, Multiplikations- und Divisionstabellen, die Ueberwälzung gewisser Theile der Abfertigung auf das Publikum; auch die Tarife für diesen Verkehr werden viel einfacher gestaltet werden müssen als bisher usw. Hierdurch wird natürlich auch die Verrechnung, Abrechnung und Kontrole so einfach, dass eine Menge kostbarer Zeit für die eingehende Verrechnung, Kontrole und statistische Verarbeitung des grossen Verkehres frei wird, der heute nach derselben Schablone behandelt werden muss wie der unbedeutendste Posten. Ferner wird es nothwendig sein, den eigentlichen Clearing, d. h. den Ausgleich der durch die Abrechnung festgestellten gegenseitigen Forderungen und Schulden der einzelnen Bahnen unter einander in solchen Formen abzuwickeln, die sich dem bewährten Vorgange der Banken möglichst anschliessen, wofür natürlich die einschlägigen Verhältnisse in den verschiedenen Ländern einzig und allein maassgebend sein können. Es wird hier namentlich die Uebertragung dieser Geschäfte an Banken in Frage kommen, wobei natürlich die Gattung der zu übertragenden Arbeiten, das Verfahren usw. verschieden geregelt werden können.“

Redner meinte dann, dass für den direkten internationalen Verkehr, der sich nach dem Internationalen Uebereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr abwickele, mit grösstem Vortheile auch das zugehörige Rechnungs- und Clearingwesen international zu regeln und etwa die Bestimmung einer einzigen Stelle, z. B. des Berner Centralamtes als Saldirungsstelle in Aussicht zu nehmen sei, da das Ausgleichsverfahren um so erspriesslicher wirke, je ausgedehnter und umfangreicher von ihm Gebrauch gemacht wird. Freilich setze dies die Einführung einer einheitlichen internationalen Rechnungswährung in den direkten Verkehren oder doch zu mindestens zweckmässige Umrechnung der anzumeldenden Beträge voraus. Auch die tarifarischen Grundlagen der Gebührenberechnung und Gebührenvertheilung würden weitaus einfacher gestaltet werden müssen, als sie heute sind, wozu lediglich ein innigeres Zusammenarbeiten der Tarif- und Rechnungsabtheilungen schon bei der Aufstellung der Tarife, der Antheilstabellen und der Verkehrstheilungsbestimmungen führen könne, denn überall habe sich die richtige Erkenntniss Bahn gebrochen, dass vor Erlass von Gesetzen, Verordnungen und leitenden Bestimmungen die Männer zu hören seien, welche diese Bestimmungen später auszuführen hätten, wodurch die Aufnahme unpraktischer, undurchführbarer, ja sogar schädlicher Bestimmungen vermieden würde.

Es seien dies nur die obersten Gesichtspunkte einer zielbewussten Reform des Eisenbahnrechnungswesens; sie im einzelnen auszugestalten, werde Aufgabe der nächsten Zukunft sein, wobei man aber die Erkenntniss nicht werde aus dem Auge verlieren dürfen, dass es gelte, eine wirthschaftliche Arbeitsstellung neu zu regeln, und dass daher auch der wirthschaftliche Grundsatz, den Aufwand an Kosten und Arbeit mit dem zu erreichenden Zwecke in Einklang zu halten, oberstes Gesetz sein müsse.

Redner vermied es, mit einzelnen Beschlussanträgen hervorzutreten, weil nach seiner Ansicht die in Verhandlung stehende Frage auch nach seinem Berichte immer noch zu wenig geklärt sei, als dass man bereits heute bestimmtes für die einzelnen Länder vorschlagen könnte. Dazu bedürfe es zweifellos noch weiterer Studien und der Mittheilung der Erfahrungen und Ansichten vieler denkender Fachmänner. „Ich wäre schon glücklich,“ so schloss der Redner, „wenn Sie mit mir in den von mir gezogenen Folgerungen den Weg erkennen wollten, der betreten werden muss, um zum Ziele zu gelangen.“

Sein Schlussantrag ging dahin, den Gegenstand in der jetzigen Sitzung nur zu erörtern und die Frage neuerdings auf die Tagesordnung des nächsten Kongresses zu setzen. Wir nehmen an, dass diesem Antrag entsprochen ist. So erwünscht es ist, dass vor einem Forum, wie es der internationale Eisenbahnkongress ist, auf die Bedeutung und Schwierigkeit der Frage aufmerksam gemacht ist, so wenig halten wir es für möglich, dass in einer solchen Versammlung die Einzelheiten des zu vereinbarenden Verfahrens erörtert werden. Dies kann nur auf Grund schwieriger und langwieriger Vorarbeiten und eingehender Einzelverhandlungen geschehen; zunächst wird es sich empfehlen, über die Grundlagen eines abgekürzten Abrechnungsverfahrens innerhalb solcher Verbände zu verhandeln, die einen nicht zu zahlreichen Kreis von Verwaltungen umfassen. Hand in Hand damit aber muss gehen, dass sich die einzelnen Verwaltungen entschliessen, für ihren Binnenverkehr das Kontrolwesen zu vereinfachen und sich von allzu grosser Aengstlichkeit zu befreien. Damit sind schon bei einzelnen Verwaltungen vielversprechende Anfänge gemacht worden, wie unsere vorerwähnte Mittheilung über die Geschäftsvereinfachungen bei den preussischen Verkehrskontrolen lehrt.

Die Eisenbahnen in Chile.

Chile, diese aufstrebende Republik Südamerikas, die einzige, die in gesunder Weise bemüht gewesen ist, europäische Einrichtungen auf ihren Boden zu verpflanzen, hat auch vor allen anderen daran gearbeitet, ihre Verkehrsanstalten in modernem Sinne auszubauen. Es hat sich dazu anfangs englischer und amerikanischer Hilfskräfte bedient, später hat man sich auch

an deutsche gewandt, und je nach der Nationalität der den Bau leitenden Personen ist auch das Bau- und Betriebsmaterial von den Ländern bezogen worden, aus denen die betreffenden Bauleiter stammten.

Die Eisenbahnen Chiles verdanken ihre Entstehung theils staatlicher, theils privater Initiative. Aber der Staat ist erst viel später an solche Unternehmungen herangetreten, lange Zeit gingen sie ausschliesslich von privater Seite aus, und es war vornehmlich englischer Unternehmungsgeist und englisches Geld, durch welche die ersten Schienenstränge auf chilenischem Boden gelegt wurden.

Die Länge sämmtlicher chilenischer Bahnen, die am 31. Dezember 1899 in Betrieb standen, betrug damals 4 493 km. Davon entfielen 2 053 km auf Staatsbahnen und 2 440 km auf Privatbahnen. Bis vor kurzem konnte man zwei vollständig von einander getrennte Eisenbahncentren unterscheiden, das des Nordens zwischen 18° 2′ und 28° 5′ südl. Br. und das des Südens zwischen 32° 45′ und 38° 28′. In neuester Zeit ist aber an einer mehrfachen Verbindung dieser beiden Systeme gearbeitet worden, die zum Theil schon vollendet ist.

Die Nordbahnen in den Provinzen Tarapacá, Antofagasta, Atacama sowie Coquimbo verdanken ihre Entstehung privatem Unternehmungsgeist, so dass hier 2 115 km Privatbahnen 563,3 km Staatsbahnen gegenüber stehen. Die Südbahnen sind dagegen auf staatliche Initiative zurückzuführen; hier sind 1 489,7 km Staatsbahnen und nur 235 km Privatbahnen. Die Nordbahnen laufen in ihrer Hauptrichtung von Westen nach Osten, die Südbahnen von Norden nach Süden. Die Nordbahnen schwanken in ihrer Spurweite zwischen 2′ und 5′ 6″ engl., wogegen die Südbahnen mit einer einzigen Ausnahme durchweg einheitliche Spurweite, nämlich 5′ 6″ engl. aufweisen.

Die älteste der chilenischen Bahnanlagen und zugleich die älteste auf dem südamerikanischen Kontinent, diejenige, die von dem Hafen Caldera in der Provinz Atacama über Copiapó nach San Antonio führt, wurde von einer auf Aktien gegründeten Gesellschaft erbaut, deren Kapital (ursprünglich 800 000 D., später 4 200 000 D.) sich zur grösseren Hälfte in englischen Händen befindet. Der Letzteren gehört auch die von einer englischen Gesellschaft erbaute Zweigbahn nach Chanarcillo sowie die Bahnen nach Paquias und Apocheta, im ganzen 242 km. Noch mehrere andere Bahnen verbinden die Küstenhäfen mit den Salpeterwerken der Provinz Atacama, so die Linie Taltal-Cachinal mit den Nebenlinien nach Santa Luisa, Refresco-Lantaro, Atacama und Julia (212 km), die Linie der Santa Luisa-Werke (50 km), Carrizal Bajo-Cerro Blanco u. a.

Auch die Bahn an dem Hafen Chanaral über Las Animas nach dem Minendistrikt Salado (56 km) wurde 1869 von einer Privatgesellschaft erbaut. Da sie aber keinen Nutzen abwarf, wurde sie 1875 an den Staat für 350 504 D. verkauft (sie hatte 1 200 000 D. gekostet) und wird jetzt von diesem betrieben, ebenso wie die ebenfalls von Chanaral ausgehende Bahn nach Pueblo Jundido.

Wie alle diese Bahnen so dient auch die grosse von Iquique ausgehende Bahn nebst ihren vielen Zweiglinien der Beförderung des hier gewonnenen wichtigsten Ausfuhrartikels Chiles, des Salpeters (jährliche Ausfuhr 148 000 000 ℳ), nebst dem in ihrer Gesammtheit gleich werthvollen Kupfer, Silber, Jod, Boraxkalk sowie der Einfuhr von Steinkohlen, Materialien und Lebensmitteln zu den Grubenanlagen. Die Iquique-Pisagua-Lagunasbahn, die jetzt eine Länge von 482 km hat, wurde 1875 von der Gesellschaft „The Nitrate Railways Co.“ erbaut. Eine andere Bahn in der Provinz Tarapacá, von dem Hafen Patillos nach den Salpeterlagern von Lagunas (110 km lang), wurde 1872 erbaut, befand sich jedoch nie in regelmässigem Betriebe und dieser Betrieb wurde 1885 infolge der Enteignung aller Salpeterlager seitens der peruanischen Regierung und Schliessung des Hafens von Patillos ganz eingestellt. In neuester Zeit ist nach einem fast vollständigen Neubau des Schienenweges und der Erneuerung der gänzlich verwahrlosten Materialien der Betrieb dieser Bahn wieder begonnen worden.

Von den südlich von Pisagua und mit diesem durch Eisenbahn verbundenen Junin gehen Nebenlinien aus zu den Salpeterwerken San Antonio, Cruz de Zapiga, Arayon, Carolina, Salde Obispo, San Patricio, Santa Rita, La Union, Patria, Huascor und Reducto, im ganzen 104 km. Dazu kommen noch die Linie Agua Santa-Caleta Buena mit Nebenlinien nach Neigreiros und Huara (128 km), die Linie Tocopilla-Toco (114 km), die Linie Tongoi-Cerillos mit der Nebenlinie Cerillos-Tamaya und Trapiche und im äussersten Norden die Linie Arica-Tacna (63 km).

Zu den grossartigsten Eisenbahnbauten gehört die von Antofagasta ausgehende Bahn, die über die Anden nach Oruro in Bolivia führt. Auf Chile entfällt davon die 442 km lange Strecke Antofagasta-Ollague. Die mit einer Spurweite von 2′ 6″ englisch erbaute Bahn hat Steigungen bis zu 3 % zu überwinden. Die kleinsten Kurven betragen bis zu 650′ engl. im Halbmesser, die Baukosten beliefen sich im Durchschnitt auf 15 000 D. für das Kilometer.

Die bisher aufgeführten Bahnen sind mit Ausnahme der beiden von Chanaral ausgehenden sämmtlich Privatbahnen. Auch die Bahnen Chanaral-Salado und Chanaral-Pueblo Hundedo wurden ursprünglich von Privaten erbaut und gingen erst später in den Besitz der Regierung über. Gleich von vornherein wurden angelegt die 162 km lange Linie von Coquimbo nach Serena Compania, die Bahn der Compania Ovalle mit Nebenlinien nach Panulcillo und Paloma, die 152,3 km lang ist, die 78 km lange Linie Serena-Elqui und die 49 km lange Strecke Huasco-Vallenar.

Da die meisten dieser Bahnen vom Meer aus durch fast oder auch ganz wasserloses Gebiet laufen, so macht die Wasserversorgung besondere Schwierigkeiten. Das Wasser, theils kondensirtes, theils mit Dampfer aus dem südlicheren, wasserreicheren Theil des Staates eingeführtes, theils endlich aus Brunnen gewonnenes und durch chemische Zusätze gereinigtes, dient nicht nur zur Versorgung der an der Strecke liegenden Ortschaften und Bergwerke, sondern auch zur Speisung der Lokomotiven. Die betreffenden Anstalten zur Gewinnung von kondensirtem Wasser sind sehr umfangreich und kostspielig.

Das staatliche Centralsystem umfasst drei Sektionen. Die erste hat eine Länge von 804 km, die zweite von 430, die dritte von 755 km. Die erste Sektion begreift die Linien Valparaiso-Santiago mit den Nebenlinien nach Los Vegas und Los Andes und die Linie Calera-La Ligna und Cabildo.

Der Gedanke einer Eisenbahnverbindung zwischen Valparaiso und Santiago wurde bereits 1846 angeregt; die ersten Vorstudien wurden durch nordamerikanische Ingeniöre gemacht. Dies geschah von privater Seite, doch ergriff 1850 die Regierung des Präsidenten Manuel Montt die Initiative und beauftragte den nordamerikanischen Ingeniör Campbell, denselben, der die erste chilenische Bahn von Caldera nach Copiapo erbaut hatte, mit dem Studium der Linie; Campbell reichte schon im nächsten Jahr seine Pläne ein. Die Bahn sollte aus finanziellen und wirthschaftlichen Gründen nicht in gerader östlicher Linie von Valparaiso nach Santiago geführt werden, sondern zuerst nordöstlich, dann fast nördlich, östlich, zuletzt südöstlich. Die Verhältnisse des Geländes kennzeichnen die Bahn als eine Bergbahn; den höchsten Steigepunkt erreicht sie beim Ueberschreiten des Cumbre de Montenegro mit 805 m. Santiago liegt 519,6 m ü. M. Differenzen mit der Regierung veranlassten Campbell zum Rücktritt; an seine Stelle trat der Engländer Lloyd, der Campbell's Plan völlig umstiess, wodurch das erforderliche Baukapital verdoppelt wurde. Doch fanden diese Aenderungen die Billigung des Direktoriums, das aber Anfang 1861 sich auflösen musste, worauf die Regierung den weiteren Bau übernahm, dessen Ausführung sie dem Nordamerikaner Meiggs für 6 000 000 D. Gold von Guillota (58 km von Valparaiso) bis Santiago (129 km) übertrug.

Während diese erste Sektion des Centralsystemes als Ferrocarril del Norte bezeichnet wird, gehen die zweite und dritte Sektion auch unter dem Namen Ferrocarril del Sud. Diese Bahnen durchlaufen von Santiago aus das grosse Längsthal, das sich zwischen der Hoch- und Küstenkordillere in wechselnder Breite bis zum Merlinsee von Redoncave im 41. Breitengrade erstreckt. Die zweite Sektion des Centralsystemes führt von Santiago 250 km weit bis Talca und sendet dabei die Zweiglinien Santiago-Melipilla, Pelequen-Prumo und San Fernando Alcoms ab, so dass die ganze Sektion eine Länge von 430 km hat.

Die dritte, 755 km lange Sektion schliesst sich bei Talca an die vorige an und führt nach Temuco, dabei die Nebenlinien Parral-Canquenes, San Rosendo-Talcahuano, Santa Fé-Los Anjeles, Caihne-Mulchen und Renaico-Traignen aussendend. Von der Gesammtlänge der Centralbahnen entfallen 907,2 km auf die Strecke Valparaiso-Pitrufken und 582,5 km auf Nebenlinien.

Von den Privatbahnen, die in das Gebiet des Centralsystemes fallen, ist die nur 21 km lange Eisenbahn von Los Andes bis Salto de Soldado, die den Uspallatapass der Anden überschreitet, die bei weitem wichtigste. Anfangs wollte man die Bahn zwischen Los Andes und Mendoza in einer Länge von 280 km (150 km der argentinischen, 85 km der chilenischen Baustrecke) bei einer Höchststeigung von 45 mm auf chilenischem und 37 mm auf argentinischem Gebiet in einer Höhe von 3 520 m ü. M. durch die Kordilleren in einem Tunnel von 3 500 m Länge führen. Dabei hätten 60 km der Bahn gegen Schnee und Lawinen geschützt werden müssen. Eine von dem Oberingeniör Schatzmann ausgearbeitete und 1889 den beiden betheiligten Regierungen vorgelegte Trasse setzte die Gesammtlänge auf 240 km herunter (175 der argentinischen, 65 der chilenischen Theilstrecke) bei einer Höchststeigung von 8 %. Das Zahnstangen- oder Zahnradsystem kommt an verschiedenen Stellen von Punta de las Vacas (in Argentinien, 165 km von Mendoza) bis zum Rio Blanco (in Chile, 207 km von Mendoza) in einer Länge von 72 km zur Anwendung, wovon 38 km auf die Zahnstangen entfallen. Die Ueberschreitung der Kordilleren erfolgt in acht, dicht hintereinander liegenden Tunneln, mit einer Gesammtlänge von 15 375 m, wovon 4 217 m auf die argentinische, 11 158 m auf die chilenische

Theilstrecke entfallen. Der grösste Tunnel (La Cumbre), der den Hauptkamm der Kordillere in einer Höhe von 3 189,93 m durchschneidet, hat eine Länge von 5 065 m, die übrigen schwanken zwischen 690 und 3 750 m, von denen einer mit 1 885 m Länge schraubenförmig läuft. Geschützt gegen alle Witterungsunbilden, Schnee und Lawinen, bleibt so der Betrieb auch während des Winters gesichert, womit das schwierigste Problem der Bahnanlage gelöst ist. Leider wurde die Vollendung der Bahn auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben, seitdem Mitte 1896 vier chilenische Banken als Gläubiger sie mit Beschlag belegten.

Von den übrigen Privatbahnen ist die älteste die 1873 eröffnete, 15 km lange Bahn von dem Hafen Laraqueta, von dem deutschen Ingeniör Lowey für die Gesellschaft „Minas de Carbon de Carampangue" zu dem Grubenbezirk Quilachanquin erbaute. Gleichfalls durch einen Deutschen, den Ingeniör Ried, wurde 1888 die Linie Concepcion-Penco (16 km) ausgeführt. Sie ist Eigenthum der „Compania Ferrocarril Concepcion-Penco". Viel bedeutender ist die ebenfalls von Concepcion ausgehende, über Cuvanilahne nach Arauco führende Bahn; sie ist 103 km lang. Zu nennen ist ferner die 21 km lange Bahn von Santiago nach Puente Alto.

Ende September 1899 wurde die 150 km lange Eisenbahn zwischen Valdivia und Osorno, den beiden wichtigsten Städten des deutschen Siedelungsgebietes in Südchile, dem Verkehr übergeben. Man hofft, dass in wenigen Jahren auch die etwa 110 km lange Strecke nördlich von Valdivia, die zum Anschluss an die chilenische Hauptbahn noch fehlt, sowie die Bahn von Osorno nach Puerto Montt vollendet sein werden.

Im Etat für 1900 sind für die neuen Linien: Serena-Rivadavia, Choapa-Illapab, Choapa-Salamanca, Cabildo-Pedegua, Talca-Constitucion, Pitrufquen-Loncocha, Loncocha-Antilsua, Temuco-Curahue, Pueblo Hundido-Inca, Los Animas-Los Pozos, Paloma-San Marcos, Circunvalacion de Santiago, Alcones-Pichileum, Cauquenes-Quirihue zusammen 7 900 000 Pesos und für das Studium weiterer neuer Linien 70 000 Pesos ausgeworfen.

Ferner hat die Regierung dem Kongress ein grosses Projekt öffentlicher Bauten im Gesammtbetrag von über 42 000 000 Pesos vorgelegt, wovon im Jahre 1900 für den Brückenbau bestehender Staatsbahnen 1 000 000 Pesos, für die Linie Milipilla-Santonio (Voranschlag 3 000 000 Pesos) 400 000, für die Linie Ligua-Papudo (Voranschlag 800 000 Pesos) 300 000, für die Linie San Felipa-Putaendo (Voranschlag 400 000 Pesos) 200 000, ferner für eine Anzahl neuer Linien, für die bereits Vorstudien gemacht sind, zu Vorstudien 200 000 Pesos verlangt werden.

Aus eigener Initiative nahm der Kongress gleichzeitig einen Gesetzentwurf an, in dem für das Studium neuer Linien 190 000 Pesos bewilligt wurden. Es sind das in der Hauptsache dieselben Linien wie die des Regierungsprojektes, nämlich die Linien zwischen Inca und einem Punkt der Linie Copiapó-Puquios oder Caldera-Pueblo Hundido nach Norden durch den östlichen Theil der Küstenkordillere Serena-Vallenar mit einer Nebenlinie nach dem Hafen von Larro: Ovalle-Trapiche, Combiarbalá-Puerto Oscuro, Ligua-Papudo, Melipilla-San Antonio, Rancagua-Denihna, San Clemente-Panimávida, Panimávida nach einem Punkte der Centrallinie, Conquenes-Anjeles-Antuco, Traiguen-Galvarino, Puerto Montt-Maulin über Calbuco und Corelmapu.

Das Eisenbahnmaterial auf der Pariser Weltausstellung.

Im „Economiste français" hat Herr Daniel Bellet im Anschluss an seine in Nr. 67 S. 1022 d. Ztg. wiedergegebenen Mittheilungen nunmehr einen zweiten Aufsatz erscheinen lassen, in welchem er, von der Besprechung der Lokomotiven zu der des Wagenparks übergehend, zunächst hervorhebt, dass die beim letzteren bemerkbaren Fortschritte sich für den Laien schon deshalb weniger auffallend und überraschend gestalten, weil sie für ihn verständlicher sind. Gleichwohl ist — so fährt er fort — die eingetretene Aenderung merkwürdig genug; es lohnt, sich über den Geist, in welchem sie stattgefunden hat, klar zu machen, und es ist interessant, wenn man sich hier auf den ersten Blick überzeugen muss, dass sich auf diesem Gebiete in allen Ländern nahezu völlig gleichartige Dinge vollzogen haben. Was die Güterwagen anlangt, so werden diese von der grossen Menge der Besucher fast ebenso wenig beachtet, wie die Lokomotiven, obwohl es bei ersteren keineswegs nöthig ist, sich in technische Schwierigkeiten hineinzuarbeiten, und doch vollzieht sich auch bei ihnen jetzt eine bemerkenswerthe Umwälzung, die ohne Zweifel für den Eisenbahnbetrieb die segensreichsten Folgen haben wird.

Es hat lange Zeit gedauert, bis man sich — wenigstens in Europa — von den alten Wagenformen losgesagt hat, die ganz und gar den alten Postwagen nachgebildet waren, und wir brauchen auch jetzt noch nicht allzuweit zu gehen, um Beispiele von Personenwagen zu finden, zu denen Licht und Luft nur in beschränktestem Maasse Eingang finden und deren Fenster — namentlich in den unteren Klassen — nichts weiter sind als kleine Löcher. Namentlich aber war auch der Umfang der alten Wagen ein sehr beschränkter, und es hat jetzt nur einer ganz geringen Verstärkung und Ausdehnung der unteren Wagentheile bedurft, um ihnen einen Wagenkasten auflegen zu können, der die doppelte Zahl von Reisenden aufnehmen kann, wie ein Wagen der älteren Bauart. Dies bietet insofern grossen Vortheil, als die Reibungen eines Zuges von doppelter Wagenzahl weit grössere sein müssen, als bei einem Zuge, der nur die Hälfte dieser Wagen zählt und dementsprechend auch nur weniger Räder hat. Auch fordert die Zusammensetzung eines Zuges von vielen kleinen Wagen weit längere Zeit als ein solcher von wenigen grossen Wagen, und ein Zug der ersteren Art verlangt, da er einen längeren Raum einnimmt, auch grössere Bahnhöfe und namentlich längere Rampen für das Ein- und Aussteigen der Reisenden.

So weisen eine ganze Reihe von Gründen auf eine Vergrösserung des Wagenumfanges hin; der Hauptgrund war aber doch die ausserordentliche Vermehrung des Personenverkehres, die in allen Ländern Europas eine allgemeine Erhöhung der Leistungsfähigkeit während der letzten 20 Jahre erforderlich machte. Infolge dessen wird auf den verkehrsreicheren Linien das rollende Material auch weit besser ausgenutzt als früher, die Verhältnisszahl der unbenutzten Plätze hat sich wesentlich verringert. Man hat deshalb den altererbten Irrthümern entsagt und zugleich bei verschiedenen Wagentheilen das Holz ersetzt durch Eisen und später durch Stahl, um ihnen dadurch eine grössere Widerstandskraft — auch bei Zusammenstössen — zu geben. Auch hierin haben, wie bei den Lokomotiven, die Amerikaner lange Zeit die Führung übernommen. Aber diese Verbesserungen sind gering anzuschlagen im Vergleiche mit der Thatsache, dass sie bei den verlängerten Wagen auch zugleich das Drehgestell einführten. Dadurch wurde zugleich eine grössere Leichtigkeit im Durchfahren der Kurven geschaffen, und man wird nicht umhin können, diese Einrichtung von den Hauptlinien, auf welche sie bis jetzt beschränkt ist, auch auf die Nebenlinien zu übertragen.

Ebenso gebieterisch wie die Vergrösserung des Umfanges hat sich bei den Personenwagen auch die Erhöhung ihrer Bequemlichkeit geltend gemacht. Die strenge Trennung der einzelnen Abtheile, die schlechte Beleuchtung, die engen Fenster sind beseitigt und ein dem Zuge beigestellter Speisewagen gibt die Möglichkeit, statt des bisherigen eiligen Verzehrens der nöthigen Mahlzeiten auf den Stationen diese bequem und in aller Ruhe während der Fahrt einzunehmen. Namentlich auf den englischen Bahnen werden solche Wagen jetzt auch zur Verfügung der zahlreichen Reisenden der III. Klasse gestellt. Auch bieten die grossen Durchgangswagen den Reisenden den bei langen Reisen so wünschenswerthen gesonderten Waschraum. Ebenso hat man bei neueren Durchgangswagen statt der bisherigen Thüren an den Stirnwänden längs des Ganges Seitenthüren angebracht, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Jedoch scheint es, als ob dem älteren Durchgangswagen, welcher ein Durchschreiten des ganzen Zuges von einem Ende zum anderen ermöglicht, die Zukunft gehört.*)

Die Gasbeleuchtung nach dem System Pintsch stellt einen entschiedenen Fortschritt gegenüber den älteren Einrichtungen dieser Art dar. Eine weit bessere Lösung aller hier einschlägigen Fragen und Zweifel wird aber die elektrische Beleuchtung bringen. Nicht etwa, dass durch sie schon jetzt eine grössere Lichtmenge in den Wagenabtheilen verbreitet würde! Aber die durch sie gegebene Möglichkeit, die Beleuchtung im ganzen Zuge genau in dem Augenblicke eintreten zu lassen, wo man ihrer bedarf, ist ein ganz unvergleichlicher Vorzug vor allen anderen Beleuchtungsarten. Sie ermöglicht ferner eine Ersparniss nicht blos an Leuchtstoff, sondern auch an Bedienungsmannschaft. Dieser Gesichtspunkt ist auch bereits bei einem von der französischen Südbahngesellschaft ausgestellten Wagen praktisch geworden, dessen Dynamomaschine von einer der Achsen den

*) Anm. der Schriftl. Durchgangswagen, welche ausser den Stirnthüren noch Seitenthüren zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens haben, sind u. E. das anzustrebende Ziel.

Antrieb erhält. Damit die Beleuchtung nicht während des Aufenthaltes auf den Stationen aussetzt, sind Akkumulatoren vorgesehen, deren rechtzeitiges Eingreifen durch äusserst sinnreiche Vorrichtungen vermittelt wird. Vorzüglich haben sich die Heizvorrichtungen unserer Züge heutzutage entwickelt, indem man hierzu den Dampf der Lokomotive ausnutzt. Die Dampfheizung bildet einen geradezu unvergleichlichen Fortschritt gegenüber der lästigen, kostspieligen und langsamen Wirkung der alten Glühöfen. Auch die früheren Polsterungen und Teppiche, welche bisher den Staub und gefährliche Krankheitskeime nur allzu reichlich aufnahmen, sind in zweckmässiger Weise durch Leder und das neuerfundene Linoleum ersetzt, also durch Stoffe, die eine gründliche Abwaschung und Säuberung ermöglichen. Eine deutsche Bahn stellt auch einen eigens zur Beförderung von Kranken eingerichteten Wagen aus, dessen Beistellung jede Ansteckungsgefahr durch die jedesmalige Desinfektion nach gemachtem Gebrauche beseitigt.

Auch auf einem anderen Gebiet haben die Amerikaner uns die Vorbilder gegeben. Die Eisenbahnstatistik der europäischen Länder zeigt immer und immer wieder ein arges Missverhältniss zwischen dem todten Gewicht — der Tara — und der Leistungsfähigkeit der Güterwagen. Es gibt auch jetzt noch zahlreiche Wagen, welche 6 bis 7 t wiegen und nur eine Ladung von 5 bis 6 t aufnehmen können. Selbstredend gilt alles, was wir betreffs der Uebelstände der kleinen Personenwagen gesagt haben, in noch verstärktem Maassstabe bei kleinen Güterwagen. Die dadurch bedingte Länge der Güterzüge macht sich in höchst lästiger Weise geltend. Bei den niedrigen Tarifsätzen wirkt das ungünstige Verhältniss des todten Gewichts, welches die Selbstkosten erhöht, um so nachtheiliger auf den Reinertrag ein. So finden wir denn in Amerika statt unserer kleinen Transportgefässe Wagen von 27, 37, ja von 45 und mehr Tonnen Tragfähigkeit im gewöhnlichen Gebrauch.

Zum Bau der Güterwagen wird durchweg und regelmässig nur Holz verwandt, und die Amerikaner haben an diesen Stoff und seine Leistungsfähigkeit die höchsten zulässigen Anforderungen gestellt, indem sie Wagen bis zu 36 t Tragfähigkeit aus ihm fertigen. Ueber diese Tragkraft hinauszugehen, ist nur bei Herstellung metallener Wagen möglich. Hierzu war der Stahl geeignet, welcher bei verhältnissmässig geringem Gewicht die grösste Widerstandsfähigkeit besitzt und nur wenig mehr kostet als Eisen. Aus ersterem Material hat man Wagen von 45 t Ladefähigkeit — ja einzeln auch für 50 t Gewicht — gebaut, die hauptsächlich zum Transport von Erzen und Kohlen bestimmt sind. Natürlich sind die Beschaffungskosten etwas höher als bei hölzernen Wagen, aber sie haben auch weniger Ausbesserungen nöthig, sie sind von grösserer Dauerhaftigkeit und schliesslich haben sie auch als Altmaterial noch einen Handelswerth. Bei ihnen beträgt die Tara nur 15 t, sie sind ihrer grossen Länge wegen auf Drehgestellen angebracht.

Auch bei uns in Europa hat man sich von den alten engen Ueberlieferungen allmählich losgesagt, und die Weltausstellung hat uns gestattet, in diese sich jetzt vollziehende Umgestaltung des Eisenbahnmaterials einen Einblick zu gewinnen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verlängerung der Fristen für Einführung von Vorsignalen und Streckenblockungen.** Wie in unserer Nr. 73 S. 1102 mitgetheilt, beabsichtigte der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Verlängerung der Fristen herbeizuführen, innerhalb deren die im § 1 der Betriebsordnung unter 4 und 5 vorgesehene Einrichtung von Vorsignalen und Streckenblockungen einzuführen ist. Mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts sind diese Fristen nunmehr bis zum 1. Dezember 1903 verlängert, wie dies auch für die Einführung der Ausfahrtssignale (§ 1 Absatz 3 der Betriebsordnung) bereits früher geschehen ist.

— **Muster für Fahrordnungen bei den preussischen Staatsbahnen.** Die bisher in Gebrauch befindlichen Muster haben durch Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 11. September d. J. verschiedene Aenderungen erfahren. Es handelt sich im wesentlichen um Vereinfachungen, doch ist auch das gesammte Signalbild, welches sich dem Lokomotivführer bei der Einfahrt und Ausfahrt beim Vorhandensein mehrerer Signalmaste zeigt, aufgenommen, damit er das für seine Fahrt geltende Signal leichter erkennen kann.

— **Bestimmungen über das Verdingungswesen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Anzahl von Eisenbahndirektionen beauftragt, alsbald eine Sammlung der Bestimmungen über das Verdingungswesen, über Vertragsstrafen und die Verlängerung vertraglicher Lieferfristen und einen neuen Entwurf der Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen usw., vorzulegen, bei dessen Ausarbeitung alle inzwischen ergangenen Entscheidungen, soweit sie noch als gültig anzusehen sind, Berücksichtigung gefunden haben. Diese Sammlung und die neuen Allgemeinen Bestimmungen sollen der zum 1. April k. J. neu herauszugebenden Finanzordnung einverleibt werden.

— **Die Eisenbahnpolitik auf dem sozialdemokratischen Parteitage.** Dieser, der in Mainz vom 18. bis 20. September tagte, hat sich auch mit den allgemeinen Verkehrsfragen lebhaft beschäftigt und gezeigt, dass in der Partei über diese wie so viele andere wichtige Fragen keine volle Uebereinstimmung herrscht. So sehr die in Preussen durchgeführte Verstaatlichung der grossen Verkehrswege der sozialdemokratischen Theorie auch entspricht, so ist natürlich die praktische Anwendung, die der Staat von seinem Besitz macht, keineswegs nach dem Herzen der Partei. Der Berichterstatter Calwer-Charlottenburg stellte eine Anzahl von Sätzen auf, unter denen wir die drei auf die Verkehrspolitik bezüglichen hier folgen lassen: Die sozialdemokratische Partei Deutschlands tritt im Hinblick auf die bevorstehenden wichtigen Entscheidungen ein 1. für eine innerhalb des deutschen Wirthschaftsgebietes einheitliche Gestaltung der Verkehrspolitik durch Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich unter Verwerfung des vornehmlich in Preussen grossgezogenen fiskalischen Verwaltungsprinzips; 2. für weitgehende Ermässigung der Personentarife zur Verwirklichung des juristisch-formalen Rechts der Freizügigkeit der Arbeiter; 3. für den Ausbau eines deutschen Wasserstrassensystems, hauptsächlich für den Bau des Mittellandkanals, im Nothfalle durch das Reich.

In der langathmigen Begründung waren die bekannten Klagen über die kapitalistische Produktionsweise vorgebracht und insbesondere behauptet, dass die gegenwärtige deutsche Verkehrspolitik überwiegend nach fiskalischen Gesichtspunkten geleitet sei, jeder wesentlichen Erleichterung des Verkehrs im Wege stehe und namentlich den Arbeiter verhindere, die Gunst des Arbeitsmarkts auszunutzen; sie versage auf dem Gebiete des Wasserstrassenverkehrs eine weitgehende Verbilligung des Gütertransports und gleichzeitig die Erschliessung weiter Gebiete für die Industrie, woraus der Arbeiter gleichzeitig als Verfertiger wie als Verbraucher Vortheil ziehen könne.

Aus der theilweise recht erregten mündlichen Verhandlung über diese Anträge ist namentlich der scharfe Gegensatz zu erwähnen, in den sich der bekannte süddeutsche Reichstagsabgeordnete v. Vollmar zu seinen Genossen setzte. Er sprach sich entschieden gegen die Uebernahme der Eisenbahnen durch das Reich aus; dadurch würde nur das preussische Eisenbahnwesen auf das Reich ausgedehnt, es würde nur der „preussischen Erdrosselungs- und Gewaltpolitik“ Vorschub geleistet werden. Eine besondere Spitze gegen Preussen hatte auch sein weiterer Antrag, in Punkt 3 die besondere Erwähnung des Mittellandkanals zu streichen, da es auch ausser jenem noch andere sehr bauwürdige Kanäle gebe. In das Vollmar'sche Horn stiess auch der Mainzer Landtagsabgeordnete Dr. David: „Die Verpreussung des Eisenbahnwesens müsse mit aller Macht verhindert werden. Es sei ein Glück, dass noch keine Centralstelle für das deutsche Eisenbahnwesen vorhanden sei (! ?), denn alsdann wäre es um die Verbesserungen des Eisenbahn- und Tarifwesens geschehen.“ Sehr entschieden trat beiden Rednern der bekannte Parteiführer Bebel entgegen. Die Furcht vor der „Verpreussung“ des Eisenbahnwesens bei Uebernahme auf das Reich sei falsch. Wäre die Post nicht Reichssache, so würde es bei ihr mit den Einrichtungen und Gehältern weit schlechter stehen als jetzt. Wolle man die Verkehrsverhältnisse bessern, die Gehälter und Löhne erhöhen, so müsse man die Eisenbahnen zur Reichssache machen. Nur auf diesem Wege könne eine Ermässigung der Frachten zur Verbilligung der Lebensmittel erreicht werden, alles Dinge, denen der vom Junkerthum beherrschte preussische Landtag widerstrebe. Darauf erwiderte v. Vollmar: Bebel überschätze den Einfluss des Reichstags, im Reiche gebe Preussen den Ausschlag, sein Einfluss sei dort nicht so leicht zu brechen, viel wichtiger sei es, dass man in dem süddeutschen Eisenbahnverband (! ?) einen Widerstand gegen das Miquel-Thielen'sche System habe. Noch-

mals vertrat Bebel mit Nachdruck den Standpunkt, das Eisenbahnwesen zur Reichssache zu machen und es dadurch partikularistischen Strömungen zu entziehen, den Reichstag zu stärken. Bei der Abstimmung siegte denn auch diese Auffassung, der Vollmar'sche Streichungsantrag wurde abgelehnt.

Neue Gedanken und Gesichtspunkte sind in der ganzen Verhandlung über diesen Punkt nicht vorgebracht, interessant ist nur der zu Tage getretene Gegensatz zwischen denen, die alles Heil nicht etwa vom Reich, sondern vom Reichstag erwarten, und denen, deren Widerwille vor dem preussischen Staate mit seiner straffen Zucht so gross ist, dass sie lieber auf den Reichsgedanken verzichten, nur um den Einfluss Preussens nicht zu verstärken. Bezeichnend für die Parteitaktik ist auch, dass gegenüber der Forderung nach weitgehender Ermässigung der Personentarife zur Verwirklichung des jetzt angeblich nur „juristisch-formalen" Rechts der Freizügigkeit der Arbeiter mit keiner Silbe der wahrhaft weitgehenden sozialen Fürsorge erwähnt ist, die besonders in Preussen und Sachsen der freien Bewegung der Arbeiter durch die IV. Wagenklasse und überall in Deutschland durch die billigen Arbeiterfahrkarten, die Arbeiterzüge usw. gewidmet ist. Im sozialistischen Zukunftsstaat soll jedenfalls beinahe umsonst gefahren werden. Wie aber sollen die Betriebskosten aufkommen? Mit dieser Frage, so würden die Weisen der Partei nach einem bekannten Vorgang vermuthlich antworten, braucht man sich jetzt noch nicht zu beschäftigen. Sapienti sat!

— **Einführung von Kühl- und Heizwagen für den Versand von Obst und frischem Gemüse.** Da bei dem deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande der Antrag gestellt worden war, zur Beförderung von Obst und frischem Gemüse mit Kühl- und Heizvorrichtung versehene Privatgüterwagen zuzulassen, so war die Handelskammer zu Frankfurt a/M. ersucht worden, sich über die Bedeutung und Wirkung dieses Antrages, insbesondere aber über die folgenden Punkte gutachtlich zu äussern: 1. Besteht ein allgemeines wirthschaftliches Bedürfniss zur Einstellung von Wagen mit Kühl- und Heizvorrichtung für Obst- und Gemüsebeförderung, und womit ist es zu begründen? 2. Ist aus der zur Zeit schon stattfindenden Einführung von ausländischem Obst und Gemüse in solchen Wagen auf eine Schädigung der inländischen Produktion zu schliessen und wird diese Schädigung durch die Zulassung derartiger Wagen für den inländischen Verkehr eingeschränkt oder beseitigt werden? 3. Wird die Zulassung von Kühl- und Heizwagen für Obst und Gemüse weitere Vortheile für die inländische Produktion bringen und worin bestehen diese? 4. Werden die unter 2. und 3. bezeichneten Vortheile auch den Produzenten selbst oder nur dem Zwischenhandel zu gute kommen? 5. Lässt die durch die Beförderung in Kühl- und Heizwagen angestrebte bessere Erhaltung des Obstes sich nicht auch auf andere Weise, etwa durch sorgfältige Verpackung, Beiladung von Wärme- oder Kälteschutzmitteln usw. erreichen?

Auf diese Frage hat sich nun die Handelskammer nach gepflogenen Erhebungen wie folgt geäussert: 1. Ein allgemeines wirthschaftliches Bedürfniss zur Einstellung von Wagen mit Heizvorrichtung ist nicht hervorgetreten, da Obst und frisches Gemüse am besten in niedriger Temperatur (0°—1°) sich hält. Dagegen scheinen Kühlvorrichtungen, um den leichten Verderb bei hoher Temperatur zu verhindern, zweckmässig und erwünscht. Insbesondere wäre ein Versuch zu begrüssen, diese Einrichtung auf den Versandlinien nach Hamburg und Bremen einzuführen, da von dort aus eine grosse Ausfuhr von Frühobst, insbesondere Beeren, nach England stattfindet. Eine entsprechende Einrichtung würde es ermöglichen, dass Obst, insbesondere Zwetschen zur Marmeladebereitung, in r e i f e m und verwendbarem Zustande nach England verfrachtet werden könnte, was bisher bei dem Mangel geeigneter Kühlvorrichtungen nicht möglich gewesen ist. 2. Eine Schädigung der inländischen Produktion ist nach dem Urtheile der befragten Fachkreise durch eine derartige Einrichtung nicht zu befürchten, weil bei genügendem Vorhandensein der inländischen Erzeugnisse auf dem Markte das ausländische Erzeugniss mit seiner grösseren Frachtbelastung nicht würde wetteifern können. 3. Da die Obstschiffe nach England mit Kühlvorrichtungen versehen und deshalb in der Lage sind, eine grosse Menge der empfindlichsten Früchte aus Australien in reifem Zustande einzuführen, würde im Falle der Einrichtung von Kühlvorrichtungen auf den deutschen Bahnen das deutsche Frühobst in England leichter in Wettbewerb treten können und bessere Preise erzielen, da die kürzere Fahrt von Deutschland auf das Obst naturgemäss nicht so schädliche Einwirkungen haben dürfte. Auch den deutschen Konservenfabriken käme die besprochene Maassnahme zu gute, insofern als dieselben auch aus den ihnen entfernter liegenden Gebieten unseres Landes Obstbezüge erhalten könnten. 4. Die entstehenden Vortheile werden auch dem Produzenten zu gute kommen, der für seine Waare leichteren Absatz finden würde, als dies bisher der Fall war, da in entlegeneren und schlecht verbundenen Gegenden das Obst aus Mangel an Käufern häufig keine Verwerthung findet und zu Grunde geht. 5. Die Art der Verpackung in schlechten Wärmeleitern, welche schon jetzt auf das sorgfältigste ausgeführt wird, ist nicht imstande gewesen, die Waare vor dem Verderben durch hohe Temperatur zu schützen, da die Verpackung allein nicht imstande ist, eine dem Obst zuträgliche Temperatur zu erzielen. Das beste Mittel freilich, die Waare möglichst frisch und verwendbar zu erhalten, ist in einer möglichst beschleunigten Beförderung derselben durch die Eisenbahn zu suchen. Wenn z. B. ein Wagen Früchte von Neapel nach Frankfurt bei E i l g u t b e f ö r d e r u n g über den Gotthard fast regelmässig e i n e v o l l e W o c h e Z e i t in Anspruch nimmt, so muss der Erfolg der besten Kühlvorrichtungen dadurch in Frage gestellt werden.

— **Explosion einer Wagenladung Essigsäure.** Wie der „Hamb. Korresp." mittheilt, explodirte auf der Strecke Hagenbach-Wörth der pfälzischen Bahnen kürzlich eine Eisenbahnladung von 210 Korbflaschen Essigsäure. Der Wagen wurde dabei in seinen Holztheilen vom Feuer gänzlich zerstört. Die Explosion soll durch Sprühfunken der Lokomotive entstanden sein.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. d. Mts. sind folgende Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben worden:

1. Die vollspurige, 15,30 km lange Reststrecke S t e p p a c h - P o m m e r s f e l d e n - S c h l ü s s e l f e l d der bayerischen Lokalbahn Strullendorf-Schlüsselfeld mit den Verkehrsstellen Stolzenroth, Mühlhausen, Simmersdorf, Wachenroth, Güntersdorf, Elsendorf, Burghasslach und Schlüsselfeld für den Gesammtverkehr; der Sitz der Betriebsleitung der Lokalbahn ist mit dem Tage der Eröffnung der Reststrecke von Steppach-Pommersfelden nach der Endstation Schlüsselfeld verlegt worden;

2. die vollspurige, 33,4 km lange Theilstrecke R a h d e n - S u l i n g e n der Neubaustrecke Bünde-Sulingen-Bassum für den Gesammtverkehr mit den Verkehrsstellen Preuss.-Ströhen, Ströhen-Wagenfeld, Hannov.-Ströhen, Varrel, Barenburg und Sulingen; mit dem Tage der Betriebseröffnung ist die Theilstrecke aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Hannover in den Bezirk Münster übergegangen;

3. die vollspurige, 2,73 km lange, zum Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz gehörige und nur dem Güterverkehr dienende Vollbahnstrecke von K a r f bis zur E i n m ü n d u n g i n d i e L i n i e M o r g e n r o t h - B o r s i g w e r k; Zwischenstationen besitzt die Strecke nicht;

4. die zum Eisenbahndirektionsbezirk Hannover gehörige, für den Gesammtverkehr eingerichtete 5,4 km lange Theilstrecke G r o s s - D ü n g e n - S a l z d e t f u r t h der Neubaulinie Gross-Düngen-Gandersheim (Nebenbahn) mit der Station Salzdetfurth;

5. die 40 km lange Theilstrecke A u r i c h - L e e r der Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer mit den Verkehrsstellen Aurich Bahnhof, Aurich Haltepunkt, Schirum, Holtrop, Wrisse, Aurich-Oldendorf, Grossefehn, Spetzerfehn, Strackholt, Bagband, Stikelkamp, Hesel, Holtland, Brinkum, Logabirum und Leer und

6. die der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn gehörige 5,3 km lange Nebenbahn D e r e n b u r g - M i n s l e b e n (Fortsetzung der Bahn Langenstein-Derenburg) mit den Verkehrsstellen Silstert und Minsleben für den Güterverkehr; die Eröffnung des Personenverkehres ist für den 1. November d. J. in Aussicht genommen.

Ferner ist am 20. September d. J. die Theilstrecke A l t b o y e n - K r i e w e n der Schmiegeler Kreisbahnen mit den Verkehrsstellen Altboyen, Splawie I, Karmin, Kelke, Jereritz und Zgliniec für den Güterverkehr mit Ausnahme des Rollbockbetriebes eröffnet worden.

— **Berliner Unterpflasterbahn.** Wie die „Nat.-Ztg." mittheilt, steht es nunmehr fest, dass die Unterpflasterbahn von Siemens & Halske vom Potsdamer Bahnhof nach dem Stadtinnern weitergeführt werden wird, und zwar zunächst durch die Voss- und Mohrenstrasse nach dem S p i t t e l m a r k t. Ueber die weiter geplante Verlängerung in der Richtung nach dem Alexanderplatz oder der Köpenicker Brücke steht Endgültiges noch nicht fest. Danach wird die Haltestelle am Potsdamer Platz die wichtigste der ganzen Hoch- und Untergrundbahn, weshalb schon jetzt die weitreichendsten Maassregeln zur Bewältigung des zu erwartenden Massenverkehrs getroffen werden. Die jetzt zum Abschluss gekommenen Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Berlin stiessen gerade hier auf die grössten Schwierigkeiten; denn wenn die unterhalb der Königgrätzerstrasse projektirte Tunnelstrecke, die sich (mit ihrem Ausziehgleis) an den hinter der Köthenerstrasse belegenen Unterpflasterbahnhof anschliessen soll, nur klein und unscheinbar ist, so gewann sie doch dadurch erhöhte Bedeutung, dass die Untergrundbahn der Stadtgemeinde Berlin mit dieser Bauausführung in Einklang zu bringen war. Es musste darauf Rücksicht genommen werden, dass ohne wesentliche bauliche Abänderungen eine Untergrundbahn in der Königgrätzerstrasse (bis zur Vossstrasse) n e b e n der von der Stadt geplanten Ringbahnlinie, welche ebenfalls

unter der Königgrätzerstrasse liegen und unter dem Potsdamer Platz eine Haltestelle haben soll, möglich blieb. Das Problem ist nun in der Weise gelöst worden, dass unter dem Platze eine Doppelstation projektirt wird, das heisst zwei Untergrundbahnhöfe übereinander, die indess mit einander in Verbindung stehen. Dieser Entwurf hat bereits die grundsätzliche Genehmigung des Polizeipräsidiums und der städtischen Tiefbauverwaltung gefunden. Die Anforderungen, welche durch den neuen Plan an das Gesammtprojekt gestellt wurden, machen die Bauausführung natürlich erheblich schwieriger, da der Tunnelbau nunmehr in etwa 8 m Tiefe fundirt werden muss, damit der städtische Tunnel später ohne Beschädigung der dann schon vorhandenen Anlage eingebaut werden kann. Dies wird in der Weise ausgeführt, dass das ganze Tunnelstück von etwa 50 m Länge auf gewaltigen Eisenkästen, welche pneumatisch versenkt und dann mit Beton ausgefüllt werden, fundirt wird. So gewinnt der Tunnel mit dem Ausziehgleis (der später ausgebaut wird) ein festes, unter die Sohle des künftigen Tunnels der Stadt hinabreichendes Fundament, wodurch verhütet wird, dass bei Ausschachtung des letzteren der obere Tunnel zusammenstürzt. Die Vorbereitungen zu diesen interessanten Arbeiten werden jetzt getroffen, nachdem die umfangreichen Verlegungen grosser Rohrleitungen inzwischen beendet sind. Die Arbeiten sollen derart beschleunigt werden, dass das erwähnte Tunnelstück gegen Weihnachten d. J. fertiggestellt wird. Es wird dies dadurch ermöglicht, dass sehr günstige Bodenverhältnisse angetroffen wurden: unter der Tunnelsohle, die etwa 4 m unter dem Grundwasserspiegel liegt, zieht sich nämlich eine starke Lehmschicht hin, welche den Zufluss des Grundwassers von unten her absperrt.

— **Der Akkumulatorenbetrieb auf den Berliner Strassenbahnen** wird, wie bereits in voriger Nummer erwähnt, auf Grund einer landespolizeilichen Verfügung vom 26. v. Mts. binnen drei Monaten verschwinden müssen und durch Oberleitungsbetrieb ersetzt werden. Nur für die Umwandlung derjenigen Strecken, welche künftig unterirdische Stromzuführung erhalten sollen, ist wegen der grossen Schwierigkeiten der Ausführung eine Frist von $2^1/_2$ Jahren gestattet worden. Zu denjenigen Strecken, welche für unterirdischen Betrieb einzurichten sind, gehört der „Nat.-Ztg." zufolge in erster Reihe der Potsdamer Platz, und zwar von der Linkstrasse bis hinter den Leipziger Platz und in der anderen Richtung von der Köthenerstrasse bis zur Moltkestrasse, so dass auch das Brandenburger Thor und das Reichstagsgebäude durch oberirdische Leitungen nicht verunstaltet werden. Dasselbe gilt vom Opernplatz, wo die Grenzen von der Französischenstrasse bis hinter das Finanzministerium bezw. bis zur Dorotheenstrasse gezogen sind. Im Thiergarten sind die Hofjäger- und die grosse Brücken-Allee für den Oberleitungsbetrieb freigegeben worden, so dass nur der Grosse Stern selbst mit Unterleitung zu betreiben sein wird. Endlich ist noch der Schlossplatz zu erwähnen, welcher von der Burgstrasse (Kurfürstenbrücke) an bis zur Schleusenbrücke am Werderschen Markt von der Oberleitung frei bleiben wird. Die Direktion der Grossen Berliner Strassenbahn wird nun zunächst die bezüglichen Projekte einzureichen und sich zugleich auch über das System der Unterleitung zu erklären haben, das sie für die obengenannten Strecken zu wählen gedenkt.

— **Die Genehmigungsurkunde für die „Westliche Berliner Vorortbahn"** ist vom Berliner Polizeipräsidenten am 17. September d. J. ertheilt worden. Die Dauer der Genehmigung ist, wie für die Grosse Berliner Strassenbahn, bis zum 31. Dezember 1949 festgestellt worden; die Unternehmerin wird aber verpflichtet, auf Erfordern der Aufsichtsbehörde die Verlängerung derjenigen kleinbahngesetzlichen Zustimmungserklärungen der zur Unterhaltung der benutzten Strassen und Wege nach öffentlichem Recht Verpflichteten, die zur Zeit auf einen kürzeren Zeitraum lauten, im Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen. Die Unternehmerin hat ferner die Pflicht, den Strassenbahnbetrieb in einzelnen Strassen einzustellen oder nach anderen Strassen zu verlegen, sobald die Genehmigungsbehörde dies aus zwingenden öffentlichen Verkehrsrücksichten fordert.

— **Personalnachrichten.** Die nachgenannten, am 1. April 1895 auf Grund des Gesetzes vom 4. Juni 1894 zur Verfügung gestellten Beamten der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind in den Ruhestand getreten: Geheimer Baurath (mit dem Range eines Rathes III. Klasse) Grotefend, zuletzt Abtheilungsdirigent bei der Eisenbahndirektion in Altona, die Geheimen Bauräthe Bessert-Nettelbeck, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, Giese, zuletzt Direktor des Eisenbahnbetriebsamts (Berlin-Lehrte) in Berlin, Hinüber, zuletzt Direktor des Eisenbahnbetriebsamts (Cassel-Erfurt) in Cassel, Janssen, zuletzt Direktor des Eisenbahnbetriebsamts (Main-Weserbahn) in Cassel, Klose, zuletzt Direktor des Eisenbahnbetriebsamts in Stralsund, Kottenhoff, zuletzt Direktor des Eisenbahnbetriebsamts in Hagen und Sebaldt, zuletzt Direktor des Eisenbahnbetriebsamts in Frankfurt a. M.; ferner die Regierungs- und Bauräthe Bachmann, Baumert und Paul, zuletzt Mitglieder der Eisenbahndirektion in Bromberg, Lobach, zuletzt Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Oppeln und Wenderoth, zuletzt Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Weissenfels sowie die Bauräthe Hagen, zuletzt Vorsteher der Eisenbahnbauinspektion in Cleve, Heimann, zuletzt Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Coblenz, Franck, zuletzt Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Bromberg, Klövekorn, zuletzt Vorsteher der Eisenbahnhauptwerkstätte in Bromberg, Rensing, zuletzt Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts (Hannover-Cassel) in Cassel und Scheuch, zuletzt Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Bremen.

Dem Eisenbahnbetriebsdirektor Kecker in Metz ist bei seinem Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die diesjährigen Manövertransporte.** Es war bekanntlich eine grosse Heeresmacht, die in diesem Jahre bei den galizischen Manövern nächst Jaslo versammelt war. Die Zahl der zusammengezogenen Truppen war die grösste, die jemals in Oesterreich bei den grossen Manövern in Verwendung kam. Demgemäss trat auch an die Staatseisenbahnverwaltung, der die Beförderung der vom Manöverfelde rückkehrenden Truppen zufiel, eine ganz ausserordentliche Aufgabe heran. Die anstandslose Lösung dieser Aufgabe konnte nur dadurch gelingen, dass ein wohldurchdachtes Programm mit Umsicht und Energie zur Durchführung gebracht wurde. Die einleitenden Maassnahmen für die Manövertransporte waren auch in diesem Jahre seitens des Generalstabes im Einvernehmen mit den betheiligten Bahnverwaltungen vorher bewirkt und, soweit es möglich war, auch den Bahnorganen mitgetheilt worden. Während der Abbeförderung selbst leitete eine vom Eisenbahnbüro des Generalstabes in Jaslo eingerichtete Feldeisenbahn-Transportleitung die gesammte Verkehrsbewegung, und es waren von derselben in allen in Betracht kommenden Verladestationen Offiziere zur Besorgung der Dienste des Bahnhofkommandos abgeordnet. Es erwies sich auch diesmal das Zusammenwirken der militärischen und der Bahnorgane sowohl in den einleitenden Verfügungen wie in der Ausführung als sehr zweckmässig. Im Vorjahre gelangten bei den Manövern nächst Böhmisch-Leipa etwa 33 000 Mann und 1 700 Pferde, bei den Manövern nächst Klagenfurt etwa 42 000 Mann und 1 800 Pferde zur Verladung. Bei den diesjährigen Uebungen dagegen, bei welchen, wie dies stets der Fall ist, ein Theil der Truppen in Fussmärschen abrückte, waren 81 805 Mann nebst Offizieren, 5 848 Pferde, 315 Fuhrwerke und 3 199 dz Güter zu befördern. Hierzu waren 154 Militärzüge erforderlich, die in der Hauptsache vom 16. bis zum 18. September auf den von Jaslo ausgehenden drei Linien befördert wurden, und zwar über Rzeszow auf die Hauptlinie Krakau-Lemberg, über Neu-Zagorz auf die Linie nach Ostgalizien und der Bukowina und über Neu-Sandez und Orlo nach Ungarn. Ausser diesen Militärzügen waren der Hofzug des Kaisers, ein Zug mit den Mitgliedern der Manöveroberleitung, der Hofwirthschaftszug, ein Zug mit den Pferden des kaiserlichen Marstalles und Reitpferden des Gefolges des Kaisers zu befördern. Dabei blieb der gesammte Personenzugverkehr, welcher bei dem riesigen Andrange des zusammengeströmten schaulustigen Publikums ungeahnten Umfang annahm, vollkommen aufrecht. Es gibt einen Begriff der Schwierigkeiten, die sich der Abwickelung des Verkehres entgegenstellten, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die leeren Züge, welche die für die Truppentransporte nöthigen Personen- und eingerichteten Güterwagen in der Anzahl von rund 5 000 nach sieben Verladestationen zu bringen hatten und die in allen vorliegenden Stationen der betreffenden Linien angehäuft standen, durch alle die vorbezeichneten Züge durchgebracht werden mussten. Dabei war eine verhältnissmässig kurze Zeit vorhanden, um die nöthigen Vorbereitungen zur Bewältigung dieses Massentransportes durchzuführen; Gleise wurden gelegt, Verladerampen errichtet, Baraken und Zelte für die Unterkunft des Bahnpersonales errichtet, die Stationsplätze mit elektrischer Beleuchtung versehen usw. Wenn man bedenkt, dass zur Abwickelung des geschilderten ganz aussergewöhnlichen Verkehres nur eingleisige Bahnen zur Verfügung standen und trotzdem der Truppentransport anstandslos vor sich ging, so muss diese Leistung der Staatsbahnen, welche hierbei von den ungarischen Staatsbahnen sowie von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderbergerbahn thatkräftigst unterstützt wurde, in vollem Maasse gewürdigt und insbesondere der umsichtigen Leitung der Staatsbahndirektion Krakau sowie der Ausdauer und dem Pflichteifer der Betriebsbeamten die vollste Anerkennung gezollt werden.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Monat August d. J. betrugen die Transporteinnahmen im Personenverkehr 8 091 177 Kr., im Güterverkehr 14 624 765 Kr., zusammen 22 715 942 Kr., bei einer Beförderung von 7 223 306 Reisenden und 2 974 560 t Güter. Gegen den Erfolg im Monat August 1899 ergibt sich eine Mehreinnahme, welche im Personenverkehr 252 354 Kr. (+ 377 701 Reisende) und im Güterverkehr 878 478 Kr. (+ 341 699 t) beträgt. Die Steigerung der Zahl der beförderten Personen ist in erster Linie auf die günstigen Witterungsverhältnisse, in Galizien überdies auch noch auf vermehrte Truppentransporte zurückzuführen. Der Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen hat hauptsächlich in den Artikeln Kohle und Holz eine Steigerung erfahren. Ausserdem lassen Baumaterialien, Eisen, Eisenwaaren und Cement, auch lebende Thiere eine Zunahme der beförderten Menge wahrnehmen. Auf den Staatsbahnen in Galizien sind es gleichfalls Holz und Kohle, welche eine namhafte Mehrverfrachtung zeigen, und auch bei Getreide und lebenden Thieren ist in diesem Monate eine Zunahme in der beförderten Menge wahrnehmbar. Vom 1. Januar bis 31. August betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, 150 926 786 Kr. gegen 145 126 505 Kr. in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Ohne die Wiener Stadtbahn betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. 147 432 800 Kr. gegen 143 314 567 Kr. im vorigen Jahre. Die Mehreinnahme beträgt mithin 4 118 233 Kr.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Am 23. September d. J. hat in Hainburg eine zahlreich besuchte Versammlung der Gemeinden und Interessenten der von der elektrischen Bahn Wien-Pressburg durchzogenen Gegend stattgefunden, bei welcher der Konzessionswerber, dipl. Ingeniör Tauber in Wien, über den dermaligen Stand der von ihm projektirten elektrischen Bahn berichtete. Er erläuterte, dass er auf Grund der ihm ertheilten Vorkonzession von Wien bis zur Landesgrenze und der mit der Stadt Pressburg als Konzessionärin der Theilstrecke von Pressburg bis zur Landesgrenze getroffenen Vereinbarung das ganze Projekt ausarbeiten liess, welches sowohl von der österreichischen, als auch von der ungarischen Regierung bereits genehmigt wurde. Auch die Grenzkommission habe bereits stattgefunden. Die Staatseisenbahngesellschaft, welche anfangs gegen diese Konzessionirung Einspruch erhoben hatte, habe nunmehr nach eingehenden Verhandlungen ihre Proteste und Beschwerden zurückgezogen. Bezüglich des elektrotechnischen Theiles dieses Projektes habe sich Ingeniör Tauber für die Firma Ganz & Co. entschieden. Bei den direkten Zügen von Wien nach Pressburg werde ein Umsteigen nicht erforderlich sein, da die Beförderung mit elektrischen Lokomotiven geschieht und daher an den Endpunkten Schwechat bezw. Engerau Gleichstromlokomotiven gegen Drehstromlokomotiven umgetauscht werden. Auf der Hauptstrecke soll die Personen- und Frachtenbeförderung mittelst zweiachsiger elektrischer Lokomotiven, welche für eine Geschwindigkeit von 50 km gebaut sind und denen mehrere Personenwagen mit elektrischer Beheizung und Beleuchtung oder mehrere Frachtwagen angehängt werden können, erfolgen, während auf der Wiener Endstrecke für den Lokalverkehr ausserdem Personenmotorwagen mit je einem Beiwagen zur Anwendung kommen sollen. Die vorliegenden, erhobenen statistischen Daten erweisen, dass eine entsprechende Verzinsung des veranschlagten Anlagekapitals zu gewärtigen ist. Da durch das Entgegenkommen des Bürgermeisters von Wien nun auch die wenigen und geringen Differenzpunkte mit der Gemeinde Wien geordnet erscheinen, so ist sowohl bei der österreichischen Regierung, als auch durch die Gemeinde Pressburg bei der ungarischen Regierung die Ertheilung der endgültigen Konzession zum Bau und Betrieb dieser Bahn beantragt. Schliesslich wurde der einhellige Beschluss gefasst, alles noch erforderliche zu veranlassen, um die Uebernahme des noch ausstehenden Stammaktienbetrages durch die Interessenten, das Land und den Staat zu erwirken.

— **Uebernahme der Torontaler Lokalbahnen in den Staatsbetrieb.** Wie halbamtlich gemeldet wird, ist in den letzten Tagen ein Vertrag zwischen dem Handelsministerium und dem Komitate Torontal zum Abschlusse gelangt, welcher demnächst durch ein sofort nach der Eröffnung des Parlaments einzubringendes Gesetz bestätigt werden soll. Es handelt sich um die Uebernahme des 405 km langen Netzes der Torontaler Lokalbahnen für die restliche Konzessionsdauer von 77 Jahren in den Betrieb der ungarischen Staatsbahnen, welch' letztere bereits am 1. d. Mts. mit der Geschäftsführung thatsächlich begonnen haben. Sowohl der Antheil an den Einnahmen, welcher den Torontaler Lokalbahnen gesichert ist, wie auch die für die nächste Zukunft in Aussicht genommenen tarifarischen Maassregeln sind derart festgesetzt, dass eine Sicherung des Obligationendienstes der Gesellschaft geschaffen wurde. Die näheren Bestimmungen der Regierungsvorlage sind bisher nicht bekannt.

— **Eisenbahn-Tariflehrkurs an der Budapester Handelsakademie.** Der mit Unterstützung der ungarischen Staatseisenbahnen und maassgebender Korporationen der Handelswelt bestehende Tariflehrkurs wird in diesem Schuljahre nunmehr zum fünften Male eröffnet. Der Lehrkurs ist dazu berufen, den Geschäftsleuten Gelegenheit zu bieten, sich mit den wichtigeren tarifarischen Bestimmungen für den Eisenbahnfrachtenverkehr in kurzer Zeit praktisch vertraut zu machen. Die mit der Abhaltung des Tariflehrkurses in den ersten vier Jahren erzielten Erfolge sind auch in den Jahresberichten der Handelsakademie des Näheren gewürdigt.

— **Tarifbegünstigung für die ungarische Bierindustrie.** Die ungarischen Bierbrauereien hatten sich wiederholt an die Regierung mit der Bitte gewendet, dass ihre Biersendungen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen zu den billigen Sätzen des Weintarifes befördert und die leer zurückbeförderten Bierflaschen gleich den leeren Emballagen tarifirt werden. Bisher wurden diese Ansuchen grundsätzlich abgewiesen; nunmehr soll es den Interessenten, wie der „Pester Lloyd" berichtet, gelungen sein, die Bedenken der ungarischen Staatsbahnen bezüglich allfälliger Missbräuche beim Transport leerer Flaschen zu zerstreuen und wurde wenigstens bezüglich letzterer dem Ansuchen endlich entsprochen und an die Begünstigung nur die Bedingung geknüpft, dass die Flaschensendungen an ungarische Brauereien gerichtet sein müssen. Die Begünstigung ist mit Rücksicht auf den bedeutenden Verkehr und das verhältnissmässig grosse Gewicht der Bierflaschen sehr wesentlich.

— **Tarifarische Unterstützung des Absatzes ungarischer Mineralwasser.** Die ungarischen Staatsbahnen haben für Mineralwassersendungen, welche auf ihren Linien mindestens auf eine Entfernung von 500 km befördert werden, schon bei Aufgabe halber Wagenladungen (5 000 kg) die Begünstigung der Frachtsätze der Wagenladungsklasse B gewährt. Ausserdem wurde für leer zurückgesandte Flaschen und Krüge, insofern sie an ungarische Quellenunternehmungen gerichtet sind, ein billigerer Tarif zugestanden.

— **Die Hauptkasse der ungarischen Staatsbahnen ist eine öffentliche Kasse.** Anlässlich eines vorgekommenen Rechtsfalles hat der Appellationssenat des Budapester Handels- und Wechselgerichts die Entscheidung gefällt, dass Parteien Anweisungen an die Hauptkasse der ungarischen Staatsbahnen annehmen und behufs Uebernahme des angewiesenen Betrages erscheinen müssen, da der Staat, für den die Eisenbahn ein geschäftliches Unternehmen bildet, seine Zahlungen durch die zu diesem Zwecke aufgestellten Kassen leistet, daher die Einwendung des Klägers, dass er als Gläubiger bei der als Schuldner auftretenden Eisenbahn zur Aufnahme des Geldes nicht erscheinen müsse, unberechtigt sei. Diese grundsätzliche Entscheidung entspricht dem § 6 Gesetzartikel XXVI vom Jahre 1881, welcher ausdrücklich verfügt, dass unter öffentlichen Kassen alle jene Kassen zu verstehen sind, welche vom Staate oder von den unter staatlicher Leitung stehenden Instituten und Unternehmungen verwaltet werden.

Vereinsausland.

— **Internationaler Eisenbahnkongress in Paris.** Die Kongresstheilnehmer wurden am 20. September vom Präsidenten der französischen Republik, Loubet, empfangen. Bei der Vorstellung hielt der Ehrenpräsident des Kongresses, der Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, eine Ansprache, in welcher er hervorhob, dass der Kongress Frankreich zahlreiche Sympathiekundgebungen erwiesen habe. Präsident Loubet antwortete: „Mein lieber Minister! Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie mich an meinen Durchgangsposten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten erinnert haben. Ich habe dort Freundschaften geschlossen, die mir theuer sind. Ich habe dort die hervorragenden Männer schätzen gelernt, welche in allen Ländern der Welt und in Frankreich insbesondere an die Spitze der öffentlichen Arbeiten und der Eisenbahnverwaltungen gestellt sind. Die Eisenbahnnetze nehmen jeden Tag eine beträchtlichere Entwickelung, und ihre Einwirkung auf den öffentlichen Wohlstand ist noch gewachsen durch die gleichlaufende Entwickelung des Telegraphen und des Fernsprechers. Die Industrie der Eisenbahnen trägt zum allgemeinen Wohlstand und zur Annäherung der Nationen bei; sie schafft zwischen den Völkern gemeinsame Interessen, die zugleich bewirken, dass viele Gründe der Uneinigkeit aufhören und neue Gründe der Verständigung und der Sympathie hervorgebracht werden. Ich bin besonders glücklich und stolz für mein Land, weil der inter-

nationale Kongress Paris zur Abhaltung seiner letzten Tagung gewählt hat in einem Augenblick, wo Frankreich die Nationen einladet, die in den letzten Jahren bewirkten Fortschritte zu bewundern. Ich danke dem Kongress, dass er an seine Spitze den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten und den Doyen der Präsidenten der Verwaltungsräthe der französischen Eisenbahnen, deren Erfahrung und hohe Sachkenntniss einstimmig gewürdigt werden, gestellt hat. Ich danke ihm auch für die Ehre, welche er Frankreich durch die Wahl des Herrn Alfred Picard erwiesen hat. Herr Picard ist eine Autorität in Sachen der Eisenbahnen; Sie haben ihm so, meine Herren, für seine Dienste und Arbeiten eine wohlverdiente Belohnung ertheilt, für welche sein Name nicht viel Mitbewerb zulassen konnte. Ich beglückwünsche mich, im Namen Frankreichs Ihnen ein herzliches Willkommen zu entbieten."

Das Aeussere des Kongresses, die Empfänge und Festlichkeiten haben sich mit grossem Pomp abgespielt. Die Pariser Blätter rühmen, dass das von den Verwaltungen der französischen Staatsbahn, der Ost-, Nord-, West-, Orléans- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gegebene Bankett zu den glänzendsten Festen der Ausstellung gehörte. Es umfasste 1 362 Gedecke und fand in dem grossen Bankettzelt der Bürgermeister in den Tuilerien statt. Die Ehrentafel zählte 130 Gedecke. Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten Pierre Baudin führte den Vorsitz; zu seiner Rechten sass Dubois, Verwaltungsleiter der belgischen Staatsbahnen und Präsident der permanenten Kommission des internationalen Kongresses; zu seiner Linken Baron Rothschild, Vorsitzender des Verwaltungsrathes der Nordbahngesellschaft. Zu dem wirklich lucullischen Mahle, wie „Figaro" sagt, hatten die Eisenbahnverwaltungen die besten Weine aus ihren Gebieten gestellt. Baron Rothschild sprach beim Nachtisch zunächst auf das Wohl des Präsidenten der Republik, der den Kongressmitgliedern einen so liebenswürdigen und wohlwollenden Empfang bereitet habe. Sodann begrüsste er die Vertreter der Eisenbahnen „beinahe der ganzen Welt" und sagte: „Nicht nur auf hervorragende Gäste bringe ich heute im Namen aller französischen Eisenbahnverwaltungen einen Trinkspruch aus, sondern — gestatten Sie mir es zu sagen — auch auf Freunde, die wir kennen und würdigen gelernt haben und mit denen wir durch schon alte und erprobte Bande der Brüderlichkeit (confraternité) verbunden sind." Baron Rothschild kam noch auf die Ausstellung zu sprechen, die natürlich allgemein bei den Festreden eine grosse Rolle spielte; dem Generalkommissar Picard wurde eine schallende Beifallsbezeugung dargebracht. Baron Rothschild streifte dann die grossartige Bedeutung der Eisenbahnen und des internationalen Kongresses; „er wird uns eine Reihe von werthvollen Fingerzeigen geben, die wir auf uns wirken lassen und die uns auf den Weg neuer, schleunig durchzuführender Verbesserungen führen werden." Die transsibirische, die transafrikanische und die transsaharische Eisenbahn fanden Erwähnung: „Die Schranken, welche uns von den bisher für unzugänglich gehaltenen Ländern trennen, werden bald fallen und Ihnen kommt die Ehre dieser friedlichen Eroberung zu." Baron Rothschild brachte sein Glas der grossen Eisenbahnindustrie als Werkzeug der Bildung, des Fortschritts, des Friedens und der Annäherung der Völker, sowie den Gästen dar. Sodann erhob sich Minister Baudin zu einigen Worten an „diese herrliche Versammlung" (magnifique assemblée). Er ist nächst dem Minister für Handel und Gewerbe, Millerand, das am weitesten sozialistische Element im Kabinet Waldeck-Rousseau, und so spielte seine Rede etwas aufs politische Gebiet über: „Die Demokratie, welche die Mittel sucht, um die Wohlfahrt der Menschheit zu erweitern, hat schon in Ihnen werthvolle Mitarbeiter gefunden, aber sie erwartet unaufhörlich neue Anstrengungen" usw. Der Minister trank „auf den internationalen Eisenbahnkongress, auf alle diejenigen, welche ihm mehr Kraft und Erfahrung zutragen, ferner auf das heute abwesende Personal, welches in dem Bewusstsein seiner Pflicht die oberste Regel der Disziplin schöpft, auf das Wohl von Ihnen Allen!" Nun kam die Reihe an Alfred Picard. Mit warmen Worten dankte er dem Minister Baudin, dessen hohe persönliche und politische Eigenschaften er pries, namens aller Kongressmitglieder, ohne Unterschied der Nationalität für das bewiesene Wohlwollen. Er betonte u. a., alle diese Kundgebungen trügen mächtig dazu bei, die liebevollen Bande, die uns vereinigen, enger zu ziehen, neue Freundschaften hervorzurufen und unsere Zukunft zu sichern; die Festlichkeiten seien, unter einem Anschein, den oberflächliche Geister für frivol halten könnten, die nützliche und wirksame Ergänzung der Verhandlungen. „Meine Herren, die Gründer unseres Kongresses dachten an einen Weltverein (alliance universelle) der Eisenbahnen. Utopie, Traum, Chimäre, Illusion! sagte man . . . Ist aber nicht unser Leben zu einem grossen Theil gemacht aus Träumen und Chimären? Ist nicht in der Seele jedes Menschen ein Platz für die Illusion? Liegt nicht da der Gedanke, der das Leben verschönt und edle Handlungen eingibt?" Picard versicherte zum Schluss, durch die Weltausstellung hätten er und seine Mitarbeiter nicht blos einen neuen Stein dem Schatzkästlein von Paris einfügen wollen, sondern sie wollten „arbeiten für den Frieden, für die brüderliche Vereinigung der Menschen, für die der Völker . . . Möchte so dieser Traum Wirklichkeit werden." Picard's Toast galt dem Arbeitsminister und den französischen Eisenbahnverwaltungen.

An den folgenden Tagen nach dem Bankett fanden zu Ehren der in zwei Abtheilungen getheilten Kongressmitglieder zwei Galavorstellungen in der Oper statt, mit Ballettunterhaltung und nur französischer Musik: Auber, Massenet, Saint-Saëns, Gourod, Vidal.

— **Pariser Stadtbahn.** Auf der zweiten Linie der Pariser Untergrundbahn haben soeben die Arbeiten begonnen. Diese N o r d r i n g l i n i e wird 10 km lang und geht von der Place de l'Etoile nach der Place de la Nation, wo sie mit der Linie Porte Maillot-Vincennes zusammentrifft. Sie führt durch die Avenue von Wagram und die Boulevards von Courcelles, Batignolles, Clichy, Rochechouart, la Chapelle, la Villette, Belleville, Meuilmontant und Charonne. Diese Stadtbahnlinie wird also die Linien der Westbahn und der Ostbahn kreuzen.

— **Ueber die strategische Brauchbarkeit der französischen Ostbahnen** und das deutsch-französische Grenzgebiet veröffentlicht der frühere Landeshauptmann Major C. v. François in der letzten Nummer der „Geographisch. Zeitschrift" militärgeographische Betrachtungen, die wir hier mit einigen Weglassungen nach den „Berl. N. Nachr." wiedergeben. Die Befestigung der französischen Ostgrenze zeigt uns eine grossartige Kraftentfaltung, die den doppelten Zweck, dem sie dienen soll, wohl erfüllen wird, nämlich: den Aufmarsch der französischen Armee zu sichern und das Vordringen deutscher Kräfte aufzuhalten. Aus dem französischen Eisenbahnnetz können wir uns im allgemeinen ein Bild machen, wo die französischen Armeen in einem Kriege gegen Deutschland aufmarschiren werden. Wir sehen zwei grosse Bahnlinien bei Verdun, fünf grosse Bahnlinien auf der Linie Epinal-Toul, zwei grosse Bahnlinien bei Belfort auslaufen. Hieraus folgern wir, dass die Franzosen drei Armeen bilden können, von denen die I. (Süd-) Armee bei Belfort, die II. (Centrum-) Armee zwischen Epinal-Toul, die III. (Nord-) Armee bei Verdun aufmarschiren wird. Die Südarmee sammelt sich unter dem Schutze Belforts und seiner Aussenwerke und kann je nach der Kriegslage offensiv in das Elsass einfallen oder westlich der Vogesen vorbei in der Richtung Epinal und unter dem Schutze der Sperrfortlinie den Anschluss an die Armee des Centrums suchen. Die Wegverhältnisse sind dem Marsch in die Rheinebene hinein günstig, dem nach Epinal stellen sich einige Schwierigkeiten entgegen, denn er führt durch das Bergland der Monts Faucilles. Die fünf auf der Linie Epinal-Toul auslaufenden Bahnlinien lassen es sehr wahrscheinlich erscheinen, dass die Franzosen hier ihre Hauptarmee vereinigen werden. Die Bahnlinien liegen zu den Vertheilungsgebieten so günstig, dass die französische Heeresleitung ohne wesentliche Schwierigkeiten und in verhältnissmässig kurzer Zeit 11 Armeekorps zwischen Toul-Epinal aufmarschiren lassen kann, nämlich: das IV., X. und XI. Armeekorps mittelst der Bahnlinie Chalons-Bar le Duc-Toul, das V. und IX. Armeekorps mittelst der Bahnlinie Troyes-Neufchateau-Mirécourt, das XVII. und XVIII. Armeekorps mittelst der Bahnlinie Nevers-Langres-Mirécourt, das VIII. und XII. Armeekorps mittelst der Bahnlinie Dijon-La Ferté-Epinal, ferner das XIII. und XIV. Armeekorps mittelst der Bahnlinie Chalons sur Saone-Gray-Epinal. Jedenfalls ist es wohl möglich, die Hauptmacht auf der Linie Epinal-Toul zusammenzuziehen; das ist also hinter jener Befestigungslücke, welche nur durch einzelne vorgeschobene Forts gedeckt ist. Hieraus ergibt sich, dass die Sperrfortlinien Belfort-Epinal und Toul-Verdun eine Flankensicherung für den Aufmarsch der Hauptarmee bedeuten, der Zwischenraum Epinal-Toul aber als ein Ausfallsthor für die Offensive anzusehen ist.

— **Verwaltungsrath der schweizerischen Bundesbahnen** Bekanntlich hatte es in der Schweiz einen sehr schlechten Eindruck gemacht, dass bei den Wahlen in die Kreiseisenbahnräthe und in den Verwaltungsrath der künftigen Bundesbahnen die Regierungen der Kantone vornehmlich ihre eigenen Mitglieder, sich selbst gewählt hatten. Die nun vom Bundesrath erfolgte Wahl in den Verwaltungsrath findet in schweizerischen Blättern weniger scharfe Beurtheilung, aber doch noch Kritik genug, wobei natürlich kantonale, gewerbliche und sonstige Eifersüchteleien mitsprechen. „Vor allem behaupten alle Erwerbsstände, dass sie zu wenig Vertretung haben, dann kommen die einzelnen Landestheile und sagen, dass sie gegenüber anderen nicht genug erhalten haben; so klagt die ostschweizerische Landwirthschaft, dass sie nur einen Verwaltungsrath erhalten habe, gegenüber zwei Westschweizern. Ferner meinen die Kantone, die leer ausgingen, so Graubünden, Tessin usw., sie hätten auch geeignete Männer für diese Behörde gehabt, und andere Kantone beschweren sich, dass sie nicht ihrer Bedeutung entsprechend berücksichtigt worden seien." Die „Ostschweiz" schrieb, es seien

zu wenig Praktiker gewählt worden, das „Neue Winterthurer Tageblatt" hält diesen Vorwurf für ungerechtfertigt und führt aus: „Wir finden da fünf aktive oder ehemalige Eisenbahndirektoren, vier Vertreter der Landwirthschaft, drei Industrielle, zwei Finanzmänner, zwei Kaufleute, einen Vertreter des Gewerbestandes, einen Vertreter der Eisenbahner, zwei Richter, einen Advokaten, einen Stadtpräsidenten, einen Landammann und zwei ‚Theoretiker' (Nationalräthe Frey und Wild)." Die „Schweizerische Bauzeitung" schreibt: „Ohne den in geringer Zahl gewählten Ingeniören, Architekten, früheren und gegenwärtigen Eisenbahndirektoren irgendwie zu nahe treten zu wollen, vermissen wir in dem nunmehr konstituirten Kollegium ein Mitglied, das speziell Eisenbahntechniker ist, einen Mann, der auch im Eisenbahnwesen des Auslandes zu Hause ist, der die nöthige Fachbildung und den erforderlichen weiten Blick besitzt, um so wichtige Fragen sachgemäss zu beleuchten und zu beurtheilen. Hoffen wir, dass der Bundesrath in der Wahl der Generaldirektion eine glücklichere Hand habe."

— **Private Personenwagen auf den russischen Eisenbahnen.** Der Konseil des Ministeriums der Verkehrsanstalten bestätigte Regeln über den Verkehr von Personenwagen, die Privatpersonen gehören. Nach diesen Regeln müssen solche dem Wagenparke einer beliebigen Eisenbahn zugezählt werden und die fortlaufende Nummer dieser Eisenbahn tragen. Jeder derartige Wagen muss im Benutzungsfalle seinen eigenen Schaffner haben, der für die Sauberkeit, Beleuchtung und überhaupt für die Ordnung im Wagen verantwortlich ist. Anmeldungen über die Benutzung eines Wagens haben 48 Stunden vor derselben zu geschehen; die Eisenbahnverwaltung bestimmt den Personenzug, mit welchem der Wagen befördert wird. Wagen können auf dem russischen Eisenbahnnetz verkehren gegen Entrichtung der tarifmässigen Zahlung für die Person, doch darf die Zahl der den Wagen benutzenden Personen nicht weniger als 12 betragen. Für Leerfahrten sind bei der Beförderung mit Personenzügen 3 Kop. und mit Güterzügen 1,5 Kop. für die Achse und für eine Werst zu entrichten.

Abgesehen von der Forderung, dass schon 48 Stunden vorher die Anmeldung über eine beabsichtigte Reise erfolgen muss und dass die betreffende Eisenbahnverwaltung den Zug bestimmt, mit dem der Wagen befördert werden soll, sind die Bedingungen nicht drückend. Und selbst die eben angeführten werden kaum als besonders lästig empfunden werden, weil es sich in den weitaus meisten Fällen um grössere Reisen handeln wird, bei denen es nicht schwer fallen kann, den Tag der Abreise schon zwei Tage vorher zu bestimmen.

Für einzelne Auserwählte, die in der Lage sind, sich den Luxus eines eigenen Wagens zu gestatten, sind die vorstehend auszugsweise mitgetheilten Bedingungen gewiss als ein grosser Fortschritt auf dem Wege der möglichsten Bequemlichkeit beim Reisen zu begrüssen.

— **Die Zustände auf der sibirischen Eisenbahn.** Was für eigenartige Erzeugnisse die dichterische Begabung der sibirischen Zeitungsschreiber zeitigt, wenn sonst der Stoff fehlt, zeigen die nachfolgenden Zeilen. Fortgesetzt und gar nicht in so langen Zwischenräumen kommen aus Sibirien interessante Nachrichten über die Zustände des Eisenbahnverkehrs. Einen lehrreichen Einblick in die wirklich originellen Verhältnisse gewährt jetzt der „Wosstotschny Westnik", indem er folgendes Erlebniss erzählt. Vor kurzem sandte ein Kaufmann einen Wagen voll Früchte aus Irkutsk nach Tschita. Der Transport kostete ihm 170 R., aber für Bestechung musste er besonders noch 120 R. ausgeben. Bestechung oder „Schmieren", wie man's in Sibirien nennt, ist eine Steuer, von welcher kein Geschäftsmann, der etwas mit der Eisenbahn versendet, verschont bleibt. Der Kaufmann kam mit seinen Früchten auf der Station an und da sagte ihm ein Beamter, der betreffende Wagen sei „krank", er müsse abgekoppelt und in Reparatur gegeben werden. „Wie lange wird die Reparatur dauern?" fragte der Kaufmann. „Wenigstens eine Woche," erhielt er zur Antwort. Der Kaufmann erschrak, denn im Laufe einer Woche konnten seine Früchte verderben und ausserdem musste seine Waare zum Termin anlangen. Der Kaufmann drückte dem Beamten 10 oder 15 R. in die Hand und — der Wagen war nicht mehr „krank" und konnte weiter fahren. Auf der nächsten Station wurde der Wagen jedoch wieder krank und der Kaufmann musste wieder zahlen, bis er gesund wurde. So ging es fort, bis der Bestimmungsort erreicht wurde. Die örtlichen Kaufleute sind schon an die Bestechungssteuer gewöhnt, bemerkt das genannte Blatt, und stellen danach die Preise ihrer Waaren höher. Den Schaden hat der Abnehmer zu tragen.

Ob das wirklich ein „Erlebniss" ist oder nur nach Meinung des Berichterstatters hätte erlebt werden können?

Im Interesse des guten Leumundes der Beamten der grossen sibirischen Bahn sollten die Russen derartige, des Humors allerdings nicht ganz entbehrende Schilderungen besser unterdrücken, denn es könnte sich doch mal ein Leser finden, der wirklich glaubt, dass jene Dichtung Wahrheit sei und Handelsbeziehungen zum Schaden der Bahn auf anderen Wegen, als auf der sibirischen Bahn zu unterhalten versuchen wird.

— **Entgleisung eines Militärzuges auf der sibirischen Bahn.** Wie die „Pet. Wjed." melden, ist in der Nacht vom 7. September d. J. auf der Transbaikaleisenbahn ein Militärzug, der ein Schützenregiment nach dem fernen Osten führte, entgleist. 20 Wagen wurden zertrümmert, 11 Schützen getödtet und viele schwer verwundet. Die Zeitung fügt hinzu, die Untersuchung habe ergeben, dass der Zug von verbrecherischer Hand zur Entgleisung gebracht worden sei, indem die Schrauben von den Schienen entfernt worden seien.

— **Ausrüstung der chinesischen Ostbahn mit Feldgeschützen.** Wie die „Pet. Wjed." berichtet, soll die genannte Bahn mit Feldgeschützen auf Plattformen ausgerüstet werden. Zu diesem Zweck werden auf der Fabrik von Krupp in Essen fertiggestellte weittragende 75 mm-Geschütze erworben, zu deren Auswahl und Uebernahme der Stabskapitän Grodski nach Essen kommandirt ist.

— **Ueber Eisenbahnen in Indochina** entnehmen wir einer Darstellung im „Hamb. Korresp." folgendes: Frankreich arbeitet mit grosser Energie an der Erweiterung seines Konialreiches und ist unter Aufwendung grosser finanzieller Opfer bestrebt, dasselbe im nationalen Interesse zu erschliessen. Während noch 1885 mehr als sieben Achtel der Einfuhr von französisch Indochina in den Händen deutscher, englischer und schweizerischer Handelsfirmen lagen, hat die französische Regierung jetzt durch Schutzzölle und andere Maassregeln drei Viertel der Einfuhr dieser Kolonie an französische Firmen gebracht.

Ein sehr wirksames Mittel für die Erschliessung des Innern Indochinas sind die Eisenbahnen, für deren Bau die französischen Kammern 1898 200 000 000 Fr. bewilligt haben. Das geplante Eisenbahnnetz soll von Haïphong, dem einzigen Seehafen Nord-Indochinas, ausgehen und die wichtigsten Ortschaften des Binnenlandes mit der Küste verbinden. An das damit geschaffene Netz sollen die in der chinesischen Provinz Yünnan im Norden und die in Anam im Süden angelegten Eisenbahnen angeschlossen werden. Damit würde sich das französische Einflussgebiet auf die südchinesische Provinz Yünnan und im weiteren Sinne auch auf Kwangsi, Kwangtung und schliesslich auf Szetschuan erstrecken. Nach Vollendung der Nord-Tonkingbahn, die bis tief ins Innere Yünnans hinein sich fortsetzen soll, wird Frankreich in der Lage sein, schnell grosse Truppenmassen in das Innere Südchinas zu werfen und mit den Engländern im oberen Yangsethal in Wettbewerb zu treten.

Bisher bestand im französischen Nord-Indochina nur eine Schmalspurbahn von Phulangtuong nach Langson an der Grenze der chinesischen Provinz Kwangsi. Diese Linie wird nun in südlicher Richtung nach Hanoï, einer grossen Stadt am Songkoi (rother Fluss)-Delta, verlängert, und zwar sind die Erdarbeiten bereits fertig gestellt. Schwierigkeiten technischer Art bereitete bisher noch die Ueberbrückung des über eine englische Meile breiten Songkoiflusses. Auch in nordöstlicher Richtung über Langson hinaus nach Nanningfu am Westfluss ist eine etwaige Verlängerung möglich. Ausser dieser Schmalspurbahn wird in Tonking eine Normalspurbahn von dem Hafen Haïphong ausgehend quer durch das Delta nach Hanoï gebaut. Diese Linie ist von hoher strategischer Bedeutung, da sie bis nach Yünnan hinein verlängert werden soll. Sie folgt dem Lauf des Songkoi, berührt die Stadt Yenbai und überschreitet bei Laokay die chinesische Grenze. Als Endpunkt ist die Stadt Möngtsze (Mengtsz in Yünnan) in Aussicht genommen. Die Vermessung dieser Bahn hat schon stattgefunden und die Planirungs- und Erdarbeiten sind bereits an Unternehmer vergeben. Die Inbetriebnahme der Theilstrecke von Haïphong nach Vietri ist in etwa 2 Jahren zu erwarten, wenn nicht unerwartete Hindernisse den Bau verzögern.

So viel über die Bahnen in Nord-Tonking. Von nicht geringerem Interesse ist jedoch die von Hanoï nach Süden gerichtete Bahn, die aus Hanoï einen grossen Eisenbahnknotenpunkt machen wird. Diese Bahn, die ebenfalls schon vermessen und theilweise an Unternehmer vergeben ist, geht an der Küste entlang quer durch das Tonkingdelta hindurch, überschreitet die Grenze von Annam und das Thal von Than-Hoa und endigt vorläufig in Vingh. Später wird sie nach Hue und Saigon im äussersten Süden verlängert und stellt dann eine ununterbrochene Verbindung zwischen den drei Provinzen Tonking, Anam und Cochinchina des französischen Kolonialreiches Indochina dar. Ohne Umladung kann diese Bahn Truppen, Kriegsmaterial und andere Güter von den Häfen Saigon im Süden und Haïphong im Norden an die chinesische Grenze und in die südlichen Provinzen des himmlischen Reiches werfen; sie ist also eine strategische Bahn ersten Ranges. Die Fertigstellung der südlichen Linie von Hanoï nach Vingh wird ebenfalls in etwa 2 Jahren erfolgen können. — Die Bedeutung

dieser Bahnbauten für die Ausbreitung des französischen Einflusses und die Aussicht, die englischen Handelsinteressen in Südchina geschmälert zu sehen, haben in England bereits den Wunsch nach einem wirksamen Gegenschachzug laut werden lassen. So sind Projekte ausgearbeitet worden, die grosse Eisenbahnbauten im Yangtse- und Hsikiangthal bezwecken. Eine solche Linie soll von Kanton ausgehen und in Tibet endigen, eine andere von Kanton über Hankau nach Peking führen; die letztere ist bereits theilweise im Bau begriffen.

— **Eisenbahnbau in Mexiko.** Zeitungsnachrichten, anscheinend zuverlässigen Ursprungs, zufolge bewerben sich gegenwärtig einige einheimische und nordamerikanische Unternehmer um die Konzession zum Bau einer Eisenbahn, die von der Tehuantepec - Isthmusbahn abzweigend, die südlichsten Staaten Mexikos Tabasco, Chiapas und Campeche durchlaufen und bis über die Grenze der Republik hinaus in Guatemala an eine dort gebaute Bahn Anschluss suchen soll. Damit würde das mexikanische Schienennetz bis in die südlichsten Gebiete der Republik ausgedehnt werden, und auch die bisher abgelegene Halbinsel Yucatan würde in Bahnverbindung mit der Hauptstadt Mexikos gebracht sein. Die projektirte Bahn soll von einer Station der Tehuantepec-Isthmusbahn ausgehend, über Cardenas, Cunduacan und Huimanguillo nach San Juan Bagtista im Staate Tabasco führen und von dort in der Hauptlinie beim Hafenplatze Campeche münden. Eine Zweigbahn wird dann über die Grenze von Guatemala nach dem Orte Coban projektirt, um dort an die von der Stadt Guatemala nach Puerto Barrios gebaute Bahn Anschluss zu finden. Der Bau einer anderen Zweiglinie wird nach Britisch-Honduras geplant. Es wird hervorgehoben, dass die projektirte Schienenstrasse Gegenden dem Handel aufschliessen werde, die einen ausserordentlichen Reichthum an Mahagoni und anderen Edelhölzern bergen.

Allgemeines.

— **Die Elektrizität auf der Pariser Weltausstellung.** Ueber dieses Thema hielt in der Sitzung des Vereins deutscher Maschineningeniöre am 25. September d. J. Professor Dr. Fr. Vogel einen Vortrag. Er gab hierbei einen interessanten Ueberblick über die zahlreichen Ausstellungsgegenstände der gesammten elektrotechnischen Industrie der Erde, unter denen, wie wir sogleich vorweg bemerken wollen, die Erzeugnisse Deutschlands hinsichtlich der Grösse der Maschinen, wie hinsichtlich der Tüchtigkeit der Arbeit keinen Vergleich zu scheuen haben. Aus der reichen Fülle des Vortrages, der demnächst in „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" im Wortlaute erscheinen wird, heben wir folgendes hervor:

Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, hat eine Drehstromdynamomaschine von 3000 Kilowatt Leistungsfähigkeit ausgestellt, deren Erregermaschine direkt auf der Welle sitzt, angetrieben durch eine Maschine von A. Borsig. Ebenfalls eine ansehnliche Drehstrommaschine (1000 Kilowatt bei 5000 Volt Spannung) hat die Elektrizitätsaktiengesellschaft, vormals Lahmeyer & Co. in Frankfurt a/M. ausgestellt. Nicht minder hervorragend ist das von der Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Co. in Nürnberg Gebotene. Um die Ehre, die grösste Dynamomaschine nicht nur auf die Ausstellung geschickt, sondern überhaupt gebaut zu haben, wetteifert mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft der Helios, Aktiengesellschaft in Köln. Diese direkt gekuppelte Maschine arbeitet mit Wechselstrom; bei 70 Umdrehungen in der Minute liefert sie 2000 Kilowatt einfachen Wechselstrom oder 3000 Kilowatt Drehstrom. Siemens & Halske haben eine Dreiphasenmaschine von 2500 PS. bei 2200 Volt Spannung ausgestellt. Aber auch das Ausland hat sich bemüht, durch Maschinen grösster Leistungsfähigkeit Eindruck zu machen.

Der Herr Vortragende schilderte dann noch einige Gegenstände der gleichfalls hervorragend vertretenen Beleuchtungsindustrie (u. a. den Nernstlampenpavillon der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft), besprach dann die Messapparate und die elektrischen Bahnen und fasste den gewonnenen Gesammteindruck dahin zusammen, dass die Pariser Weltausstellung die stetige Fortentwickelung der Elektrotechnik, namentlich der elektrischen Bahnen zur Anschauung bringt, wenngleich auf ihr kein so durchschlagender Versuch vorgeführt wird, wie dies seiner Zeit auf der internationalen elektrotechnischen Ausstellung zu Frankfurt a/M. mit der Lauffen-Frankfurter Kraftübertragung geschah.

Rechtsprechung.

— **Verantwortlichkeit des Unternehmers einer elektrischen Strassenbahn gegenüber der Reichstelegraphenverwaltung bei Schädigung einer Fernsprechanlage durch Uebertritt des Starkstromes.** Die Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu München führte in der Stadt D. den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn. Durch die Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten zu A. vom 17. Oktober 1893 war ihr die Verpflichtung auferlegt, die Telegraphen- und Fernsprechleitungen der Reichstelegraphie durch stromlose Schutzdrähte oder sonstige stromlose Schutzvorrichtungen an den Kreuzungsstellen gegen die eigene oberirdische Drahtleitung zu sichern. Bei der landespolizeilichen Abnahme vom 28. Februar 1894 war der von ihr zu diesem Zweck verwendete Belag von Tonkinstäben (gespaltenen Bambusrohren) für ungenügend erklärt, gleichwohl aber der einstweilige Weiterbetrieb der Bahn unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs gestattet worden.

Am 17. Juli 1894 riss bei Umlegung von Drähten der Fernsprechleitung auf einen neuen Stützpunkt zwischen zwei Gestängen die Anschlussleitung in der Bindung an dem einen Gestänge, und das nach dem Telegraphenamte führende Drahtende fiel nach unten auf eine mit einem Tonkinhalbrohr geschützte Stelle des Leitungsdrahtes der Strassenbahn. Der Starkstrom trat in den Schwachstromdraht über. Durch den Uebertritt des Starkstromes entstand ein Brand im Dachstuhle des Telegraphenamtes. Die Klägerin legte der Beklagten den Schaden zur Last, weil sie der Verpflichtung nicht entsprochen habe, gegen die durch Auffallen von Schwachstromdrähten auf den Leitungsdraht der Strassenbahn entstehenden Gefährdungen ausreichende Schutzvorrichtungen anzubringen.

Die Klägerin erhob demgemäss Klage, und in erster wie zweiter Instanz wurde die Beklagte für schuldig erkannt, den wirklichen Schaden zu ersetzen, der der Klägerin durch den am 17. Juli 1894 entstandenen Brand des Post- und Telegraphengebäudes entstanden sei. Auf die Revision der Beklagten wurde aber das Berufungsurtheil durch ein in Bd. 43 S. 253 der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedrucktes Erkenntniss aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, und zwar aus folgenden Gründen:

. . . . Die Feststellung, dass die Arbeiter der Telegraphenverwaltung bei der Umlegung der Drähte mit äusserster Sorgfalt verfahren seien und das Abreissen des Drahtes somit als Zufall erscheine, ist nicht angreifbar. Damit ist aber das Herabfallen und Auffallen des Drahtes noch nicht als Zufall festgestellt. Das Berufungsgericht verneint ein Verschulden der Klägerin, da sie keine Verpflichtung habe, die der Beklagten bedingungsweise obliegende Pflicht, durch Schutzvorrichtungen jede aus dem Herabfallen der Fernsprechdrähte entstehende Gefahr der Berührung mit der Starkstromleitung zu vermeiden, durch Ausstellung von Wachen, Benachrichtigung der Beklagten, also Verhinderung des Betriebes der Bahn, oder durch vorübergehend angebrachte Fangnetze aus Stricken ihrerseits zu ersetzen bezw. zu erfüllen. Doch . . . . ist damit, dass im vorliegenden Falle die Beklagte als das neuere elektrische Unternehmen gegenüber der Klägerin als dem älteren Unternehmen nach § 12 des Telegraphengesetzes schutzpflichtig ist, die Verantwortlichkeit aus diesem Paragraphen somit hier gegen die Beklagte begründet erscheint, die Frage des Verschuldens der Klägerin keineswegs entschieden. Daraus, dass eine Verantwortlichkeit aus § 12 des Telegraphengesetzes gegen die Klägerin nicht begründet ist, folgt nicht, dass sie in solchem Falle von jeder Verantwortung für Gefährdungen, die durch ihre Arbeit an ihren Vorrichtungen entstehen, frei wäre. In Frage steht mindestens die Verantwortlichkeit, die jeder Dachdecker oder Dacharbeiter für unvorsichtiges Herabfallenlassen eines Gegenstandes trägt. Hier kommt noch hinzu, dass die Intensität der Wirkung des Starkstromes noch dadurch gesteigert wurde, dass der Draht von der Gleitrolle erfasst und fortgeschoben wurde, während die Fortwirkung durch Beseitigung des aufgefallenen Drahtes und Stellung des Motorwagens hätte verhindert werden können. Die hier in Frage kommende Arbeitsthätigkeit der Telegraphenverwaltung steht unter dem allgemeinen Gebote der Vorsicht im Handeln und der Haftung für die Folgen fahrlässigen Thuns oder Unterlassens (§§ 8, 10, 12 A. L. R. I. 6). Es konnte hiernach die Frage eines etwa konkurrirenden Verschuldens der klägerischen Reichstelegraphenverwaltung nicht einfach durch Hinweis auf § 12 des Telegraphengesetzes beiseite geschafft werden. Das Berufungsurtheil beruht also in diesem Punkte auf einer rechtsirrthümlichen Auffassung der Verschuldungsfrage und unterlag deshalb der Aufhebung.

Bücherschau.

— **Eisenbahnhandbuch** zum Gebrauche für das Publikum, für Beamte und Behörden im Deutschen Reich. Nach amtlichen Quellen bearbeitet von Julius Schwarzkopf, Ober-Bahnsekretär und Chef-Redaktör der Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung. Stuttgart. Druck und Verlag von Greiner & Pfeiffer. 1900. Preis geh. 4 ℳ. — Dem Verfasser gebührt das Verdienst, durch sein Werk einem wirklichen Bedürfniss entsprochen zu haben. In heutiger Zeit sind die für das Eisenbahnwesen bestehenden gesetzlichen, verordnungsmässigen und verwaltungsseitig erlassenen Vorschriften zu einer solchen Zahl und Mannigfaltigkeit angewachsen, dass selbst ein gewiegter Fachmann sich schwer mehr hindurch findet. Unter diesen Umständen war es ein dankenswerther Schritt, wenn ein in allen Zweigen der Bahnverwaltung erfahrener Beamter sich entschloss, eine übersichtliche und zugleich erschöpfende Zusammenstellung alles dessen, was in Deutschland für den Verkehr mit der Eisenbahn vorgeschrieben und festgesetzt ist, in handlicher Form herauszugehen. In zwanzig verschiedenen Abtheilungen geordnet findet sich so auf den 308 eng gedruckten Seiten des Buches eine wahre Ueberfülle von Stoff angesammelt, doch ist zugleich durch ein zweckmässig eingerichtetes Register auch für den Laien die Möglichkeit gegeben, sich in demselben zurecht zu finden. Unter diesen Umständen wird dasselbe für jeden, der häufig mit der Bahn zu thun hat — und wer hätte das im heutigen hochentwickelten Verkehrsleben etwa nicht? — ein schätzenswerther Besitz sein, dessen Erwerb durch die billige Preisstellung wesentlich erleichtert wird.

— **Der Betrieb der Lokalbahnen.** Unter diesem Titel ist im Verlage von J. F. Bergmann in Wiesbaden ein Sonderabdruck von Aufsätzen aus der „Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen" erschienen, in denen unser hochgeschätzter Mitarbeiter Professor Alfred Birk in Prag den bezeichneten Gegenstand in einer neuen eigenartigen Weise behandelt, indem er auf die Nothwendigkeit hinweist, bei den Kleinbahnen die Betriebskosten zu vermindern, den Personen- vom Güterverkehr zu trennen, die Dampflokomotiven aus dem Personenzugverkehr verschwinden zu lassen und sie durch Kraftwagen (Birk sagt: Selbstfahrwagen) zu ersetzen. Er erörtert die verschiedenen Kraftwagenarten, auch die mit elektrischem Betriebe und die Bedingungen, unter denen die einzelnen Systeme am besten verwendet werden. Mit Recht sieht der Verfasser in der schablonenhaften Anwendung der Hauptbahneinrichtungen die Ursache der vielfach bei den Kleinbahnen eingetretenen Schwierigkeiten. Wir werden auf die Studie, wie Birk selbst seine Schrift bezeichnet, in einem besonderen Leitaufsatz zurückkommen, und empfehlen die interessante Schrift allen, die sich für die Fortentwickelung des Kleinbahnwesens interessiren, aufs lebhafteste. v. M.

— **Der Bücherabschluss und das Abschlusswesen** nebst der Eröffnungsinventur, Gewinnberechnung, Steuerdeklaration usw. Praktischer Selbstunterricht durch Unterrichtsbriefe von Johannes Rudolf Gutheil, Bücherrevisor. Zweite Auflage. 1900. Verlag: J. R. Gutheil, Berlin N., Fehrbellinerstr. 86. Preis 1,10 ℳ.

Das Büchlein schliesst sich an drei andere Schriften desselben Verfassers an, von denen die erste die einfache Buchführung, die zweite die italienische Buchführung, die dritte die gesammte doppelte (italienische und amerikanische) Buchführung behandelt, und bildet mit ihnen vereinigt das Selbstunterrichtswerk „Das Ganze der Buchführung (Methode Gutheil)". Die von dem Herausgeber gewählte Briefform entspricht dem Zwecke des Unterrichts in hohem Grade und ist dem Verständniss des Lernenden in geschickter Weise angepasst. Aber auch dem erfahrenen Buchhalter und Geschäftsmann wird das Buch in zweifelhaften Fällen ein nützlicher Rathgeber sein, da der Verfasser den bei jedem Jahresabschlusse auftauchenden schwierigen Fragen als kundiger Fachmann gegenübersteht und zu ihrer richtigen Lösung klare und sachgemässe Anleitung gibt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Bahnstrecke Callies-Falkenburg zwischen den Stationen Märkisch-Friedland und Mutzig gelegene Personenhaltepunkt Virchow für den Güter-, Vieh- und Fahrzeugverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Oktober d. J. ist die an der Strecke Lundenburg-Grussbach-Schönau zwischen den Stationen Feldsberg und Nikolsburg gelegene Halte- und Ladestelle Voitelsbrunn, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Frachtgüterverkehr diente, für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — sofern die Fracht mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezahlt wird — eröffnet worden.

Königliche Eisenbahndirektion zu Köln. Am 1. Oktober d. J. wird der jetzt nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr dienende Haltepunkt Kaarst in eine Haltestelle umgewandelt und gleichzeitig für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am 15. August d. J. ist die auf der Strecke Olthid-Vöröstoronyországhatár (Landesgrenze) der Alvincz-Nagyszeben-Vöröstoronyer Eisenbahn gelegene Halte- und Verladestelle Vöröstorony, welche bisher als Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr mit Ausnahme von lebenden Thieren diente, zur Auf- und Abgabe solcher Wagenladungsfrachtgüter der Firma Mersing & Lessel in Nagyszeben eröffnet worden, die besondere Einrichtungen nicht erfordern.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Die Station Engenthal hat die Bezeichnung Engenthal-Jeseny erhalten.

Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. ist der auf der Strecke Soest-Belecke zwischen den Stationen Allagen und Niederbergheim in Kilometer 31,4 belegene Haltepunkt Allagen-Dorfstrasse für den Personenverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2913 vom 21. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 29. September d. J.).

Nr. 3011 vom 19. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken und Theilnahme der Weimar-Rastenberger und der Südharzbahn an den Vereinseinrichtungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 4. Oktober d. J. wird die 1 m-spurige, dem Personen- und Güterverkehr dienende Kleinbahn von Bremen nach Tarmstedt dem Betriebe übergeben. An der Bahnstrecke liegen folgende Stationen: Bremen Parkbahnhof, Bremen Güterbahnhof, Borgfeld, Eickedorf, Falkenberg, Horn, Lehesterdeich, Lilienthal, Tarmstedt, Trupermoor, Tüschendorf und Wörpedorf. Die Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Stationen sind in dem Lokaltarif ersichtlich gemacht, auch ertheilen die Stationen weitere Auskunft.

Frankfurt a. M., Oktober 1900. (2406)
Bremisch-Hannoversche Kleinbahn.

2. Eröffnung von Stationen.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. wird für den gesammten Güterverkehr, mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen, die Kanalumschlagstelle Meppen eröffnet werden.

Die Kanalumschlagstelle ist mittelst 1 km langen normalspurigem Gleise, auf welchem Wagen bis zu 5 m festen Radstand verkehren können, verbunden, auch ist dieselbe mit einer Gleiswaage von 6,50 m Länge und 30000 kg Wiegefähigkeit, sowie vom 15. Oktober d. J. ab mit einem elektrisch betriebenen Rollkrahn von 1500 kg Tragfähigkeit und 7,5 m Ausladung ausgerüstet.

Für die Tarifirung etc. ist unser Lokaltarif, gültig vom 1. April 1900, maassgebend.

Der Sitz unserer Betriebsverwaltung wird vom 1. Oktober d. J. ab von Haselünne nach Meppen verlegt und befindet sich in dem Verwaltungsgebäude an der Kanalumschlagstelle. (2406a)

Meppen, den 28. September 1900.
Die Kreiseisenbahnkommission.

Am 1. Oktober 1900 wird der auf der Bahnstrecke Callies-Wulkow, 3,1 km von Gutsdorf und 6,1 km von Hassendorf neu eingerichtete Personenhaltepunkt Wildforth für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Callies-Wulkow-Stargard i. Pm. eröffnet. Gepäckstücke werden von Wildforth unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Fahrplan zu ersehen.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 26. September 1900. (2407)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktien-Gesellschaft, Karlsruhe.

Die im Nachtrag II zum Lokalgütertarif für die Albthalbahn auf Seite 6 unter Ziffer 8 der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger E enthaltene Beschränkung für die Station Karlsruhe Messplatz, dass daselbst nur Ladungen, soweit sie in gedeckt gebauten Wagen zu verladen sind, befördert bezw. ausgeliefert werden, kommt mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. ab in Wegfall. (2408H&V)

Karlsruhe, den 27. September 1900.
Die Direktion.

Am 1. Oktober d. J. wird im diesseitigen Bezirk der an der Bahnstrecke Cüstrin-Kreuz zwischen den Stationen Dühringshof und Landsberg a/W. gelegene Personenhaltepunkt Loppow für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Sprengstoffe sind von der Ver- und Entladung ausgeschlossen.

Die Station Loppow wird in den Gruppentarif I und in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, in den oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif, den nordostdeutsch - sächsischen und den ostdeutschen Privatbahn-Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, 27. September 1900. (2409)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verkehrsbeschränkungen.

Verkehrsbeschränkung von und nach dem Nordbahnhof in Berlin.

Am 1. Januar 1901 wird der Nordbahnhof in Berlin für den Frachtstückgutverkehr geschlossen.

Von dem genannten Tage ab werden von und nach Berlin, Nordbahnhof, nur befördert:
a) Milchsendungen,
b) Frachtgut in Wagenladungen.

Berlin, den 24. August 1900. (2410)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Binnentarif der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird die auf Seite 24 des Gruppentarifs VI unter Ziffer 6 vorgesehene Gebühr für Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen Rheindürkheim und der bei Rheindürkheim am Rheinufer gelegenen, dem Wasserumschlage dienenden, öffentlichen Ladestelle von 0,50 ℳ auf 1 ℳ (Eine Mark) für jeden, wenn auch nur theilweise beladenen Wagen erhöht.

Mainz, den 29. September 1900. (2411)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Verband.

Am 1. Oktober d. J. tritt ein Aenderungs- und Ergänzungsblatt zu Theil II, Abth. A, Tariftabellen für die ausseritalienischen Strecken vom 1. Februar 1898 in Kraft.

Dasselbe enthält einen Ausnahmetarif Nr. 38 für unreinen (erdigen) Graphit (Graphiterde).

Strassburg, den 27. Sept. 1900. (2412)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Gotthardverkehr:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin - Stettin - schlesischer Gütertarif.

Am 15. Oktober d. J. gelangen im Ausnahmetarif M für Zink etc. für den Ortsverkehr (b) folgende Frachtsätze für 100 kg zur Einführung:

Von	nach	
	Stettin Ort	Swinemünde Ort
Antonienhütte .	—	2,94
Scharley . . .	2,41*)	2,93*)

*) Nur gültig für Zinkoxyd und Zinkweiss.

Breslau, den 27. September 1900. (2413)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer, thüringisch-hessisch-sächsischer und schlesisch-sächsischer Güterverkehr.

Vom 4. Oktober d. J. an bis zum 1. Oktober 1902 werden im Versande von den an binnenländischen Wasserstrassen gelegenen Umschlagsplätzen der königlich preussischen Eisenbahndirektionsbezirke Halle a/S. und Magdeburg nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner im Versande von den Elbumschlagsplätzen in Dresden und Riesa nach Stationen der königlich preussischen Eisenbahndirektionsbezirke Halle, Magdeburg, Erfurt, Cassel, Breslau, Kattowitz und Posen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a (für Steinkohlen usw.) an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III angewendet.

Dresden, den 1. Oktober 1900. (2414)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit werden nachbenannte Stationen in den Verband einbezogen: Bedburg des Direktionsbezirks Köln in die Stationsgruppe Brühl-Lendersdorf und Miltitz b. Leipzig des Direktionsbezirks Halle a/Saale in die Stationsgruppe Eilenburg-Torgau.

Altona, den 29. September 1900. (2415)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe II.

Im Ausnahmetarif 16 für Zink in Platten (Rohzink) etc. wird mit sofortiger Gültigkeit ein neuer Satz von Antonienhütte nach Görlitz in Höhe von 1,61 ℳ für 100 kg eingeführt, während die in diesem Ausnahmetarif von KarolinegrubeR.O.U.E. bestehenden Ausnahmesätze mit Ablauf des 20. November d. J. ihre Wirksamkeit verlieren.

Breslau, den 27. September 1900. (2416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Zum Main - Neckarbahn - pfälzischen Gütertarif wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. der Nachtrag II ausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Station Friedrichsfeld der Main - Neckarbahn und die Stationen Heidesheim i. Pf., Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim - Colgenstein der pfälzi-

schen Eisenbahnen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen. (2417)
Darmstadt, den 27. September 1900.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 15. September l. J. werden im badisch-württembergischen Güterverkehre die Frachtsätze der Wagenladungsklassen nach und von Freiburg i. Br. allgemein auch für die Wagenladungsgüter nach und von der Station Freiburg-Wiehre angewendet. (2418)
Karlsruhe, den 26. September 1900.
Grossh. Generaldirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Die im Tarifhefte 5, zweite Abtheilung, vom 1. November 1894 enthaltenen Frachtsätze für Sangerhausen, welche für den Verkehr mit dieser Station durch Frachtsätze im Tarifhefte 3, zweite Abtheilung, vom 1. September 1900 ersetzt worden sind, finden bis auf weiteres unverändert Anwendung für jene im Tarifheft 5, zweite Abtheilung, enthaltenen deutschen Stationen, deren Frachtsätze durch Anstoss an Sangerhausen sich ergeben.
Für die Stationen Bestwig, Eversburg, Meschede, Neheim-Hüsten, Wennemen und Wickede sind im Tarifhefte 3, zweite Abtheilung, Frachtsätze enthalten, durch welche die im Tarifhefte 1, zweite Abtheilung, vom 1. Juli 1893 für die genannten Stationen vorgesehenen Frachtsätze aufgehoben und ersetzt werden. Soweit letzteres Tarifheft Frachtsätze für die genannten Stationen enthält, welche im Tarifheft 3, zweite Abtheilung, vom 1. September 1900 nicht ersetzt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Januar 1901 in Kraft. (2419)
Karlsruhe, den 27. September 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Am 1. Oktober 1900 tritt zu den belgisch-badischen Gütertarifen, Hefte 6 a, 6 b und Kohlenausnahmetarif je ein Nachtrag in Kraft. Dadurch werden neben verschiedenen Aenderungen direkte Frachtsätze für die badischen Stationen Immendingen, Littenweiler, Mannheim Industriehafen und Oos und die belgischen Stationen Binche und Hamendes sowie ein neuer Ausnahmetarif für Erze im Verkehr mit Littenweiler eingeführt; ferner werden mit Gültigkeit vom 15. November 1900 die Kohlenfrachtsätze von Charleroy (Ville Haute) um 0,01 Fr. und die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 a im Heft 6 b für Stearin um 0,60 Fr. f. d. T. erhöht.
Exemplare der Nachträge sind von unsern Dienststellen und dem Gütertarifbüreau zu beziehen. (2420)
Karlsruhe, den 27. September 1900.
Generaldirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 15. September 1900 finden auf den Wagenladungsverkehr der Station Freiburg-Wiehre im niederländisch-südwestdeutschen Güterverkehr, Tarifheft VI und Torfstreuausnahmetarif, die Frachtsätze der Station Freiburg i/Br. Anwendung.
Karlsruhe, den 26. Sept. 1900. (2421)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Die im direkten Güterverkehr zwischen Basel einerseits, den belgischen und niederländischen Seehäfen sowie den französischen Aermelmeerhäfen andererseits bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Käse in Ladungen von 10 000 kg finden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 nur noch auf „feste Käse, fromages secs“ Anwendung.
Karlsruhe, den 26. Sept. 1900. (2422)
Gr. Generaldirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommt der Nachtrag 11 zu dem Tarif für den obengenannten Güterverkehr zur Einführung.
Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere die infolge Eröffnung der Privatbahn Emmerthal-Vorwohle eingetretenen Entfernungskürzungen im Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Cassel einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster andererseits, ferner gekürzte Entfernungen für die Stationen Hannover (Südbhf.), Linden Fischerhof und Küchengarten, sowie neue Entfernungen für die Stationen Gronau in Hannover und Stadthagen des Direktionsbezirks Hannover, Westerhausen und Stationen der Strecke Rahden-Sulingen des Direktionsbezirks Münster. Soweit durch den Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst ab 15. November d. J. Gültigkeit. Weitere Auskunft ertheilt auf Anfordern das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 27. September 1900. (2423)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.
Anhang des Tarifes vom 1. April 1896.
Am 1. Oktober d. J. wird Nachtrag VII zum Tarifanhange ausgegeben, in welchem Frachtsätze für Sendungen von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österreichischen Staatsbahnen nach der neu eröffneten Station Reichenberg der Aussig-Teplitzer Eisenbahn aufgenommen worden sind, die bereits vom 17. September d. J. an, als dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Niemes-Reichenberg der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg gelten. Die Frachtsätze für Sendungen von Aussig-Teplitzer Stationen sind aus dem Lokalgütertarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nachrichtlich abgedruckt worden. Die Frachtsätze für die Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen wurden von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Nr. 104 des österreichischen Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 13. September d. J. veröffentlicht. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.
Dresden, den 27. September 1900. (2424)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 15. September 1900 finden auf den Wagenladungsverkehr der Station Freiburg-Wiehre im englisch-südwestdeutschen Güterverkehr Tarifheft 6 die Frachtsätze der Station Freiburg i. Br. Anwendung.
Karlsruhe, den 26. Sept. 1900. (2425)
Gr. Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird die Verkehrsstelle Niederdorf in Sachsen der königl. sächsischen Staatseisenbahnen in den nordostdeutsch-sächsischen Gütertarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.
Bromberg, den 25. Sept. 1900. (2426)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.
Theil II, Heft 1.
Mit Gültigkeit vom 1. November wird die Station Miltitz bei Leipzig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. d. S. mit den für die Leipziger Bahnhöfe vorgesehenen Frachtsätzen in den allgemeinen Tarif und in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Güter aller Art einbezogen.
Breslau, den 22. September 1900. (2427)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.
Im Versande von den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) an Stelle der des Spezialtarifs III berechnet.
Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsbüreaus und betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Köln, den 29. September 1900. (2428)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Am 1. Oktober d. J. wird die Station Beesd der holländischen Eisenbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Leerdam in den Verkehr aufgenommen. (2429)
Elberfeld, den 25. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.
Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1900 wird die Station Fleissen-Grossloh der k. k. österr. Staatsbahnen (Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach) in den Ausnahmetarif Nr. 57 für Kaolin etc. aufgenommen.
München, den 22. September 1900. (2430)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 15. September 1900 finden im belgisch-badischen Güterverkehr, Tarifhefte 6 a und 6 b sowie Kohlenausnahmetarif, auf den Verkehr mit Freiburg-Wiehre die Frachtsätze der Station Freiburg i/Br. in sämmtlichen Wagenladungsklassen Anwendung.
Karlsruhe, den 26. September 1900. (2431)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Sämmtliche in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A, II A und III A nebst Nachträgen enthaltenen Wagenladungsfrachtsätze für Freiburg i/Br. gelten vom 1. Oktober l. J. an auch für den Wagenladungsverkehr der Station Freiburg-Wiehre. Hierdurch ergeben sich kleine Frachtermässigungen.
Karlsruhe, den 26. September 1900. (2432)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.
Am 1. Oktober d. J. treten zu den Gütertarifen Theil II die Nachträge 8 zum Heft 1, 12 zum Heft 2 und 5 zum Heft 3 in Kraft. Hierdurch wird die kürzlich eröffnete Vorwohle-Immerthaler Bahn in beschränktem Umfange in diesen Verkehr einbezogen. Ausserdem enthalten sie Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Münster, Hannover, Bromberg und Oldenburg und sonstige Aenderungen und Berichtigungen.
Abdrücke der Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.
Münster, den 24. September 1900. (2433)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.
Durch die mit Bekanntmachung vom 14. d. Mts. ausgesprochene Aufhebung der Sätze für den Kohlenverkehr von Mannheim etc. nach Bayern vom 1. Mai 1900 treten im Verkehre von Mannheim, Mannheim Industriehafen und Rheinau nach gewissen nordbayerischen Stationen Frachterhöhungen von 0,01—0,02 ℳ für 100 kg ein. Es werden daher die bisherigen, nach der Ermässigungsübersicht sich ergebenden Frachtsätze, soweit sie billiger sind, als diejenigen des Rohstofftarifs, noch bis Ende November l. J. gewährt. Nähere Auskunft ertheilen die genannten badischen Stationen.
Karlsruhe, den 24. Septbr. 1900. (2434)
Gr. Generaldirektion.

An Stelle des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen, Koks usw. von Belgien nach Basel (Centralbahnhof und badischer Bahnhof) sowie Delle tr. vom 1. Dezember 1898 tritt am 1. November 1900 ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe weist gegenüber seinem Vorgänger geringfügige Unterschiede in den Frachtsätzen, theils Erhöhungen, theils Ermässigungen auf, ferner sind einzelne der bisher tarifirten belgischen Stationen und Gruben nicht mehr aufgeführt worden. Die Sätze für Basel transit Westschweiz finden künftig auf die Stationen der Linie Langnau-Tägertschi, ferner auf Thun, Scherzligen und darüber hinaus nicht mehr Anwendung. Der Weg über Aachen-Saargemünd ist von der Verkehrsbedienung ausgeschlossen worden.
Weitere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau in Strassburg.
Strassburg, den 17. Septbr. 1900. (2435)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarifhefte 1 in Kraft. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und des Ausnahmetarifs 1 a für Stammholz usw. sowie eine Bestimmung wegen Aufhebung des Ausnahmetarifs 16 für Artikel der österreichischen Stückgutklasse II.
Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.
Dresden, am 27. September 1900. (2436)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Nachträge I zu den Heften 1 der Abtheilungen A und B des Verbandstarifs herausgegeben. Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, insbesondere Entfernungen und Frachtsätze für die Station Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz, gekürzte Entfernungen für die Stationen Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim (Rheinhessen), Offstein und Westhofen (Rheinhessen) der süddeutschen Eisenbahngesellschaft und Ergänzung der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Friedrichsfeld der Main-Neckar-Eisenbahn.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2437)
Frankfurt a/M., den 27. September 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb der Nachtrag IX ausgegeben.
Derselbe enthält die Einbeziehung der Stationen Elsenz, Hilsbach und Tiefenbach der Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Friedrichsfeld bad. Bahn und einigen Stationen der Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim. (2438)

Elbeumschlagsverkehr.
Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Saar	75 ₰
„ Sazawa	72 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Saar	70 ₰
„ Sazawa	67 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Saar	100 ₰
„ Sazawa	97 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, sonst 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz durchwegs 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.
Wien, am 26. September 1900. (2439)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.
(Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zu Schiffsbauzwecken.)
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1900 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901, gelangen für Eisen und Stahl der Position E 5—1, 2, 3 a) u. c), 4 a), 5 a) u. b), 6, 7, 8 a) u. b) und 9 der Güterklassifikation des Tariftheiles I, Abthlg. B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits, wenn zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen bestimmt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den Stationen Pilsen und Pilsen-Skodawerke nach den Hafenplätzen Grabow a. O. und Vulkan-Bredow direkte Ausnahmesätze zur Einführung.
Diese Frachtsätze, sowie die Bedingungen, unter welchen dieselben zur Anwendung kommen, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.
Wien, am 28. September 1900. (2440)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend:
a) Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen (Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Cassel, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Köln, Magdeburg und Münster i/W.) einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgsmarienhütten- und der westfälischen Landes-Eisenbahn andererseits,
b) Preistafeln,
c) Antheilsübersicht,
gültig vom 1. Oktober 1900, in Kraft.
Durch denselben wird der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Köln und Münster i/W. einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgsmarienhütten- und der westfälischen Landes-Eisenbahn andererseits, Theil II nebst Antheilsübersicht, gültig vom 1. April 1899. aufgehoben.
Münster, den 25. Sept. 1900. (2441)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Besen, Bürsten, Pinsel und Seilerwaaren, als: Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge.

II. Gewebe und Posamentierwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Teppichzeug und Teppichborden, Futterzeug, Segeltuch, rohe Leinwand, Packleinwand, leinene Schläuche und Apparatdecken; Dochte, Schnur, Naht- und Plattschnur, Sammtbördchen, Litzen, Borden, Nähfaden, Gurten, Schmierpolster und Wiechengarn.

III. Glas- und Thonwaaren, als: Oelbehälter, Glaslampen, Milchglasglocken, Laternengläser, Glastafeln, Laternenglas, Trichter, Becher, Batterie-, Einsatzgläser, Isolatoren, Häfen und Krüge.

IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Kampher, Sublimat, Salmiak, Salzsäure, Spiritus; Bleiweiss, Ocker, Parisergelb-Pariserschwarz, Kienruss, Umbra, Englischroth, Eisenmenige, Gold-Bronze und Gold feines.

V. Holz- und Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen; Häute, Felle, Riemen; Bimsstein, Kreide; Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Theer.

VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummiarabikum, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 8. Oktober 1900“ versehen spätestens

Montag, den 8. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. September 1900. (J2442)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Schneidemühl soll verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau Zimmer 186 zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 1,50 ℳ bezw. 5 ℳ in baar für 2 bezw. 9 Zeichnungen von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens den 8. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 18. Septbr. 1900. (2443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zum Aufbruch der Chaussirung und Herstellung von Pflasterung (900 qm) auf der Ladestrasse auf Bahnhof Griesheim a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Mittwoch, den 10. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2444J)

Frankfurt a/M., den 26. September 1900.
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung in Wien beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien im Jahre 1901 an Eichenpfosten und Rustenrundklötzen für Waggonbau, und zwar

1920 cbm Eichenpfosten und
800 „ Rustenrundklötze,

lieferbar franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung der Rustenklötze muss bis spätestens Ende Juni 1901 beendet sein; die Ablieferung der Eichenpfosten hat im Laufe des Jahres 1901 derart zu erfolgen, dass bis Ende Juni wenigstens die Hälfte jeder Dimension des erstandenen Quantums zur Ablieferung gelangt ist.

Die zu liefernden Rustenklötze müssen aus Stämmen erzeugt sein, die in den Monaten November, Dezember 1900 oder Januar, Februar 1901 gefällt wurden.

Dimensionen und sonstige Bedingnisse sind im Dimensionsverzeichnisse respektive in den Bedingnissheften enthalten, welche bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, Parterre, Thür Nr. 27) eingesehen, behoben oder per Post bezogen werden können.

Hinsichtlich der Rustenklötze sind die Preise sowohl für Klötze, welche mit der Rinde versehen sind, als auch für abgerindete Klötze zu notiren.

Die Offerten sind für Eichenpfosten und Rustenklötze separat zu verfassen und — je mit einer Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Eichenpfosten“ beziehungsweise „Offerte für die Lieferung von Rustenklötzen“ versehen — versiegelt bis längstens 24. Oktober l. J., 12 Uhr Mittags, unter obiger Adresse einzusenden.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theil-Quantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle hinsichtlich der Rustenklötze das im Bedingnissheft vorgeschriebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben, beziehungsweise muss hinsichtlich der Eichenpfosten das offerirte Quantum alle benöthigten Dimensionen, und zwar im selben Verhältnisse, wie es das Dimensionsverzeichniss ausweist, umfassen; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 15. November l. J. im Worte zu bleiben.

Offerten, welche nach obigem Termine einlangen oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung oder des Bedingnissheftes nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Falls der „Bezug der Bedingnisshefte per Post“ gewünscht wird, ist anzugeben, ob auf beide Holzgattungen, eventuell auf welche, zu offeriren beabsichtigt wird.

Wien, im Oktober 1900. (2445)
Die Materialverwaltung.

Verdingung

der Lieferung von Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Buchen-, Eschen-, Erlen-, Linden-, Ahorn-, Mahagoni- und Nussbaum-Wagenbau-Nutzholz, umfassend den Bedarf der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster für das Rechnungsjahr 1901.

Die Lieferungen sind vom 1. April bis 1. Dezember auszuführen.

Eröffnung der Angebote am 20. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 15. November 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen 75 ₰ (von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden) vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben. (2446)

Hannover, den 27. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Ausführung der eisernen Ueberbauten für Brücken, Wegeunterführungen, Durchlässe und Wegeüberführungen von 1,5 bis 14,0 m Lichtweite auf der Neubaustrecke: Schwebda-Treffurt im Gesammtgewicht von 38,1 t Flusseisen, 3,0 t Gusseisen und 2,8 t Flussstahlguss sollen vergeben werden.

Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 20. Oktober 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei an das technische Büreau hierselbst, Kölnische Strasse 81, einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen im technischen Büreau zur Einsichtnahme aus und können, soweit der Vorrath reicht, gegen vorherige post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in Baar von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. Lieferfrist 1. Mai 1901.

Cassel, den 20. September 1900. (2447)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Offene Stellen.

Wir suchen zum möglichst baldigen Eintritt einen Stationsgehilfen, welcher mit den Arbeiten in der Fahrkartenausgabe und der Güterabfertigung vertraut ist.

Gesuche, welchen Lebenslauf und Zeugnisse unter Angabe der Gehaltsansprüche beizufügen sind, sind an den unterzeichneten Betriebsvorstand einzureichen.

Perleberg, den 26. September 1900. (2448)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 78. | 6. Oktober 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Ablehnung der elektrischen Schnellbahn Liverpool-Manchester.

Der Leser ist darüber unterrichtet, dass das englische Parlament sich letzthin mit der Frage der Genehmigung einer ausschliesslich für den Personenverkehr zwischen Manchester und Liverpool bestimmten Schnellbahn Behr'schen Musters zu befassen hatte. Nach dem in England herrschenden Brauch ist die Bauwürdigkeit der Bahn von einem Ausschuss des Parlaments geprüft worden, der sich durch Abhören zahlreicher Zeugen und der Parteien — gegen das Unternehmen war vielseitiger Widerspruch erhoben worden — sein Urtheil gebildet und Ende Mai d. J. dahin kundgegeben hat, dass die Voraussetzungen für die Bauwürdigkeit nicht dargethan seien. An der Spitze des Ausschusses stand Mr. Kennaway. Die Verhandlungen haben ein bemerkenswerthes, theils thatsächliches, theils rein verkehrspolitisches Material zu Tage gefördert, in dessen Beleuchtung im folgenden über die Angelegenheit berichtet werden soll.

1.

Manchester und Liverpool sind zwei der grössten Städte Englands, mit 510 000 und 520 000 Einwohnern. Zwischen ihnen vermitteln drei Bahnlinien den Personenverkehr, die Nordwestbahn, die Lancashire und Yorkshirebahn und die Bahn des Cheshirelinienkommitees, bestehend aus der Central-, Mittelland- und Nordbahn. Die Länge der Nordwestbahn ist 48 km, die der beiden anderen Bahnverbindungen 56 km. Was die bestehenden Verkehrsverhältnisse betrifft, so bekundete darüber vor dem Parlamentsausschuss der Generaldirektor Pollitt der Centralbahn — bekanntlich die alte nach London erweiterte und mit der dortigen Metropolitanbahn in enger Fühlung arbeitende Manchester-, Sheffield- und Lincolnshirebahn —, dass alle drei Linien einen sehr regen Schnellzugverkehr zwischen den beiden Städten unterhalten. Was die Cheshirelinie betrifft, so ist zu erwähnen, dass die meisten Schnellzüge 45 Minuten Zeit für die Fahrt zwischen Liverpool und Manchester brauchen, entsprechend 74 km Durchschnittgeschwindigkeit. Diese Züge halten unterwegs in Warrington. Einige Schnellzüge gehen ohne anzuhalten durch. Diese brauchen nur 40 Minuten, fahren also mit 84 km Durchschnittsgeschwindigkeit. Ferner gibt es auf der Cheshirelinie langsamfahrende Züge, die die Zwischenorte bedienen, und endlich Vorortzüge sowohl am Liverpooler als Manchesterende. Alle Stunden, genau um halb, gehen die Schnellzüge von jedem Ende ab; die Reisenden brauchen also nicht nach dem Fahrplan zu sehen. Die Nordwestbahn führt den gleichen Dienst zu den vollen Stunden durch, im Einvernehmen mit der Cheshirelinie, und in dieser Weise wickelt sich der Zugverkehr schon seit 20 Jahren ab. In den Tageszeiten besonders starken Verkehres sind noch halbstündliche Schnellzüge auf beiden Linien eingelegt; es sind dies diejenigen, welche ohne anzuhalten durchfahren. Die Lancashire- und Yorkshirebahn fährt zur selben Zeit wie die Cheshirebahn, wie man sieht, ein eigenthümliches Gemisch von verständiger Arbeitstheilung und Wettbewerbseifer zwischen den drei Bahnen.

An den Wochentagen von Montag bis Freitag fahren auf allen drei Linien, beide Richtungen genommen, überhaupt 174 Personenzüge, Sonnabends 5 Züge mehr. An Sonntagen verkehren nur 51 Züge. Auf die einzelnen Gesellschaften entfallen an Personenzügen überhaupt:

	Länge in km	Zahl der verkehrenden Züge			Züge im Jahre	Zugkilometer im Jahre
		Montags bis Freitags	Sonnabends	Sonntags		
Cheshirelinie . . .	56	38	40	17	12 844	619 260
Nordwestbahn . .	48	78	80	18	25 376	1 218 050
Lancashire und Yorkshire . . .	56	58	59	16	18 980	1 062 880
zusammen		174	179	51	57 200	2 900 190

Pollitt weist ferner hin auf die grosse Pünktlichkeit der Züge; Verspätungen kommen beispielsweise bei der Cheshirebahn im Durchschnitt nur bei etwa jedem 40. Zuge vor. Meist kommen sogar die Züge etwa eine Minute zu früh an. Auch in Bezug auf die Geschwindigkeit sind nie Wünsche nach Verbesserung laut geworden, obwohl die Züge noch um fünf Minuten beschleunigt werden können. Schliesslich ist nach Pollitt auch die Höhe des Fahrgeldes noch von keiner Seite bemängelt worden. Die Fahrpreise sind, wie der Advokat Littler, Anwalt der Bahnen vor dem Ausschuss, ausführte, sehr verschieden. In der I. Klasse zahlt man $5^1/_2$ sh. für die einfache Fahrt, 8 sh. für Hin- und Rückfahrt (entsprechend $9^1/_2$ und 7 ₰ für das Personenkilometer), in der III. Klasse $2^1/_2$ und $4^1/_2$ sh. ($4^1/_3$ und 4 ₰ für das Kilometer). An Sonnabenden werden für die III. Klasse besonders billige Rückfahrkarten, bis zum Montag gültig, zu 3 sh. ausgegeben, ähnlich bei besonderen Gelegenheiten. Der Durchschnittsfahrpreis stellt sich für die Person auf 2 sh. Die Fahrpreise sind, wie man sieht, etwas höher als die Norm der preussischen Staatsbahnen. Ein besonderer Anreiz, die Bahn aus Gründen besonders billiger Tarifstellung zu benutzen, ist dem Publikum also nicht gegeben, aber, wie Littler ausführte, „reisen die Leute zwischen Liverpool und Manchester weder des Spasses halber, noch, um sich die Landschaft anzusehen“. Im übrigen kann man die Preise wohl nicht als übertrieben hoch bezeichnen.

Trotz aller dem Verkehr gebotenen Vergünstigungen ist doch von einer wesentlichen Zunahme desselben nicht die Rede. Daran ist nach Pollitt der Fernsprecher schuld, der eine starke Verminderung des Reisebedürfnisses herbeigeführt hat. Leute, die früher vielleicht zwei- oder dreimal in der Woche die Bahn von Manchester nach Liverpool und umgekehrt benutzten, reisen heutzutage nur einmal, da sie ihre Geschäfte viel bequemer durch den Fernsprecher erledigen können. So kommt es, dass heute alle drei Bahnen im durchgehenden Verkehr der beiden Städte, Zeit-, Ausflugs-, billige Rückfahrkarten eingeschlossen und zugerechnet die Reisenden von Manchester über Liverpool nach der Insel Man, nach Irland und den Seeplätzen von Wales — die also in Liverpool aufs Schiff gehen — nicht mehr als 2 000 000 ℳ im Jahre einnehmen. Die Zahl der Reisenden der angeführten hier in Betracht zu ziehenden Verkehrsgattungen beläuft sich auf rund 1 000 000, im Einklang mit dem früher angegebenen Durchschnittsfahrpreis von 2 sh. für die Person. Der tägliche Durchschnittsverkehr aller drei Bahnen zwischen den Endpunkten beträgt also — von den Sonntagen, an denen in England nur wenige Züge gefahren werden, abgesehen — noch nicht 3 000 Personen. Die durchschnittliche Besetzung der d i r e k t e n Züge beträgt nach den Angaben der Sachverständigen jedenfalls nicht 50 %, sehr wahrscheinlich nur $^1/_3$.

Der Verkehr von 1 000 000 Personen ist auffallend gering, wenn man bedenkt, dass die beiden Grossstädte zusammen mehr als 1 000 000 Einwohner haben. Die Ziffer zeigt, dass die Bahnen aus dem Durchgangsverkehr Manchester-Liverpool allerdings keine Seide spinnen können. Es ist nun zwar zu berücksichtigen, dass die Verkehrsziffern von Behr's Gegnern herrühren, die natürlich kein Interesse daran haben, den Verkehr gross erscheinen zu lassen. Sie entziehen sich auch jeder Ueberprüfung; nichtsdestoweniger brauchen die Zahlen nicht unrichtig zu sein. Wer sich mit den Verkehrsverhältnissen einander benachbarter Grossstädte befasst hat, weiss, dass deren Beziehungen im Personenverkehr vielfach überschätzt zu werden pflegen.

Ein anderer Umstand macht den genannten drei Bahnen besonders zu schaffen, das ist der Ausflugsverkehr, der also doch trotz des oben angeführten Ausspruches im Verkehr der Bahn eine gewisse Rolle spielt. Die Ausflügler kommen in Trupps bis zu 1 500 Personen, sobald die Geschäfte aus sind, zur Bahn und alle wollen zu gleicher Zeit befördert sein. Die Bahnen sind nur in der Lage, durch besondere starke Züge, die einander in kürzesten Abständen folgen, den Ansturm zu bewältigen. Die Cheshirelinie ist darauf eingerichtet, bei solchen Gelegenheiten drei Züge zu rund 400 Personen in fünf Minuten Abstand hintereinander abzulassen, und ähnliche Vorkehrungen haben die beiden anderen Gesellschaften getroffen, die ganze Schaaren von Ausflüglern von Liverpool nach Yorkshire und dem Nordosten bis nach Newcastle über Manchester hinaus abzufertigen haben.

2.

Behr will nun den bestehenden drei Bahnen noch eine vierte elektrisch betriebene hinzufügen. Es ist ihm darum zu thun, sein an anderer Stelle versuchsweise vorgeführtes System jetzt in grösserem Maassstabe in die Wirklichkeit zu übertragen und hierbei hat er sich der Unterstützung der bekannten englischen Ingeniöre Hawshaw und Dobson versichert. Ferner erfreut er sich der moralischen Unterstützung sehr namhafter Elektriker, wie Hopkinson, Preece, Parshall, des Oberingeniörs der belgischen Staatsbahnen Gérard u. a., die vor der Kommission für ihn eingetreten sind.

Technisch betrachtet, wird die Behr'sche Schnellbahn zu Unrecht eine Einschienenbahn genannt. Die Fahrzeuge reiten zwar auf einer von einem fortlaufenden Gestell spreizbeiniger eiserner Böcke getragenen Schiene, aber die Trageböcke haben an jeder Seite noch zwei weitere Schienen, die den Bahnkörper, auf dem das Fahrzeug entlang reitet, dahin vervollständigen, dass im ganzen fünf Laufschienen vorhanden sind, eine zum Tragen und vier zur Führung. Auf diesen Schienen bewegt sich der Wagen mit 24 Rädern. Die Bahn sollte 55 km lang und zweigleisig werden. Dieser zweigleisige Ausbau ist so zu verstehen, dass zwei der beschriebenen Bahnkörper durchaus unabhängig in geringem Abstande von einander geführt werden; nur an den beiden Endpunkten sind zum Umsetzen der Züge Drehscheiben vorgesehen. Die Schnellbahn ist mittelst Tunnel in die Städte eingeführt, läuft aber an den Enden in hohe Viadukte aus; die Stationen werden hier mittelst 18 m hoher Aufzüge erreicht. Vor den Enden der Bahn befinden sich in der Schienenbahn künstliche Neigungen, die das Anfahren beschleunigen und das Anhalten erleichtern sollen. Die Züge bestehen aus einzelnen Wagen, die auf Längssitzen und Stehplätzen 100 Personen befördern. Vorerst sollten sechs Wagen beschafft werden. Die Züge sollen mit 176 km Geschwindigkeit in 10 bis 15 Minuten Abstand einander folgen und die Entfernung zwischen Liverpool und Manchester in 20 Minuten mit vollkommener Sicherheit zurücklegen. In einer Stunde, meinte Behr, würden so beispielsweise die Baumwollmakler von Liverpool nach dem Markt in Manchester gelangen, dort ihre Geschäfte besorgen und wieder zurück sein können. Bei zweckentsprechender Signalausrüstung der Bahn sollen Zusammenstösse und Entgleisungen, wie der Vertreter des Unternehmens vor der Kommission, Mr. Balfour Browne, hervorhob, vollkommen ausgeschlossen sein. Die Kraftstation sollte zu Warrington angelegt, der Strom von da zu Umformern an der Linie und dann an den Führungsschienen entlang zum Wagenmotor geleitet werden. Vorläuferin des Behr'schen Systemes ist eine 1886 erbaute Bahn von Listowel nach Ballybunnion in Irland, bei der man feststellte, dass Krümmungen von 16,5 m Halbmesser noch mit beträchtlicher Geschwindigkeit durchfahren werden können. Diese Bahn wurde mit Dampflokomotiven betrieben. 1897 wurden in Brüssel Versuche mit der Behr'schen Bahn angestellt, die, wie Balfour Browne hervorhebt, zeigten, dass das System bereits aus dem Versuchszustand heraus sei. Auf einer auf dem Ausstellungsgelände angelegten 5 km langen Probebahn, von der 75 % in Krümmungen lagen und die mit einer elektrischen Kraft von 500 PS betrieben wurde, erreichte man ohne Schwierigkeit eine Geschwindigkeit von 135 km, bezogen auf die Stunde. Der Wagen hatte 70 t Gewicht und nahm 100 Personen auf. Für Liverpool-Manchester wird ein Wagengewicht von 45 t, einbegriffen den Motor, für ausreichend erachtet. Eine von der belgischen Regierung eingesetzte Kommission hat die Bahn eingehend geprüft und der Oberingeniör Gérard der belgischen Staatsbahnen hat der englischen Kommission daraufhin berichtet, dass es sehr wohl möglich sei, mit der Behr'schen Bahn eine Geschwindigkeit von 190 km in der Stunde zu erzielen.

Behr hat 1899 vor der Liverpooler Handelskammer einen Vortrag über sein System gehalten, und ein damals eingesetzter Ausschuss berichtete über die wirthschaftlichen Aussichten und die Ausführbarkeit des Systemes in günstigem Sinne.

Behr will, das ist vom verkehrspolitischen Standpunkt das Maassgebende, seine Betriebsmittel in sehr kurzen Abständen mit aussergewöhnlich grosser Fahrgeschwindigkeit einander folgen lassen. So glaubt er ein ausserordentlich gesteigertes neues Verkehrsbedürfniss wachrufen zu können. Er denkt, dass eine Verkehrssteigerung, wie sie häufig bei Strassenbahnen im Stadtinnern infolge Einführung elektrischen Betriebes eintritt, auch bei zwischenstädtischen Eilverkehrsmitteln unter dem neuen Betriebsverhältniss erwartet werden könne. Behr hofft natürlich im Stillen auch den bestehenden Bahnen ihren Durchgangsverkehr abspenstig zu machen — wenn auch vor dem Ausschuss seine Sachwalter aus erklärlichen Gründen behaupten, dass deren Verkehr von dem neuen Unternehmen in keiner Weise geschmälert werden könne.

Die neue Schnellbahngesellschaft soll ausgestattet werden mit einem Kapital von 2 000 000 £ und dem Rechte, für einen ferneren Betrag gleich einem Drittel dieses Kapitals Schuldbriefe auszugeben. Der Bau ist veranschlagt auf 1 750 000 £, Grunderwerb und Gebäude sollen ferner 401 600 £ kosten; mit Hilfe der Anleihe soll die auf 500 000 £ veranschlagte Ausrüstung beschafft werden. Also: 35 000 000 ℳ die Baukosten, etwas über 8 000 000 ℳ der Grunderwerb und die Gebäude, bei 40 000 000 ℳ Aktienkapital und 13⅓ Mill. ℳ aufzunehmender Schuld. Die Betriebskosten sollen geringer sein, als bei einer gewöhnlichen Bahn — eine Unterstellung, mit der man bei elektrischen Bahnen ein gutgläubiges Publikum bisher ja stets beglückt hat — und die Rentabilitätsrechnung hatte man sich so zurechtgemacht, dass die Gläubiger 3 % erhalten, auf die Vorzugsaktien 4 % und auf die auf 1 000 000 £ bemessenen gewöhnlichen Aktien 5 % vertheilt werden sollten; man vergegenwärtige sich hierbei wieder, dass es sich um eine ausschliesslich dem Personenverkehr dienende Bahn handelt, die aber auch nicht diesem im ganzen Umfange, sondern lediglich dem Nachbarverkehr zwischen den beiden Grossstädten dienen sollte.

Die Verfechter der neuen Bahn haben den Verkehr der bestehenden Bahnen zu 2 500 000 bis 4 500 000 Personen, also sehr verschieden, eingeschätzt, das ist, wie wir sahen, das 2½- bis 4½ fache des wirklichen. Der Verkehr der Schnellbahn soll sich auf 5 bis 6 000 000 Fahrgäste stellen — zu welchem Zeitpunkt diese Ziffer erreicht sein soll, ist dabei nicht gesagt. In betreff der Zugleistungen und der Betriebskosten gehen die Meinungen der Sachverständigen ebenfalls auseinander. Sir William Preece hat eine jährliche Fahrtleistung von 1 500 000, Parshall von 2 000 000 Zugmeilen (2 400 000 und 3 200 000 Zugkilometer) seinen Ermittelungen zu Grunde gelegt. Preece beziffert die Betriebsausgabe auf 74 811 £ oder auf 1 sh. für die Zugmeile = rund 60 ₰ für das Zugkilometer. Hierin liegen die Zugkraftkosten mit 34 824 £. Im übrigen umfasst jene Summe von 74 811 £, wie es auf den englischen Bahnen üblich ist, Unterhaltung von Bahn und Bauten, Zugkraft, Ausbesserung und Erneuerung von Wagen, Verkehrskosten, allgemeine Unkosten, Gerichtskosten, Entschädigungen, Miethen, Steuern und Abgaben, Staatssteuer. Parshall hat die Zugkraftkosten allein auf 65 000 £, das Doppelte der Preece'schen Angabe, beziffert, Unterhaltung des motorischen Theiles einbegriffen, d. i. etwa 8 d für die Zugmeile oder etwas über 40 ₰ für das Zugkilometer. Ein anderer Sachverständiger, Cottrell, Direktor der Liverpooler Hochbahn wiederum hat die gesammten Betriebskosten auf 1 sh. 3 d für die Zugmeile oder 93 750 £ insgesammt angegeben, was 80 ₰ auf das Zugkilometer entspricht.

(Schluss folgt.)

Ueber die Signalisirung der Gleiswege im Verschubbetriebe.

Bei den Ablaufanlagen der Verschubbahnhöfe ist es zur raschen und sicheren Abwickelung des Betriebes von Wichtigkeit, dass der am Ablaufrücken befindliche Rangirleiter sich einerseits mit dem Lokomotivführer über das mehr oder weniger rasche Aufdrücken des Rangirzuges sowie über ein etwaiges sofortiges Anhalten desselben verständigen kann, wie er andererseits dem mit der Weichenbedienung betrauten Personal rechtzeitig und deutlich die Nummern der Gleise bekannt geben muss, in welche die einzelnen nach einander ablaufenden Wagen oder Wagengruppen gelangen sollen. Die Verständigung des Lokomotivführers kann leicht durch Glockenzeichen oder Formsignale oder beide vereinigt, je nach der Länge und der Lage des Ausziehgleises oder sonstige durch die örtlichen Verhältnisse gebotene Bedürfnisse, erreicht werden; schwieriger dagegen ist eine vollständig entsprechende Verständigung der Weichenwärter.

Bei den ersten Ablaufanlagen wurden die Gleisnummern durch Zuruf oder durch vereinbarte Zeichen mittelst Hand- und Fussbewegung, dann durch Anschreiben an den Puffern oder Seitenwänden der ablaufenden Wagen bekannt gegeben. Letzterwähnte Einrichtung hat sich wegen ihrer Einfachheit und Billigkeit bis heute noch vielfach erhalten, obwohl bei Nebel und Dunkelheit trotz angewandter Scheinwerfer Verwechslungen vorkommen und bei Regenwetter und Schnee die mit Kreide angeschriebenen Zahlen sich verwischen und unleserlich werden. Neuerdings wurden aus letzteren Gründen mechanische und elektrische Zeigervorrichtungen, sogen. Rangiruhren, dann verschiedenfarbige Glühlampen zur Beleuchtung von Ziffertafeln (nach dem in Nr. 49 S. 863 Jahrg. 1899 d. Ztg. näher beschriebenen System Othegraven), endlich Siemens'sche lautsprechende Fernsprecher wie auf Rangirbahnhof Brockau (vergl. Nr. 10 S. 140 Jahrg. 1900 d. Ztg.) verwendet. Diesen neuen Vorrichtungen haftet sämmtlich der Nachtheil an, dass der Wärter nicht für den gerade bei ihm ankommenden Wagen die Gleisnummer mitgetheilt erhält, sondern für diejenige Wagengruppe, die eben den Ablaufkopf verlässt, so dass er also soviel Gleisnummern im Gedächtniss behalten muss, als sich Wagengruppen zwischen dem Ablaufkopf und der ersten Weiche befinden. Ausserdem wurden die erwähnten neueren Einrichtungen nur dann angewendet, wenn die Hebel der Ablaufgleisweichen in Stellwerken vereinigt und in besonderen Räumen untergebracht waren.

In nachstehendem soll nun eine Einrichtung beschrieben werden, die vor Jahresfrist in Oberkotzau bei Hof, einer Station der bayerischen Staatseisenbahn, an zwei, nicht mit Stellwerken versehenen Harfenanlagen versuchsweise zur Anwendung kam und sich bisher gut bewährte. Die Einrichtung besteht im wesentlichen darin, dass Zifferscheiben an den vorderen Pufferstangen der ablaufenden Wagen angehängt werden. Dadurch ist erreicht, dass wie beim Anschreiben an die Puffer, jeder Wagen seinen Gleisweg selbst anzeigt, und zwar durch grosse deutliche Zahlen, die nicht nur am Tage und bei klarem Wetter, sondern auch bei Schnee und Regen und wenn die Beleuchtung der Station einigermaassen gut ist, auch bei Dunkelheit und Nebel genügend weit gelesen werden können.

Die auf der nachstehenden Abbildung dargestellte Scheibe besitzt einen Durchmesser von 400 mm und eine Stärke von 12 mm. Sie ist ähnlich wie der Boden eines kräftigen Korbes aus Weiden geflochten, um sie leicht und doch dauerhaft zu erhalten. Der Rand der Scheibe ist auf 30 mm Tiefe mit einem etwas dickeren (30 mm) Geflecht versehen, damit der innere Theil weniger leicht abgerieben und beschmutzt wird; ausserdem

ist das Geflecht zum Schutz gegen ein Aufgehen mit Draht umflochten. Die Scheibenflächen sind mit weisser Oelfarbe gestrichen und mit je einer 20 mm hohen Gleisnummer aus schwarzer Oelfarbe versehen. Einzelne Scheiben erhielten Nummern von rother Farbe auf weissem Grund. Sie sind zwar etwas weniger weit sichtbar, werden aber vortheilhaft dazu verwendet, um den Wechselwärtern und Auffängern durch die auffällige rothe Farbe bekannt zu geben, dass unmittelbar hinter diesem Wagen ein Wagen oder eine Wagengruppe in das gleiche Gleis nachfolgt. Der zum Aufhängen der Scheiben dienende Haken wurde zuerst aus Bandeisen hergestellt und an der Scheibe mit zwei Holzschrauben befestigt. Neuerdings wird statt der Bandeisen ein Rundeisen verwendet, da sich ersteres zwischen Pufferscheibe und Hülse einklemmte. Die Scheiben sind bei Beginn des Ablaufens an einem einfachen Holzgestell in der Nähe des Standortes des Rangirleiters am Ablaufrücken aufgehängt und werden vom Rangirleiter bei Annäherung des vorderen Wagens in der Regel hinter dem nächsten Puffer befestigt. Bei starkem Wind findet das Aufhängen der Scheiben an den Zughaken statt, da sie dann an der rückwärts befindlichen Kuppel eine Stütze finden und vom Winde nicht aus der senkrechten Lage gebracht werden können. Sind die Wagen im Harfengleis zum Stillstand gekommen, so werden die Scheiben vom Wagenauffänger oder vom Bremser, welcher das Zusammenkuppeln der Wagen besorgt, abgenommen und neben das Gleis gelegt. Nach dem Ablaufen der Wagen aus der Harfe tragen einige Bremsschuhleger die Scheiben zusammen und zum Ablaufrücken zurück, wo sie der Reihe nach wieder am Gestelle aufgehängt werden. Folgen sich mehrere Züge rasch nacheinander, so werden die Scheiben auch erst nach zwei oder mehr Zügen gesammelt und zurückgetragen. Zu diesem Zwecke muss die Anzahl der Scheiben entsprechend gross gewählt werden. Bei der Stationsharfe mit acht Gleisen von durchschnittlich 100 m Länge sind nahezu 100 Scheiben, dagegen bei der Richtungsharfe mit zehn Gleisen von durchschnittlich 300 m Länge rund 200 Scheiben vorhanden, von denen etwa zwei Drittel in Verwendung sind, während die übrigen als Reserve dienen. Eine Scheibe wiegt 1 kg und kostet einschliesslich der Aufschrift und Aufhängvorrichtung 1,80 *M*.

München, im September 1900. Förderreuther.

Persiens Erschliessung durch Eisenbahnen.

Die Erschliessung Persiens ist ein Thema, das in neuester Zeit wieder von vielen Tagesblättern besonders nachdrücklich auf der Tagesordnung erhalten wird. Vielleicht hat die Reise des Schahs neuerdings den Anstoss dazu gegeben, dass man sich dieses reichen Landes und seiner alten Kultur gerade gegenwärtig so lebhaft erinnert. Erschlossen kann Persien dem Handel und der europäischen Kultur natürlich nur werden, wenn es zugänglich gemacht wird. Um diesen Punkt dreht sich schon sehr lange das Interesse mehrerer europäischer Grossmächte. Wir haben im Jahrgang 1899 Nr. 81 d. Ztg. ausführlich über den Stand dieser hochwichtigen Frage berichtet und gezeigt, dass Russland zweifellos allen übrigen Staaten Europas an dieser Stelle Asiens den Rang abgelaufen hat und mit seinem Einflusse weitaus an erster Stelle steht. Diesem Einflusse verdankt es Russland auch, dass ihm das Recht vorbehalten ist, in Persien Eisenbahnen, Strassen usw. zu bauen. Nutzt Russland dieses Recht aus, so wird ihm zweifellos die Vorherrschaft in Persien vorbehalten bleiben, andererseits aber Persien endlich für Handel, Industrie und Verkehr zugänglich gemacht werden. Wie sich nun die Münchener „Allg. Ztg." aus Petersburg telegraphiren lässt, scheint Russland endlich ernstlicher an die grosse Aufgabe heranzutreten, indem es „eine grosse, Kaukasien mit Persien verbindende Eisenbahnlinie zu bauen plant, die von Baku längs des Kaspisees über Lenkoran, Astara, Enseli, Rescht nach Teheran führen soll. Die Linie ist von russischen Ingeniören bereits abgesteckt worden. Eine zweite russisch-persische Bahnlinie, die von Alexandropol über Eriwan, Nachitschewan, Dschulfa, Chai nach Täbris führen soll, wird bereits gebaut und zwar hofft man, die Strecke Alexandropol-Eriwan nach wenigen Monaten zu beenden, während der Bau der Strecke von Eriwan bis zum Grenzort Dschulfa voraussichtlich 1902 vollendet werden wird".

Diese Bahnen können natürlich nur als ein erster Anfang bezeichnet werden. Namentlich fehlt auch noch die wichtige Verbindung mit dem persischen Golf. Wichtig ist die Linie für die Entwickelung Persiens; was aber wichtiger für Russland ist, ist die politische und militärische Bedeutung dieser letzteren Bahn, die erst endgültig den russischen Einfluss in die Erscheinung treten lassen wird. Dieser Einfluss wird um so grösser werden, je mehr mit den geplanten Eisenbahnen Leben und Reichthum ins Land gebracht wird.

Sehr interessant sind unter anderem in dieser Beziehung Aeusserungen des französischen Weltreisenden Gottenkinny, der sich längere Zeit in Persien aufgehalten hat und als guter Kenner von Land und Leuten in Persien gilt. Er sieht in nicht allzu ferner Zukunft Persien erblühen, nachdem erst die Hemmnisse beseitigt sein werden, die sich der Erschliessung Persiens hindernd in den Weg stellen.

Seit ungefähr zwei Jahrhunderten, lesen wir da, steht Persien mit den Staaten des Westens im Verkehr und dennoch sind die zuerst von den Engländern angeknüpften Beziehungen bis zu dem heutigen Tage ausserordentlich lockere, von verschiedenen Zufälligkeiten abhängige geblieben.

In erster Linie ist die beinahe absolute Unwegsamkeit des von Gebirgen durchzogenen Landes zu berücksichtigen. Es gibt in ganz Persien nur zwei Fahrstrassen im europäischen Sinne: die von Kuma nach Teheran und Rescht und die von Teheran nach Mesched. Beide Strassen haben eine Gesammtlänge von etwa 2 000 Werst. Der Mangel an gebahnten Wegen ist umso verhängnissvoller, als es in Persien nur zwei Jahreszeiten gibt, und zwar einen sehr heissen Sommer und den Winter. Während der Schneeschmelze, die unvermittelt in der ungestümsten Weise eintritt, hört jeglicher Verkehr auf. Die Karawanenwege sind überschwemmt oder ungangbar, so dass Karawanen oft wochenlang auf freiem Felde zubringen müssen, da sie weder vorwärts noch rückwärts können. Unter solchen Umständen kann von einer gesunden und regelrechten Entwickelung der Industrie keine Rede sein. Bestehende Unternehmungen, die von Europäern ins Leben gerufen sind, haben daher eine vorwiegende lokale Bedeutung, ohne sich voll entfalten zu können. Belgische Kapitalisten, die unternehmendsten und zähesten der Welt, haben es nicht vermocht, mit Strassenbahnanlagen und der kleinen 10 Werst langen Eisenbahn (der einzigen in Persien) von Schah-Abdul-Asim nach Teheran irgend welche nennenswerthe finanzielle Ergebnisse zu erzielen. Andere belgische Unternehmungen, wie Seidenspinnereien, Glasfabriken usw. rentirten gleichfalls schlecht. Alle diese Unternehmungen, in denen Kapitalien in der Höhe von 25 000 000 Fr. angelegt sind, sind in den letzten Jahren in russische Hände übergegangen und versprechen in der nächsten Zukunft eine bessere Verzinsung als bisher.

An die Ausnutzung der überaus reichen Kohlen- und Erzlager des Landes ist nicht zu denken, solange es an fahrbaren Strassen mangelt. Nach fachmännischen Berechnungen erweist es sich, dass die einheimische Kohle sich bedeutend theurer stellen würde, als die über Rescht aus Russland eingeführte. Bei der Ausbeutung anderer natürlicher Schätze des Landes hat man mit denselben Verhältnissen zu rechnen. Dass eine plötz-

liche Aenderung der bestehenden Sachlage angebracht wäre, ist nicht anzunehmen. Der bevorstehende Bau von Eisenbahnen, der von den fortschrittlichen Kreisen Persiens sehnlichst gewünscht wird, darf keineswegs übereilt werden, wenn anders nicht ernste Schwierigkeiten entstehen sollen. Der Haupterwerb der Bevölkerung in den durchschnittenen Gegenden besteht gegenwärtig in Karawanenbetrieb. Es liegt auf der Hand, dass allzu beschleunigt betriebener Eisenbahnbau einem grossen Theil der Bevölkerung die wirthschaftliche Grundlage entziehen kann. Bevor man daher zu ausgedehnten Bahnbauten schreitet, erfordert es die Staatsklugheit und die Billigkeit, dass die Bevölkerung allmählich zur Landwirthschaft hinübergeleitet wird, um in derselben einen Ersatz für den verlorenen Karawanenbetrieb zu finden.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die gegenwärtige Reise des Schahs für sein Land von einschneidender Bedeutung sein wird, ebenso wie es keinem Zweifel unterliegt, welchem europäischen Staat die kulturträgerische Mission in Persien zufallen muss. Das Walten des russischen Einflusses ist in Persien schon jetzt unverkennbar. Bei dem Geschick, mit welchem sich Russland bis jetzt in Asien mit ausserordentlichem Erfolg bethätigt hat, darf man erwarten, dass es seine in Persien übernommenen Aufgaben in der für beide Länder zweckentsprechendsten Weise lösen wird. Die Geschichte lehrt uns, dass Russland geradezu vorbestimmt ist, europäische Kultur nach Asien zu verpflanzen. Die russische Politik hat es stets verstanden, die Eigenart der Völker mit ihren Zwecken in Einklang zu bringen und ist so vor den Enttäuschungen bewahrt geblieben, die andere Staaten auf demselben Gebiete infolge ihres unüberlegten Vorgehens erfahren mussten.

Wenn nun auch dieses französische Urtheil ausserordentlich schmeichelhaft für Russland ist und wenn man auch geneigt sein könnte, einen starken Prozentsatz auf die freundschaftlichen Beziehungen, die z. Zt. zwischen Russland und Frankreich bestehen, zu verrechnen, so bleibt immerhin der rothe Faden, der sich durch die Aeusserung des französischen Forschers zieht, gewiss als richtig bestehen. Augenblicklich thut Persien kaum etwas zweites so sehr noth, als gute Verkehrswege. Wer die im Lande baut, erobert es sich.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Platzkartengebühr.** In der letzten Zeit sind durch die Blätter Beschwerden darüber gegangen, dass in D-Zügen auch dann von Reisenden die Bezahlung der Platzgebühr gefordert wurde, wenn sie infolge der Ueberfüllung des Zuges nicht in der Lage waren, von einem Platz Besitz zu nehmen. Ueber diese Frage spricht sich eine vom Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin gegebene Entscheidung wie folgt aus: Es findet für die D-Züge ein Vorverkauf von Platzkarten statt, wobei jedem Reisenden auf Grund einer Laufkarte ein bestimmter nummerirter Platz im Zuge überwiesen wird. Nach Schluss des Vorverkaufes werden zwar von den Fahrkartenausgabestellen noch Platzkarten verkauft, dieselben sind aber unnummerirt, da die Ausgabestelle nicht mehr im Besitz der Laufkarte ist und deshalb nicht wissen kann, ob und welche Plätze im Zuge noch frei sind. Infolge dessen hat der betreffende Reisende einen Anspruch auf Ueberweisung eines nummerirten Platzes nur dann, sofern im Zuge noch Plätze frei sind. Ist dies nicht der Fall und unterlässt der Reisende die Fahrt oder kann ihm auch während der Fahrt ein Platz nicht angewiesen werden, so steht es ihm frei, sich die Nichtbenutzung der Platzkarte durch den Zugführer bescheinigen zu lassen und die gezahlte Platzgebühr zurückzufordern. Keinesfalls ist der Reisende, dem ein Platz im D-Zuge nicht überwiesen werden kann, verpflichtet, eine Platzkarte zu lösen.

— **Der Platzkartenaufdruck** auf der Rückseite der Platzkarten war bisher nicht glücklich gefasst. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun angeordnet, dass beim Neudruck der Platzkarten der Aufdruck der Rückseite wie folgt zu fassen sei:

„Diese Karte berechtigt den Inhaber eines gültigen Fahrtausweises zur Benutzung des auf der Vorderseite eingetragenen Platzes. Sie ist vom Reisenden bis zur Beendigung der Fahrt aufzuheben."

— **Geschäftsschlusszeit für den Bahnhofsbuchhandel in Preussen.** Durch eine Rundverfügung der Minister für Handel und Gewerbe und des Innern ist unter Bezugnahme auf die Ausführungsanweisung zur Gewerbeordnung vom 24. August d. J. bestimmt worden, dass die Ortspolizeibehörden ermächtigt werden, das Feilbieten von Zeitungen und anderem Lesestoff auf öffentlichen Wegen, Strassen, Plätzen und anderen öffentlichen Orten (B a h n h ö f e n usw.) während der Zeit, wo die Verkaufsstellen geschlossen sein müssen, an Werktagen insoweit zuzulassen, als es bisher schon während dieser Zeit üblich war. Hinsichtlich der Verkaufs von Zeitungen und anderem Lesestoff auf den Bahnhöfen an Sonn- und Festtagen behält es bei den früheren Bestimmungen sein Bewenden.

— **Eisenbahnunfall bei Iserlohn.** Durch Störung der Bremsvorrichtung stiess am 1. d. Mts. Abends auf dem Bahnhof Iserlohn ein Personenzug mit einem Güterzug zusammen. Zehn Wagen wurden zertrümmert, ein Maschinenführer ist schwer verletzt.

— **Eisenbahnunfall bei Leichlingen.** Am 3. d. Mts., früh gegen 1½ Uhr, fuhr ein von Ohligs kommender Güterzug trotz Haltsignal einem aus dem Bahnhof Leichlingen (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld) ausfahrenden Güterzug in die Flanke. Zwei Fahrbeamte sind dabei unerheblich verletzt und mehrere Güterwagen erheblich beschädigt worden.

— **Erprobung des elektrischen Schnellverkehres auf der preussischen Militärbahn.** Die von Siemens & Halske auf deren Versuchsbahn in Gross-Lichterfelde ausgeführten Probefahrten sollen von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der Militärbahn Schöneberg-Zossen in grösserem Maassstabe fortgesetzt werden. Während die Dampfzüge jetzt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 90 km in der Stunde fahren, erreichten die elektrischen Versuchszüge eine solche von 120 bis 140 km. Auf grossen Strecken kann die Schnelligkeit noch bedeutend gesteigert werden. Die Militärverwaltung hat, wie es heisst, die Erlaubniss zur Benutzung der genannten Strecke in Aussicht gestellt.

— **Pullmannwagen auf den bayerischen Staatseisenbahnen.** Die bayerische Staatseisenbahngesellschaft hat zu Studienzwecken durch Vermittelung der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg zwei vierachsige Personenwagen nach amerikanischem Muster beschafft. Beide Wagen entstammen den Werkstätten der Pullmann Palace Car Co. in Chicago; ihre in mehreren 100 Kisten verpackt gewesenen Theile sind in der genannten Nürnberger Fabrik unter Leitung eines Montörs der amerikanischen Firma zusammengesetzt worden. Radsätze, Achsbüchsen, Zug- und Stossvorrichtungen, Bremsapparate, Nothbremseinrichtungen, Faltenbälge, Gasbeleuchtungseinrichtungen und Klingelanlagen sind deutschen Ursprungs.

Die Wagen sind ganz aus Holz gebaut, und zwar wurde, um das Gewicht möglichst zu verringern, überall, wo es zulässig war, das leichte white wood verwendet. Die Längswände der Wagenkästen sind durch je zwei Sprengwerke solid versteift. Auf dem Dache befindet sich ein Lichtaufbau mit seitlichen Fenstern. Die äussere Verschalung der Kastenwände besteht aus schmalen Brettchen von white wood, die aufgeleimt und mit Stiften noch weiter befestigt sind.

Der Wagenkasten ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen, welche die in Amerika übliche Bauart zeigen. Der Radstand der Drehgestelle beträgt 2,44 m, der Abstand der Drehzapfenmittel 11,42 m. Das hölzerne Rahmenwerk der Drehgestelle ist durch Blechplatten verbunden. Die Uebertragung der Last vom Gestell auf die Achsen erfolgt durch vier Schraubenfedern, wovon immer je zwei sich gegen einen Hebel stützen, dessen Enden auf den Achsbüchsen aufliegen. Jede Schraubenfeder besteht aus drei in einander gesteckten Spiralen, deren innerste herausgenommen wird, falls sich eine weichere Abfederung des Wagens als nothwendig erweist.

Die Wagen haben an beiden Enden einen Vorbau mit seitlichen Eingangsthüren; durch diese gelangt man auf einen Vorplatz mit kuppelartiger Decke und von hier aus durch eine Glasthür in einen Vorraum, an den sich der Seitengang anschliesst. In jedem Vorraum befinden sich ein Geräthescbrank und ein hübsch ausgestatteter Raum mit Wascheinrichtung, Wasserspülkloset und Trinkwasserbehälter; ausserdem ist im Vorraum auf Seite der I. Klasse ein bequemer Sitz für den Wagenbegleiter angebracht.

Die Wagen besitzen sechs Vollabtheile (drei I. Klasse und drei II. Klasse), die durch Drehthüren vom Seitengang aus zu-

gängig sind. Wände und Decken der Abtheile haben hübsch bemalte und lackirte Holzverkleidungen. Die Polster der I. Klasse sind in grünem, die der II. Klasse in blauem Plüsch ausgeführt; die Farbe der Teppiche und Vorhänge ist in entsprechendem Tone gewählt. Schlafeinrichtungen haben die Wagen nicht. Für jedes Abtheil ist ein grosser Tisch vorhanden, der nach Belieben eingestellt oder entfernt wird.

Auf beiden Wagenlangseiten befinden sich je sechs Doppelfenster, die sich nach oben öffnen lassen. Ueber diesen Fenstern sind bogenförmige bunte Glasscheiben in Metallfassung angebracht. Auf luft- und staubdichten Abschluss der Fenster und Thüren ist besondere Sorgfalt verwendet. Zur Abhaltung starken Zuges bei geöffneten Fenstern werden aussen neben diesen kleine Holzläden eingehängt; ferner können in die Fensteröffnungen Gitter eingeschoben werden, um das Eindringen von Sand- und Kohlentheilchen u. dergl. zu verhindern.

Die Gasbeleuchtungseinrichtungen wurden von der Firma Pintsch in Berlin und die Dampfheizeinrichtungen von einer amerikanischen Gesellschaft für Heizungsanlagen, der Consolidated Car-heating Co. in Albany, geliefert. Zur Erzielung einer möglichst grossen Heizkraft sind die Heizkörper jedes Abtheils mit einer sogenannten thermostatischen Falle versehen, durch welche die Luft und das sich bildende Dampfwasser ins freie entweichen können.

Die Wagen sind an den Stirnseiten mit Uebergangseinrichtungen und Faltenbälgen ausgerüstet. Ihre äussere Kastenbreite beträgt 3 m, die Länge des Kastens, zwischen den äusseren Stirnseiten der Vorbauten gemessen, 16,89 m und das Gewicht des vollständig eingerichteten Wagens 31,5 t. Der Gang der Wagen ist, wie die vorgenommenen Probefahrten gezeigt haben, selbst bei der hohen Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde sehr sanft und ruhig.

— **Aufhebung der Verpflichtung der badischen Staatsbeamten zur Kautionsleistung.** Dem Vorgange Preussens und Württembergs entsprechend, ist der „Berl. Börsen-Ztg." zufolge nunmehr auch in Baden die Verpflichtung der Staatsbeamten zur Kautionsleistung aufgehoben worden, und zwar durch eine landesherrliche Verordnung. Die Kautionen werden längstens binnen Jahresfrist zurückbezahlt werden. In den Fällen, in denen die Kautionsstellung ausschliesslich oder gleichzeitig auch zur Sicherstellung von Privaten, öffentlichen Anstalten usw. erfolgt ist, kann nach näherer Anordnung der zuständigen Ministerien auch künftig eine Kautionsstellung gefordert werden.

— **Auszeichnung deutscher Aussteller auf der Pariser Weltausstellung.** Den nachstehend aufgeführten deutschen Ausstellern wurden auf dem Gebiete der Elektrizität, des Eisenbahnwesens und verwandter Industriezweige Auszeichnungen zu theil, und zwar:

Grosse Preise: In Klasse 23 (maschinenmässige Erzeugung und Nutzbarmachung der Elektrizität): Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin; Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Co., Nürnberg; Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Lahmeyer & Co., Frankfurt a/M.; Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin; Felten & Guillaume, Carlswerk, Aktiengesellschaft, Mülheim am Rhein; Helios, Elektrizitätsaktiengesellschaft, Köln-Ehrenfeld; — in Klasse 24 (Elektrochemie): Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin; — in Klasse 25 (elektrische Beleuchtung): Siemens & Halske, Berlin; Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin; Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Co., Nürnberg; Helios, Elektrizitätsaktiengesellschaft, Köln-Ehrenfeld; — in Klasse 26 (Telegraphie, Telephonie, Messapparate und Signalwesen): Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin; Felten & Guillaume, Carlswerk, Aktiengesellschaft, Mülheim am Rhein; Lobach, Berlin; — in Klasse 27 (Anwendung der Elektrizität): Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin; Professor Dr. M. Th. Edelmann, München; Hartmann E. V. P.; — in Klasse 28 (Ingeniörwesen): Feldbahnfabrik Arthur Koppel, Berlin; — in Klasse 29 (Pläne öffentlicher Bauten usw.): das königlich preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten; der Magistrat der Stadt Berlin; Haniel & Lueg, Düsseldorf; Freie Hansestadt Hamburg; kaiserliches Kanalamt, Kiel; Senat der Freien Hansestadt Bremen; Gutehoffnunghütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen; Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin; Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau, vormals Johann Caspar Harkort, Duisburg; Helios, Elektrizitätsaktiengesellschaft, Köln; Philipp Holzmann & Co., Frankfurt a/M.; Stettiner Chamottefabrik, Aktiengesellschaft vormals Didier, Stettin; Berlin-Anhaltische Maschinenbauaktiengesellschaft; Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin; Elektrizitätsaktiengesellschaft, vormals W. Lahmeyer & Co., Frankfurt a/M.; Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Co., Nürnberg; — in Klasse 32 (Eisenbahnen und Strassenbahnen sowie Eisenbahnmaterial): A. Borsig, Berlin; Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann, Aktiengesellschaft, Chemnitz; Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau, Breslau; Dietrich & Co., Niederbronn im Elsass; J. A. Maffei, München; Hannoversche Maschinenbauaktiengesellschaft vormals Georg Egersdorff, Linden vor Hannover; Van der Zypen, Köln-Deutz.

Goldene Medaillen: In Klasse 23: Voigt & Haeffner, Frankfurt a/M.; Meirowski & Co., Köln; — in Klasse 32: Feldbahnfabrik Arthur Koppel, Berlin; Berliner Maschinenbauaktiengesellschaft vormals Schwartzkopff, Berlin; Henschel & Sohn, Cassel; Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen; Stettiner Maschinenbauaktiengesellschaft Vulkan, Bredow-Stettin; Lokomotivfabrik Krauss & Co., München; Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Nürnberg.

Silberne Medaillen: In Klasse 23: Dr. P. Meyer, Aktiengesellschaft, Berlin; Elektrotechnische Fabrik Rheydt, Rheydt; — in Klasse 32: Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, Düsseldorf.

Ferner wurden grosse Preise für Maschinenbau (Klasse 19) zuerkannt: R. Borsig, Tegel-Berlin; Berminghaus, E., Dampfkessel- und Maschinenfabrik, Duisburg; Berlin-Anhaltische Maschinenbauaktiengesellschaft, Berlin; Deutsch-Amerikanische Maschinengesellschaft, Frankfurt a/M.; Elsässische Maschinengesellschaft, Mülhausen i. E.; Flinsch, Ferdinand, Aktiengesellschaft für Maschinenbau und Eisengiesserei, Offenbach; Holzmann, Philipp, Frankfurt a/M.; R. Wolf, Magdeburg-Buckau, Karl Schenck, Maschinenfabrik, Darmstadt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Baubewilligung für Schleppbahnen.** Da wiederholt seitens einzelner politischer Landesbehörden für Schleppbahnen oder deren Erweiterungen die Baubewilligung ertheilt worden ist, für welche nach den geltenden Normen das Eisenbahnministerium zuständig gewesen wäre, hat das Eisenbahnministerium allen Landesstellen und Staatsbahndirektionen in Erinnerung gebracht, dass nach der Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880 dem Handelsministerium bezw. nunmehr dem Eisenbahnministerium die Baubewilligung bezüglich jener Schleppbahnen vorbehalten ist, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, dass ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann. Bei Anlage sonstiger Schleppbahnen, welche auf dem Gebiete öffentlicher Eisenbahnen ausmünden, unterliegen der Genehmigung des Eisenbahnministeriums nur die durch die Ausmündung der Schleppbahn an der öffentlichen Bahn hervorgerufenen baulichen Veränderungen. Für Fortsetzungen und Erweiterungen bestehender Schleppbahnen sowie für Um- und Zubauten an ihnen gilt naturgemäss derselbe Grundsatz. Den politischen Landesbehörden steht daher die Ertheilung der Bauerlaubniss für Schleppbahnen nur in jenen Fällen zu, in welchen weder eine unmittelbare, noch eine mittelbare Einmündung in die Gleise einer öffentlichen Bahn eintritt, noch der Bestand der letzteren auf irgend eine Weise durch die Schleppbahnanlage berührt wird.

— **Gebührenerleichterungen bei Umwandlung von Eisenbahnschuldverschreibungen.** Im Jahre 1883 ist ein hierauf bezügliches Gesetz zum ersten Male erlassen worden. Dasselbe hatte eine Geltungsdauer von 5 Jahren, welche seither dreimal verlängert worden, aber mit Ende des Jahres 1899 erloschen ist. Die Regierung hat wohl in den ersten Tagen des Juni d. J. im Abgeordnetenhause neuerdings eine Vorlage eingebracht, durch welche die Wirksamkeit des genannten Gesetzes — und zwar rückwirkend von 1. Januar 1900 — bis Ende des Jahres 1904 ausgedehnt werden sollte. Der unmittelbar hierauf erfolgte Schluss der Tagung verhinderte indessen eine weitere Behandlung dieser Vorlage.

Das Gesetz hat sehr segensreich gewirkt. Die grosse Prioritätenumwandlung der Kaiserin Elisabethbahn, Franz Josephsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Rudolfsbahn, Karl Ludwigsbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtêhrader Bahn, der beiden Duxer Bahnen, der böhmischen Nordbahn sind durch dieses Gesetz ermöglicht worden. Mit diesen Zinsherabsetzungen erscheint allerdings die Mehrzahl der höher verzinslichen Prioritätsschulden bei den grossen österreichischen Privatbahnen auf den vierprozentigen Zinsfuss gebracht; allein es erübrigt noch immer ein namhafter Gesammtbetrag von höher verzinslichen Eisenbahnprioritätsschulden, welcher vielleicht bei geeigneter Gelegenheit im Falle der Erneuerung des in Rede stehenden Gesetzes umgewandelt werden könnte.

— **Schienenlieferung für die österreichische Nordwestbahn.** Wie erinnerlich, hat die Verwaltung der Nordwestbahn im vorigen Jahre mit der damals noch selbständigen Hernadthaler Eisenindustriegesellschaft einen Abschluss auf Lieferung von Schienen in der Weise vollzogen, dass sie den Bedarf für

1900 fix gedeckt und sich für weitere vier Jahre die Wahl gesichert hat. Der Bedarf für 1900 bezifferte sich auf 300 Wagenladungen Schienen, die auch abgeliefert worden sind. Wie nunmehr verlautet, hat die Nordwestbahn von dem ihr zustehenden Recht keinen Gebrauch gemacht, vielmehr ihren gesammten Bedarf für das Jahr 1901, der grösser sein dürfte als jener für 1900, bei den österreichischen Schienenwerken gedeckt.

— **Investitionen der Südbahn.** Der Südbahn ist bekanntlich im Januar d. J. ein Erlass der Regierung zugegangen, in welchem die letztere der Gesellschaft die Durchführung einer Reihe von Investitionen im Interesse der Sicherheit des Verkehres nahelegte. Die Südbahn hat den Erlass der Regierung kurz darauf mit einer Eingabe beantwortet. In Beantwortung dieser Eingabe hat die Regierung, wie bereits in Kürze mitgetheilt wurde (vergl. Nr. 73 S. 1105 d. Ztg.), an die Südbahn vor kurzem einen zweiten Erlass gerichtet, in welchem daranf hingewiesen wird, dass die Regierung mit den Vorschlägen der Südbahn in Bezug auf die Durchführung neuer Investitionen nicht in allen Punkten sich einverstanden erklären könne. In dem Erlasse werden die Wünsche der Regierung gegenüber dem Standpunkte der Südbahn festgestellt. So besteht die Regierung daranf, dass verschiedene von der Gesellschaft angegebene Termine für die Herstellung der Investitionen eine Kürzung erfahren. Ferner erklärt die Regierung, dass die Südbahn die Frage der Legung eines dritten und vierten Gleises anf der Wiener Lokalstrecke auf die Dauer nicht werde umgehen können, und das Ministerium fordert die Gesellschaft auf, diese Frage in Erwägung zu ziehen.

Wie soeben gemeldet wird, hat die Südbahnverwaltung der Regierung die Antwort auf den der Gesellschaft zugekommenen Investitionserlass bereits übermittelt. In ihrer Eingabe gibt die Südbahn eine Darstellung der von ihr bisher freiwillig durchgeführten Investitionen, durch welche sie ihre Linien auf einem entsprechenden Stande zu erhalten bestrebt war, und erklärt, dass sich verschiedene Forderungen der Regierung mit den eigenen Absichten der Gesellschaft decken. Die Südbahn setzt die Kosten der bereits fertiggestellten und noch im Bau befindlichen Investitionen ziffernmässig auseinander und erklärt sich bereit, verschiedenen im Investitionserlasse ausgesprochenen Wünschen der Regierung nachzukommen, da sich diese Wünsche ohnedies zum Theile bereits im Rahmen des von der Gesellschaft aufzustellenden Investitionsprogrammes befunden hätten. In Bezug auf das Verlangen, dass die Südbahn die Legung des 3. und 4. Gleises auf der Wiener Lokalstrecke in Erwägung ziehen möge, wird ausgeführt, dass die Erfüllung dieser Forderung Kosten von mehreren Millionen verursachen würde, da vor allem die nöthigen Baugründe erworben werden müssten, und dass die Regierung wohl mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Unternehmens von diesem Verlangen gegenwärtig absehen werde. Wie verlautet, ging die Absicht der Regierung in ihrem Investitionserlasse dahin, alle noch wünschenswerthen Investitionen zusammenzufassen, in Bezug auf deren Ausführung jedoch die finanzielle Lage der Gesellschaft thunlichst zu berücksichtigen. Es soll in Anknüpfung an den Erlass vor allem ein einvernehmliches Programm über die weiteren Investionen zwischen der Regierung und der Südbahn festgestellt werden. Ein solches Programm besteht zwar schon aus früherer Zeit, manche Vereinbarungen sollen jedoch durch die Verkehrsverhältnisse überholt worden sein. Die Südbahn wird der Regierung den Entwurf für ein solches Programm vorlegen und an dasselbe werden sich dann mündliche Verhandlungen knüpfen.

— **Mühlkreisbahn.** Mit dem 18. d. Mts. wird der Betrieb der Mühlkreisbahn im Sinne des zwischen der Gesellschaft und der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens, dessen Unterzeichnung durch den Verwaltungsrath unmittelbar bevorsteht, an den Staat übergehen. In der Anerkennungsklage, die von der betriebführenden Firma als Aktionärin der Mühlkreisbahn gegen die in der Generalversammlung in Form einer Aenderung der Konzessionsbestimmungen beschlossenen Verstaatlichungsbedingungen eingebracht worden ist, wurde die klagende Firma bei der jüngster Tage durchgeführten Verhandlung in erster Instanz sachfällig.

— **Lokalbahn Görz - Haidenschaft.** Diese Lokalbahn, welche schon in einem der früheren Lokalbahngesetze sicher gestellt war, konnte bisher nicht zur Ausführung gelangen. Es waren nämlich wohl die erforderlichen Interessentenbeiträge gezeichnet worden, allein infolge der eigenartigen im küstenländischen Landtage bestehenden Verhältnisse stellten sich bis nun der Bewilligung des Landesbeitrages von 200 000 Kr. bedeutende Schwierigkeiten entgegen. Diese sind nun behoben und der Beitrag des Landes ist bereits zur Einzahlung gelangt. Im Hinblicke hierauf wird nunmehr, wie verlautet, mit der Bauausschreibung ohne Aufschub und ohne Rücksicht auf die weitere Gestaltung der Frage der zweiten Eisenbahnverbindung bezw. der Linie Görz-Triest vorgegangen werden. Das Vorzugskapital der 30 km langen Bahnlinie, nämlich das mit 1 500 000 fl. festgesetzte Prioritätsanlehen ist bereits an das Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen fest begeben. Der Ausgangspunkt der Bahn, welche vorläufig örtlichen Verkehrszwecken zu dienen und die Verbindung von Görz mit dem Wippachthale herzustellen bestimmt erscheint, ist der Südbahnhof in Görz. Eine Theilstrecke der Lokalbahn, etwa bis Dornberg, soll im Falle der Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest der Linie Görz-Triest einverleibt werden.

— **Pensionsinstitut des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen.** Der Beitritt zu diesem Pensionsinstitute hat bisher nicht jenen Umfang erlangt, welchen man zu erwarten berechtigt war. Abgesehen von denjenigen Unternehmungen, welche, wie beispielsweise die Bau- und Betriebsgesellschaft für die städtischen Strassenbahnen in Wien, finanziell kräftig genug, überdies auch durch das Statut verpflichtet sind, für ihre Beamten und Bediensteten ein selbständiges Pensionsinstitut zur Einführung zu bringen, gibt es eine Anzahl von selbständigen Lokalbahnen, welche bisher mit dem Beitritte gezögert haben, trotzdem den Lokalbahnen mit geringem Personalstande der Beitritt zu dem Pensionsinstitut des Verbandes die Möglichkeit bietet, ihren Bediensteten eine Altersversorgung zu gewähren. Nunmehr ist, wie verlautet, jenen Lokalbahnen, welche dem Pensionsinstitute des Verbandes bisher nicht oder in unzureichendem Umfange beigetreten sind, ein Erlass des Eisenbahnministeriums zugegangen, in welchem sie unter Hinweis auf die konzessionsmässige Verpflichtung aufgefordert werden, dem Pensionsinstitute beizutreten und ihren Beitritt auch auf das nicht fest angestellte Personal auszudehnen. Hierbei wird insbesondere auf jene Bediensteten hingewiesen, welche, wie die Lokomotiv- (Wagen-) Führer, Heizer, Konduktöre, Wächter, Stationsdiener, im Hinblicke auf ihre Verantwortlichkeit in Ansehung der Betriebssicherheit gegründeten Anspruch auf eine Alters- und Invaliditätsversicherung besitzen.

Mit 1. Januar 1900 umfasste das Pensionsinstitut des Verbandes 16 Bahnverwaltungen mit zusammen 407 Mitgliedern. Die Einzahlungen der Jahre 1898 und 1899 betrugen 368 566 Kr., denen Auszahlungen mit 1 408 Kr. gegenüber standen. Der Gesammtvermögensstand belief sich Ende 1898 auf 481 178 Kr.

— **Kaschau - Oderberger Eisenbahn.** Die österreichische Regierung hat, wie bereits gemeldet, dieser Bahn die Aufnahme einer schwebenden Schuld bewilligt. Der Betrag beläuft sich auf 500 000 Kr. und ist zur Bestreitung der Kosten für einige auf der österreichischen Strecke vorzunehmende Stationserweiterungen, Vermehrung der Gleisanlagen und anderer dringlichen Investitionen von minderem Belange bestimmt.

— **Beförderung ermässigter Eilgüter auf den ungarischen Staatsbahnen.** Im Lokaltarife bestehen im Interesse der Landwirthschaft und abweichend vom Tarifsysteme anderer Eisenbahnen für Lebensmittel als Eilgut viel billigere Frachtsätze, als für Frachtstückgüter der höchsten Klasse. Trotzdem kommt es häufig vor, dass die Parteien, in Unkenntniss dieser allgemein gültigen Tarifirung, die betreffenden als Frachtgut in die höchste Klasse gehörigen Lebensmittelsendungen als Frachtgut zur Aufgabe bringen. Obwohl die Direktion der ungarischen Staatsbahnen auf Reklamation der Parteien die Frachtunterschiede stets anstandslos rückvergütet, hat sie sich, wie berichtet wird, dennoch veranlasst gesehen, theils um einer Benachtheiligung der Versender vorzubeugen, theils auch um dem Publikum die lästigen Reklamationen zu ersparen, ihre Stationsbeamten ein- für allemal anzuweisen, für diejenigen Artikel der höchsten Frachtgutklasse, welche als Eilgut in die Klasse der ermässigten Eilgüter gehören, die billigeren Eilgutsätze auch in jenen Fällen unbedingt anzuwenden, in welchen die betreffenden Sendungen — offenbar aus Versehen — als Frachtgut zur Aufgabe gelangen.

— **Verladung von Geflügeltransporten nach dem Auslande.** Bezüglich der Hintanhaltung von Thierquälereien bei Verladung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen bestehen besondere gesetzliche und betriebsreglementarische Bestimmungen und Verordnungen der Eisenbahnen; gleichwohl kommen Ueberfüllungen auf den ungarischen Staatsbahnen, namentlich bei den Geflügeltransporten, nicht selten vor und führt das dadurch verschuldete Umstehen der Thiere zu langwierigen Reklamationsverhandlungen zwischen den ungarischen Staatsbahnen und ausländischen Bahnverwaltungen. Hierdurch hat sich die Direktion der ungarischen Staatsbahnen neuerlich veranlasst gesehen, ihre Stationsbediensteten anzuweisen, eine häufig blos aus Unerfahrenheit der Parteien vorgenommene Ueberfüllung bei der Verladung von Geflügeltransporten — sei es in den Behältnissen der Verfrachter oder in den hierzu eingerichteten Eisenbahnwagen — unter keinen Umständen zu dulden und die Aufnahme solcher Sendungen unbedingt zu verweigern.

— **Umladung von Sendungen auf Unterwegsstationen.** Es kommt wiederholt vor, dass in offenen Eisenbahnwagen verladene Sendungen wegen eingetretener Verschiebung der Ladung unterwegs umgeladen werden müssen; da dies zuweilen wegen unrichtiger Wahl des Wagens oder aus Versehen bei der Verladung geschieht und es auch für die Versender von Wichtigkeit ist, über derartige Umladungen rechtzeitig unterrichtet zu sein, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihre Bediensteten angewiesen, vorkommenden Falles die betreffende Aufgabestation unverzüglich zu verständigen.

— **Ausfuhr ungarischer Wagen nach Spanien.** Aus Fiume wird berichtet, dass die ungarische Eisenbahnwagenindustrie nunmehr auch in Spanien Fuss gefasst hat; demnächst wird eine volle Schiffsladung von Eisenbahngüterwagen ungarischer Erzeugung in zerlegtem Zustande von Fiume nach Alicante abbefördert werden.

Vereinsausland.

— **Pariser Stadtbahn.** Im Anschluss an unsere Mittheilung in voriger Nummer über den in Angriff genommenen Bau der Nordringlinie sei noch erwähnt, dass die Stadt Paris demnächst den Bau der Linie verdingen und die Arbeiten dann sofort beginnen werden. Der Betrieb der Bahn wird erst in zwei Jahren eröffnet werden, da die Unternehmer nicht verpflichtet sind, auch Nachts arbeiten zu lassen. Ueberdies drängt die Ausstellung nicht mehr. Die Züge werden an 21 Stationen halten. Der Nordring, wie diese neue Linie genannt wird, ist nur theilweise Untergrundbahn, ein Theil der Linie läuft in Einschnitten, welche mit Metallplatten bedeckt sind. Von der Rue Belhomme bis zur Rue de Meaux werden die Züge über eine Hochbahn geleitet, da die neue Linie dort das Gebiet der Nord- und der Ostbahn kreuzen muss. Diese Hochbahn erhält eine Höhe von 5,5 m, wird in der Mitte der Allee laufen und theilweise auf Pfeilern aus Stein, theilweise auf solchen aus Eisen ruhen. Die Bahnhöfe von der Rue Belhomme bis zur Rue de Meaux werden sich also über dem Strassengebiet der Boulevards und über den Seitenwegen befinden und können von den Reisenden nur mittelst Treppen erreicht werden.

— Ueber die **Anstalten zur Milderung der Hitze im Simplontunnel** entnehmen wir dem „Monitore delle strade ferrate“ nachstehende Beschreibung mit Weglassung einiger Einzelheiten: Die Gesteinswärme vor Ort beläuft sich auf 32° C. und die mittlere Lufttemperatur auf nur 26°, obwohl die Mächtigkeit des überlagernden Gebirges jetzt etwa 1 400 m beträgt. Dieses glänzende Ergebniss ist durch das System der Anlage von zwei eingleisigen Paralleltunneln erreicht worden, welches hier zum ersten Mal bei einem Tunnelbau zur Anwendung kommt. Von diesen beiden Tunneln, welche 17 m von einander entfernt laufen, wird Nr. I alsbald in vollem Profil hergestellt und nach Fertigstellung, Sommer 1904, für den Betrieb eröffnet werden. Der Tunnel Nr. II wird jetzt in kleinem Profil (von ungefähr 8 qm) gebohrt und dient während des Baues von Tunnel I zur Lüftung desselben und zum Abfluss sowohl des Sickerwassers als auch des Wassers, das von den vor Ort arbeitenden Bohrmaschinen abläuft. Die beiden Tunnel werden in Abständen von 200 m durch kleine Quergalerien verbunden und diese können durch starke Holzthüren geöffnet und geschlossen werden. Die Aussenluft wird durch zwei mächtige Lüftungstrommeln in den Tunnel II getrieben und strömt durch Tunnel I heraus, indem sie ihren Weg durch den letzten Querstollen nimmt, welcher gegenwärtig von Iselle aus der zwölfte ist und sich 2 515 m vom Eingang entfernt befindet. Die beiden Lüftungstrommeln haben 3,75 m im Durchmesser, können je nach Bedürfniss zusammen und doch unabhängig von einander arbeiten und bringen in der Sekunde einen Luftstrom von 50 cbm hervor. Augenblicklich genügt der Luftstrom des einen Luftzuführers vollauf. Diese Lüftungsvorrichtungen, die jetzt als Luftzuführer wirken, können im Bedarfsfall auch als Luftsauger dienen, indem man immer in demselben Sinne mit dem Oeffnen und Schliessen einer hierzu bestimmten Thür wechselt.

Dieses System, durch welches während der Bauarbeiten die Lüftung von Tunnel I bewirkt wird, kann auch nach vollendetem Werke zur Lüftung beider Tunnel dienen, da die Luft, welche jetzt durch Tunnel II eingeführt wird und durch Tunnel I ausströmt, durch das einfache Schliessen eines Thores dann ebenso gut den umgekehrten Weg, d. h. von Tunnel I durch Tunnel II zurücklegen kann; dieser Luftstrom kann sowohl in Brieg als auch in Iselle erzeugt werden. Zur Abkühlung des einzuführenden Luftstromes benutzt man einen mächtigen Wasserzerstäuber, der vom Wasser des Diveriabaches gespeist wird. Die auf diese Weise abgekühlte Luft wird in Tunnel II eingeführt, gelangt etwa zur Hälfte durch den Querstollen Nr. 7 in Tunnel I und lüftet dort die Stollen der Ausmauerungsarbeiten, die andere Hälfte dringt in Tunnel II ein und erreicht den letzten Querstollen.

Um dann die Luft an die jenseits befindlichen Angriffsstellen vor Ort zu treiben, bedient man sich theils einer Lüftungstrommel, theils eines hydraulisch betriebenen Luftzuführers. Beide befinden sich im Tunnel II etwa 50 m vor dem letzten Querstollen. Der Luftstrom, welcher vor Ort des Tunnels I gelangt (durchschnittlich 40 cm in der Minute), wird von einer kleinen Lüftungstrommel erzeugt, die durch eine vom Ablaufswasser der Bohrmaschinen getriebene Turbine gedreht wird. Der Luftstrom, der dagegen vor Ort von Tunnel II gelangt, wird von einem hydraulischen Luftzuführer mit hohem Druck hervorgebracht.

Die Luftmenge, welche beiden Arbeitsstellen vor Ort zugeführt wird, schwankt zwischen 80—60 cbm in der Minute und genügt für die Zahl der Arbeiter, welche mit dem Durchbohren und Wegräumen vor Ort beschäftigt sind (18 an jeder der beiden Angriffsstellen). Um im Tunnel I den durch die Lüftungsvorrichtungen erzeugten Luftstrom zu verstärken und ihn besonders während der Arbeit des Wegräumens abzukühlen, ist auch dort noch ein hydraulischer Luftzuführer vorhanden, welcher in der Nähe der Arbeitsstelle vor Ort aufgestellt und mit dem Fortschreiten der Arbeit auch vorgeschoben wird.

An den Arbeitsstellen beim Vollausbruch und bei der Ausmauerung ist die Lüftung so, dass man sie nicht besser wünschen kann. Der Luftzug ist dort so stark, dass die Oellampen, welche in entgegengesetzter Richtung vom Luftstrom angezündet werden, auslöschen. Im Tunnel II ist es fast unmöglich, ein offenes Licht brennend zu erhalten.

Die Unternehmerin ist der Ueberzeugung, dass bei dem geschilderten Lüftungssystem die Arbeiten ohne Störungen werden fortschreiten können und dass der Tunnel zur vereinbarten Zeit fertiggestellt sein wird, wenn nicht etwa die Natur des Gesteins und der Wasserzufluss all' der Thätigkeit und Kraft sich entgegensetzen, welche die Unternehmung bis jetzt im höchsten Grade gezeigt hat.

— **Eine weitere Belohnung des Weichenstellers Garella.** Der Deutsche Kaiser hat, wie mehrere Zeitungen melden, dem italienischen Weichensteller Garella, der den deutschen Militärzug bei Ponte Decimo vor einem schweren Unglück bewahrte (vgl. Nr. 70 S. 1067 d. Ztg.), eine jährliche Pension von 500 L. gewährt.

— **Regelung des Streitfalls bezüglich der Eisenbahn Sofia-Roman.** Am 3. d. Mts. begannen die Verhandlungen vor dem Schiedsgerichte, welches zur Regelung des Streitfalles zwischen der bulgarischen Regierung und den Generalunternehmern des Baues der Eisenbahn Sofia-Roman eingesetzt ist. Schiedsrichter sind der frühere belgische Ministerpräsident Bernaert, der Präsident des Frankfurter Appellgerichtshofes Hagens und der Advokat am Pariser Kassationshofe Bari.

— **Der Manchester Seekanal.** Der Verkehr des Kanals nimmt zu, wenn auch nur recht langsam. In der ersten Hälfte dieses Jahres ist ein Gewinn von 62 230 £ erzielt worden, wovon 44 742 £ für Zinszahlung auf die erst- und zweitstellig eingetragene Schuld und 1 000 £ zur Verzinsung der auf das verfügbare Land eingetragenen Hypothek verwendet werden, so dass 16 488 £ für die im Besitz der Korporation der Stadt Manchester befindlichen Schuldbriefe bleiben. Diese verlangen aber an Zinsen 112 500 £, so dass die Zinsenschuld der Kanalgesellschaft beständig anwächst. Die allgemeinen Einnahmen aus dem Kanalbetrieb beliefen sich im verflossenen Halbjahre auf 141 346 £ gegen 124 183 £ im ersten Halbjahre 1899. Andererseits beliefen sich die Ausgaben auf 99 945 £ gegen 91 358 £ vor einem Jahre. In diesen Zahlen ist nicht enthalten der Verkehr des Bridgewater Kanals. Für Bauausführungen im Kanal und maschinelle Einrichtungen wurden 20 497 £ ausgegeben, dagegen 9 665 £ aus dem Verkauf von Ausrüstungsgegenständen gelöst. Die Bridgewater Kanalverwaltung verkaufte ein Dock in Liverpool an den Mersey Trust für 522 000 £. Im vergangenen Halbjahre gingen 1 487 841 t abgabenpflichtiges Gut über den Seekanal, gegen 1 325 821 t im ersten Halbjahre 1899.

— Ueber die **Eisenbahnbrücke über die Newa,** deren Bestimmung es sein soll, Finnland mit Russland immer enger, auch auf wirthschaftlichem Gebiete zu verbinden, haben wir bereits kurz in Nr. 26 S. 395 d. Ztg. berichtet. Finnland, das augenblicklich, wie vor etwa 10 Jahren die baltischen Ostseeprovinzen, mit allen verfügbaren Mitteln russifizirt wird, damit zunächst wenigstens äusserlich die Verschiedenheit des Kulturzustandes verschwinden soll, ist nun aber keineswegs geneigt, für den Bau der Newabrücke grosse Summen herzugeben, weil

die Vortheile, die hieraus dem schwer geprüften Lande erwachsen werden oder sollen, keineswegs so hoch eingeschätzt werden, wie dies sein mächtiger Nachbar Russland thut. Wie wenig man in Finnland geneigt ist, den russischen Zumuthungen entgegenzukommen, geht aus einer Besprechung der für die russischen Pläne nicht unwichtigen Frage hervor, die die „Päivälehti“ dem Gegenstande widmet.

Der Gedanke, eine Eisenbahnbrücke über die Newa zu bauen, ist an und für sich nicht ganz neu, schreibt das finnländische Blatt; in derjenigen Form aber, in welcher er jetzt auf die Tagesordnung gekommen ist, hat man es mit einer neuen Frage zu thun. Vor etwa einem Jahre wurde diese zuerst anlässlich gewisser finnländischer Eisenbahnbauten aufgeworfen; gegenwärtig wünscht der Generalguvernör zu wissen, wie weit die Vorarbeiten gediehen sind, um den Plan des Brückenbaues zu verwirklichen und das finnländische Eisenbahnnetz mit dem russischen zu verbinden. Bisher sind keine, auch nicht die oberflächlichsten Berechnungen über die Kosten einer Unternehmung wie der vorgeschlagenen vorhanden; solche Berechnungen erscheinen fast unmöglich. Denn wenn sich die Kosten der Eisenbahnbrücke selbst auch annähernd berechnen liessen, so ist es gar nicht möglich vorauszusagen, wie hoch die Enteignungskosten innerhalb des Stadtgebietes von St. Petersburg steigen könnten.

Es ist aber höchst wahrscheinlich, dass die finnländischen Staatsgeldmittel dazu nicht ausreichen würden, und wenn man die ungeheuren Summen anschaffen könnte, welche Gewähr hätte man wohl, dass der Bau irgendwie lohnend sein würde? . . So gross ist bisher der Waarenaustausch zwischen Russland und Finnland nicht gewesen, dass er eine Verbindungsbahn nöthig hätte. Auch ohne eine solche ist man sehr gut zurecht gekommen. Vielleicht meinen die russischen Kaufleute, dass eine solche Bahn ihren Geschäften Nutzen bringen könnte, besonders weil sie dadurch die finnländischen Winterhäfen besser benutzen könnten. Ist dies der Fall, so wäre es jedenfalls ihre Sache, die Verbindungsbahn zustande zu bringen, die ihnen natürlich nicht theurer werden könnte, als den Finnländern.

Hiernach danken die Finnländer also für die ihnen zugedachte Gunst, aus ihren Mitteln ein weiteres Bindeglied mit Russland herzustellen, das die eiserne Umarmung noch immer fester machen würde. Die Finnländer haben z. Zt., soweit der äussere Anblick den Reisenden leicht belehrt, keine Veranlassung, ihr wohlgeordnetes Eisenbahnwesen nach russischem Muster umzugestalten, woraus sich von selbst ihre Abneigung erklärt, die Scheidewand, die die Newa bildet, durch Ueberbrückung des Flusses zu beseitigen.

— **Der Bau der Eisenbahn von Damaskus nach Mekka** wird, wie das „Journ. des transp.“ meint, dem Sultan in der ganzen muhamedanischen Welt eine grosse Beliebtheit verschaffen, denn die Mittel und Wege, um nach der heiligen Stadt Mekka zu gelangen, sind dort eine Frage von grösster Wichtigkeit. Ob die für die neue Bahn gezeichneten Millionen genügen werden, weiss man nicht; die Quelle der französischen Zeitung, das aegyptische Blatt „Sémaphore“, erblickt darin nur eine Frage der Reklame. Diejenigen, die dort Gelder hergeben, rechnen nicht darauf, diese je wiederzusehen, wäre es auch nur, weil sie sich sagen, dass sie in die Kassen der türkischen Behörden fliessen. Aber das Geld für die neue Bahn wird aus einer religiösen Idee heraus gegeben, und wenn sich noch die türkischen Gelehrten, die Scheiks und die angesehensten Persönlichkeiten der Sache annehmen, so gibt es keinen Muselmann, welcher sich nicht die grössten Opfer auferlegt, um seinen Obolus für ein solches Werk beizusteuern. Ja, alle diese Leute werden sogar nach Fertigstellung der Bahn nichts mehr davon wissen wollen, dass das Unternehmen dank ihrer Mitwirkung zustande gekommen ist, sie werden alle Ehre auf den Sultan häufen, dessen Einfluss dadurch nur wachsen wird. Wenn aber das gesammelte Geld nicht reicht, und wenn infolge von Verschwendungen das Unternehmen nicht beendet werden kann, dann wird das Ansehen des Beherrschers aller Gläubigen harte Angriffe zu erleiden haben. Doch ist aller Grund zu der Annahme vorhanden, dass in diesem Lande der sandigen Dünen und Ebenen die Anlage der Bahn nicht schwer sein und die gesammelten Gelder reichlich die Kosten des Unternehmens decken werden. Viele halten übrigens die Sache schon für so weit gediehen, dass davon die Rede ist, die ägyptischen Bahnen mit dieser Zukunftsbahn zu verbinden. Es würde sich dabei einfach darum handeln, die nach Ismaïlia gehende Bahn über den Kanal von Suez zu führen und zu verlängern; sie würde dann nach einigen hundert Kilometern die Bahn von Damaskus kreuzen. „An dem Tage, an welchem man von Kairo nach Mekka ohne Wagenwechsel gelangen kann, wird die Pilgerfahrt nach Mekka ungeheuer werden, und wenn wir,“ so meint „le Sémaphore“, „nicht schon die Pest hätten, würden wir sie dann sicherlich bekommen. Aber da wir sie, wie man sagt, schon haben, wird es nur um so schlimmer für Mekka sein.“

— **Der Güterverkehr auf den amerikanischen Eisenbahnen.** Die „N.-Y. H.-Z.“ schreibt: Um eine Vorstellung von dem ausserordentlichen Güterverkehr zu haben, welcher jetzt alljährlich von den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten bewältigt wird, muss man sich vergegenwärtigen, dass dieser Verkehr nicht weniger als 1 Milliarde Tonnen der verschiedensten Güterklassen umfasst. Davon entfallen auf Getreide aller Art nur 60 000 000 t, wogegen an Hartkohle allein 95 000 000 t befördert werden. Die Kohle, welche mit den wenigsten Umständen und geringsten Unkosten befördert wird, liefert überhaupt den grössten Theil der Gesammtfrachtmenge aller Bahnen, denn ausser der genannten Menge Anthracitkohle gingen im letzten Jahre noch 200 000 000 t Weichkohle über die Bahngleise der Vereinigten Staaten ihrem Versandziele zu. Nutzholz beförderten die Bahnen im letzten Jahre 65 000 000 t; der Holzversand nimmt namentlich in den südlichen, Gelbfichte liefernden Staaten und in Michigan und Wisconsin stetig zu. Der Transport von Eisen- und Kupfererzen belief sich auf 60 000 000 t. Demnächst kamen Steine und Sand mit 35 000 000 t, Fleischprodukte und Vieh mit 25 000 000 t (davon 15 000 000 t lebendes Vieh). An Mehl (in Säcken und Fässern) wurden 15 000 000 t befördert. Baumwolle, obwohl eines der vornehmlichsten amerikanischen Bodenerzeugnisse, wird hauptsächlich mittelst Dampfer versandt, so dass die Bahnen der südlichen und südwestlichen Baumwollgegend im letzten Jahre nur 7 000 000 t beförderten. An Fracht, welche die Eisenbahnen als „Kaufmannsgüter“ bezeichnen, wurden im letzten Jahre 40 000 000 t befördert. Der Rest entfällt auf Erzeugnisse der Landwirthschaft, der Viehzucht, Zucker, Petroleum, Wolle, Kalk und Cement, Metallwaaren, Maschinen usw. Die Roheinnahmen unserer Bahnen aus dem letztjährigen Güterverkehr stellten sich auf rund 1 Milliarde Dollar, d. h. auf etwa 1 D. für die beförderte Tonne, und für die Bewältigung dieses Verkehrs hatten die Bahnen ungefähr 1 500 000 Güterwagen zu ihrer Verfügung.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erlöschen der Vereinsmitgliedschaft.

Nachdem der Betrieb der bisher von der Direktion der Torontaler Lokalbahnaktiengesellschaft in Nagy-Becskerek verwalteten Bahnen am 1. Oktober d. J. auf die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen übergegangen ist, ist die Vereinsmitgliedschaft der Direktion der Torontaler Lokalbahnaktiengesellschaft erloschen.

Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die bisherigen Vereinsbahnstrecken der Torontaler Eisenbahnen, und zwar:

Nagy-Becskerek - Sándorudvar - Szécsány - Zsombolya	95,162 km,
Sándorudvar-Pancsova	64,702 „
Szécsány-Versecz	55,223 „
Temesvar-Modos	52,400 „
zusammen	267,487 km,

sind den Vereinsbahnstrecken der königlich ungarischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Bromberg. Am 1. d. Mts. ist der an der Strecke Cüstrin-Kreuz zwi-

schen den Stationen Dühringshof und Landsberg a. W. gelegene Personenhaltepunkt Loppow für den Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.
Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S.
Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Eilenburg-Torgau gelegene Haltepunkt Klitzschen, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden.
Königlich bayerische Staatseisenbahnen.
Am 10. d. Mts. wird die Station V. Klasse Steinheim für den beschränkten Güterabfertigungsdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg — eröffnet.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Namen der Stationen Wików und Bivollerie der Strecke Hadikfalva-Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen sind in Unter-Wików bezw. in Ober-Wików abgeändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schlusstermin für Güteraufnahme.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrtsgesellschaft.
Schlusstermine für die Güteraufnahme (exklusive Schleppladungen) pro 1900.
Gleich wie in den Vorjahren wurde auch heuer eine Zusammenstellung der Schlusstermine für die Güteraufnahme aufgelegt, welches Verzeichniss bei der gefertigten Direktion kostenfrei erhältlich ist.
Wien, 2. Oktober 1900. (2449)
Die Direktion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Süderdeich und Osterhof der Strecke Heide-Büsum belegene Haltestelle Reinsbüttel für den Thierverkehr eröffnet werden.
Altona, den 26. September 1900. (2450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Eilenburg-Torgau gelegene Haltepunkt Klitzschen, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet. (2451)
Halle a/Saale, den 28. September 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Berlin - Stettin - mitteldeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. wird die Station Cavelwisch des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den im obengenannten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 6 C für Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine) sowie Rohbraunkohle (bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20 000 kg) einbezogen.
Auskunft über die Höhe der fraglichen Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 3. Oktober 1900. (2452)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.
Im Verkehr mit den Stationen der Alt-Damm-Kolberger, Greifswald-Grimmener, Stargard-Cüstriner Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau und der Kleinbahn Zillerthal-Krummhübel werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts im Versande von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Stettin, den 3. Oktober 1900. (2453)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897.
Mit Gültigkeit vom 20. Oktober wird die Station Marein Südb. in den Ausnahmetarif Nr. 2 B (Eisenerze zum Hochofenbetriebe) des vorgenannten Tarifheftes aufgenommen.
Der Frachtsatz südlich vom Schnittpunkte beträgt 49,5 ₰ für 100 kg.
Breslau, den 3. Oktober 1900. (2454)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt sowie der süddeutschen Donaudampfschifffahrt nach Süddeutschland. (A.-T. II vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)
Mit Wirksamkeit vom 15. September 1900 sind auf Seite 18 des Tarifes die Schnittfrachten für Freiburg-Wiehre zu streichen und es gelten jene für Freiburg i. Breisgau fortab auch im Verkehre mit Freiburg-Wiehre.
München, den 2. Oktober 1900. (2455)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. wird die Station Spandau des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstation in den im Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach Binnenstationen aufgenommen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Elberfeld, den 2. Oktober 1900. (2456)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-sächsisch-schweizerischer Güterverkehr.
Am 10. Oktober d. J. treten für die direkte Beförderung von Metallcement in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg folgende anderweite Frachtsätze in Kraft:

Von Zürich-Wollishofen nach	bei Aufgabe in Ladungen von 5 000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg	
Leipzig (bayer. Bhf.) Leipzig (Dresdn. Bhf.)	533	473

Die mit Bekanntmachung vom 8. Juni d. J. eingeführten Frachtsätze treten hierdurch für Leipzig (bayer. u. Dresdn. Bhf.) ausser Kraft und bleiben nur noch für Leipzig (Eilenb., Magd. u. thür. Bhf.) bis auf weiteres bestehen.
Dresden, am 4. Oktober 1900. (2457)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Der im Nachtrag IV (vom 1. Juli d. J.) zum oben genannten Tarifhefte Seite 12 unter 8 bei Position f 1 in Zeile 6/7 von oben enthaltene Zusatz „sämmtlich bis zu 6 m Länge" gilt auch für die in derselben Position Zeile 4 von oben angeführten Stammhölzer (Rundhölzer).
Breslau, den 3. Oktober 1900. (2458)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil	Heft	vom
II	1	1. II. 1897,
„ II	„ 4	„ 1. I. 1899,
„ II	„ 7	„ 1. II. 1898,
„ II	„ 10	„ 1. XII. 1898,
„ III	„ 1	„ 1. I. 1898,
„ III	„ 2	„ 1. II. 1898,
„ III	„ 3	„ 1. II. 1898,
„ III	„ 4	„ 1. II. 1898,
„ IV	„ 1	„ 1. X. 1898,
„ IV	„ 2	„ 1. II. 1900,
„ V	„ 3	„ 1. II. 1898.

Mit 1. November 1900 werden die in vorbezeichneten Tarifen für die Station Freiburg-Wiehre der grossh. badischen Staatseisenbahnen enthaltenen Frachtsätze für den Wagenladungs-

verkehr aufgehoben. Vom gleichen Zeitpunkte an gelten die Wagenladungssätze der Station Freiburg im Breisgau auch für den Verkehr mit Freiburg-Wiehre.

München, den 2. Oktober 1900. (2459)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit findet der für Kies von Maxau nach Pforzheim bestehende Ausnahmefrachtsatz von 0,16 ℳ für 100 kg auch für Sand Anwendung.

Karlsruhe, den 1. Oktober 1900. (2460)
Grossh. Generaldirektion.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Theil II vom 1. Mai 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober l. J. sind bei Abfertigung von Wagenladungen ab der Station Freiburg-Wiehre den in Betracht kommenden Frachtsätzen die für Freiburg i. Br. vorgesehenen Entfernungen zu Grunde zu legen.

München, den 1. Oktober 1900. (2461)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände.
Theil II vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. gelangt anstatt des auf Seite 44 im Ausnahmetarif 10 für Rohtabak in Ladungen von 10000 kg vorgesehenen Frachtsatzes Passau Donaulände-Basel zu 415 ein solcher von 398 Cts. für 100 kg zur Einführung.

München, den 2. Oktober 1900. (2462)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1900 bis 1. Oktober 1902 sind auch im vorbezeichneten Verband für

Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche sowie Steinkohlenbriketts;
Braunkohlen (auch pulverisirt) und Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine)

im Versande von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Sp.-T. III zu berechnen unter Zugrundelegung der im Rohstofftarif für Gaskoks hinsichtlich des Wagenladegewichts vorgesehenen Anwendungsbedingungen.

Auf den Verkehr mit sämmtlichen Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und den Stationen Dörphof, Holzdorf, Karby, Loose, Söby und Vogelsang-Grünholz der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn findet diese Frachtermässigung jedoch keine Anwendung.

Altona, den 2. Oktober 1900. (2463)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

Das in unserer Bekanntmachung vom 10. September d. J. angekündigte Tarifheft 1 ist erschienen und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 3. Oktober 1900. (2464)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1900 kommen im Staatsbahn-Gruppentarif IV, in den Staatsbahn-Gruppenwechseltarifen mit der Gruppe IV, sowie im oldenburg-nordwestdeutschen Gütertarif an Stelle der jetzt im Verkehr mit der Station Hoya der Hoyaer Eisenbahn bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4a und 4b (Mergel und Staubkalk zum Düngen) anderweite ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft geben.

Hannover, den 2. Oktober 1900. (2465)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband, Verkehr über Elsass-Lothringen.

Am 15. November d. J. tritt der Nachtrag VII zu Theil IB (Tarifvorschriften und Waarenklassifikation) und Nachtrag VII zu Theil IIB (französische Schnittsätze) in Kraft. Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Strassburg, den 1. Oktober 1900. (2466)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember d. J. werden sämmtliche mit der Station Budapest-Südbahn (Budapest-déli-vasut) bestehenden Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Kattowitz, den 28. Sept. 1900. (2467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtfreie Beförderung der für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmten freiwilligen Gaben.

Das Verzeichniss der durch Bekanntmachung vom 11. September d. J. veröffentlichten Sammelstellen für freiwillige Gaben an das ostasiatische Expeditionskorps ist durch Aufnahme einer grossen Zahl anderer Orte ergänzt worden.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Auskunfts-, Güter- und Eilgutabfertigungsstellen. Ferner wird zugelassen, die für das ostasiatische Expeditionskorps bestimmte Unterhaltungslitteratur gleichwie andere freiwillige Gaben frachtfrei zu befördern, sofern die bereits bekannt gegebenen Bedingungen für die frachtfreie Beförderung der Liebesgaben erfüllt sind.

Berlin, den 28. September 1900. (2468)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 5. Oktober d. J. ab wird die zwischen den Stationen Märk.-Friedland und Wutzig an der Bahnstrecke Callies-Falkenburg gelegene Haltestelle Virchow des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 29. September 1900. (2469)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I/III/V).

Am 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits früher veröffentlichten Aenderungen noch

1. Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften,
2. Aenderungen der allgemeinen Vorbemerkungen des Kilometerzeigers,
3. Entfernungen für die neuen, in den Tarif bereits einbezogenen Stationen, sowie theilweise abgeänderte Entfernungen für die Station Neustettin,
4. neue, vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Wieren-Triangel gültige Entfernungen für die Stationen dieser Strecke,
5. neue bezw. geänderte, vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Köppelsdorf-Stockheim gültige Entfernungen für die Stationen dieser Strecke,
6. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Karolinegrube R. O. U. E.,
7. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife,
8. neue Frachtsätze für die Station Scharmützelsee des Direktionsbezirks Erfurt, sowie für Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn für Braunkohlenbriketts usw. des Ausnahmetarifs 6B.
9. anderweite Frachttabelle für die Feldabahn,
10. sonstige Ergänzungen und Berichtigungen, sowie einige, zum Theil mit geringen Erhöhungen verbundene, am 1. Dezember d. J. in Kraft tretende Entfernungsberichtigungen.

Druckstücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Magdeburg, den 1. Oktober 1900. (2470)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc., vom 1. September 1899.

Am 1. November 1900 werden die besonderen Frachtsätze für Freiburg-Wiehre, Station der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen, aufgehoben. Von diesem Tage an gelten für Freiburg-Wiehre die gleichen Frachtsätze wie für Freiburg im Breisgau.

München, den 2. Oktober 1900. (2471)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II, vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. werden die Sätze für sämmtliche Wagenladungsgüter der Station Freiburg-Wiehre mit jenen der Station Freiburg i/Br. gleichgestellt. Der Tarif ist auf Seite 34, 54, 71, 94/95, 114, 128/129, 148, 162/163, 182 und der zugehörige Nachtrag I auf Seite 38 entsprechend zu berichtigen.

München, den 2. Oktober 1900. (2472)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die im II. Nachtrag zum 1. Heft und im I. Nachtrag zum 2. Heft der bayerisch-schweizerischen Gütertarife — beide gültig vom 1. Oktober l. J. — enthaltenen Frachtsätze für die Station Würzburg gelten auch für Würzburg badische Bahn (im südwestdeutsch-schweizerischen Verbande).

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 29. September 1900. (2473)
Grossh. Generaldirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen der Main-Neckarbahn.

Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Tarif (Kohlentarif Nr. 6) in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält einzelne geringfügige Erhöhungen, welche jedoch erst am 15. November d. J. Gültigkeit erlangen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2474)

St. Johann-Saarbrücken, 1. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Der im Binnengütertarife für vollspurige Linien bestehende Ausnahmetarif 13 (Eisenerze usw.) wird mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. durch Aufnahme eines Frachtsatzes für die Stationsverbindung Schönfeld-Muldenhütten von 0,19 ℳ. für 100 kg ergänzt.

Dresden, am 2. Oktober 1900. (2475)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Petroleum und mineralische Schmieröle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Pozsony-Ujváros loco	183 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Pozsony-Ujváros loco	178 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Pozsony-Ujváros loco	230 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 29. September 1900. (2476)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 im Ausn.-Tarif Nr. 26 für Benzin aus Erdöl etc. auf Seite 127 für Arad und Orsova und auf Seite 219 für Brassó enthaltenen Frachtsätze werden mit 30. November d. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 29. September 1900. (2477)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahnpersonen- und Gepäcktarif. Theil II.

Die unter B 3 der besonderen Bestimmungen zu § 11 der Eisenbahnverkehrsordnung im Staatsbahnpersonen- und Gepäcktarif, Theil II enthaltenen Vorschriften über die Lösung von Monatsnebenkarten werden am 1. Oktober d. J. geändert. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die neuen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Berlin, den 28. September 1900. (2478)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

An Stelle des Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarifs, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, gültig vom 1. April 1898 tritt am 1. Oktober d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Aenderungen und Ergänzungen ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Hannover, den 29. Sept. 1900. (2479)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung in Wien beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien im Jahre 1901 an Eichenpfosten und Rustenrundklötzen für Waggonbau, und zwar

1 920 cbm Eichenpfosten und
800 „ Rustenrundklötze,

lieferbar franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung der Rustenklötze muss bis spätestens Ende Juni 1901 beendet sein; die Ablieferung der Eichenpfosten hat im Laufe des Jahres 1901 derart zu erfolgen, dass bis Ende Juni wenigstens die Hälfte jeder Dimension des erstandenen Quantums zur Ablieferung gelangt ist.

Die zu liefernden Rustenklötze müssen aus Stämmen erzeugt sein, die in den Monaten November, Dezember 1900 oder Januar, Februar 1901 gefällt wurden.

Dimensionen und sonstige Bedingnisse sind im Dimensionsverzeichnisse respektive in den Bedingnissheften enthalten, welche bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, Parterre, Thür Nr. 27) eingesehen, behoben oder per Post bezogen werden können.

Hinsichtlich der Rustenklötze sind die Preise sowohl für Klötze, welche mit der Rinde versehen sind, als auch für abgerindete Klötze zu notiren.

Die Offerten sind für Eichenpfosten und Rustenklötze separat zu verfassen und — je mit einer Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Eichenpfosten" beziehungsweise „Offerte für die Lieferung von Rustenklötzen" versehen — versiegelt bis längstens 24. Oktober l. J., 12 Uhr Mittags, unter obiger Adresse einzusenden.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theil-Quantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle hinsichtlich der Rustenklötze das im Bedingnissheft vorgeschriebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben, beziehungsweise muss hinsichtlich der Eichenpfosten das offerirte Quantum alle benöthigten Dimensionen, und zwar im selben Verhältnisse, wie es das Dimensionsverzeichniss ausweist, umfassen; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 15. November l. J. im Worte zu bleiben.

Offerten, welche nach obigem Termine einlangen oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung oder des Bedingnissheftes nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Falls der „Bezug der Bedingnisshefte per Post" gewünscht wird, ist anzugeben, ob auf beide Holzgattungen, eventuell auf welche, zu offeriren beabsichtigt wird.

Wien, im Oktober 1900. (2480)
Die Materialverwaltung.

---

6. Offene Stellen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Als technische Hilfskräfte zur Projektirung, Ausführung und Unterhaltung von Eisenbahnbauten werden von uns

Bauingenieure mit Hochschulbildung
und
Bautechniker mit Mittelschulbildung

zum baldigen Eintritt gesucht.

Praktische Erfahrungen im Eisenbahnwesen erwünscht. Die Uebernahme in den Staatsdienst kann nicht gewährleistet werden.

Bewerbungen sind unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften, sowie unter Angabe der Gehaltsansprüche und des Zeitpunktes, zu welchem der Eintritt erfolgen könnte, baldigst, spätestens bis Ende Oktober dieses Jahres, hierher einzureichen.

Dresden, den 8. September 1900. (2481)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 79. 10. Oktober 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die ostafrikanische Mittellandbahn (Centralbahn).

Es ist bekannt, dass der Reichstag in der vorjährigen Tagung den Antrag auf Bewilligung von 120 000 *M.* für die Bahn von Dar-es-Salaam ins Innere abgelehnt und nur den Betrag von 20 000 *M.* zu den Vorarbeiten für eine telegraphische Verbindung zwischen Dar-es-Salaam und Kilossa bewilligt hat.

Für die Telegraphenanlage sind im Anschluss an die 412 km lange, an der Küste des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes entlang laufende Telegraphenlinie, welche die neun Postanstalten von Tanga im Norden bis Mikindani im Süden mit einander verbindet, diese Vorarbeiten bereits in Angriff genommen worden. Auch hat, dem Vernehmen nach, der Staatssekretär von Podbielski die Absicht ausgesprochen, mit Rücksicht darauf, dass der Bau der Rhodes'schen Telegraphenanlage, von Kapstadt nach Kairo ununterbrochen fortschreitend, voraussichtlich in kurzer Frist den Süden des deutschen Schutzgebietes erreichen wird und es von grosser Wichtigkeit ist, wenn möglich schon früher Udjidji, den an der Ostküste des Tanganyikasees gelegenen Anschlusspunkt mit der Rhodes'schen Ueberlandlinie zu erreichen, einen grösseren Betrag von 200 000 *M.* für Telegraphenbauten in Ostafrika in den nächsten Reichsetat einzustellen.

Da ausserdem der englische Telegraph, der mit der Ugandabahn in Angriff genommen wurde, neueren Nachrichten zufolge den Viktoriasee erreicht hat und bis zu den Riponfällen, wo der Nil aus dem See austritt, fertig ist, ferner auch der Kongostaat im Begriff steht, die afrikanische Westküste mit dem Tanganyika in Drahtverbindung zu bringen, so unterliegt es keinem Zweifel mehr, dass das noch vor wenigen Jahren als dunkler Erdtheil bezeichnete Afrika schon in der nächsten Zukunft durch zwei ungeheure, sich kreuzende Ueberlandlinien von Kapstadt bis Kairo und vom indischen bis zum atlantischen Ozean dem telegraphischen Verkehre erschlossen sein wird.

Dem zielbewussten Vorgehen der Reichspostverwaltung dürfte nunmehr auch die Kolonialabtheilung in betreff der Anlage der Mittellandbahn folgen, nachdem Oberstleutnant Gerding, wie seinem im Verein für Eisenbahnkunde gehaltenen, sehr interessanten Vortrage zu entnehmen ist, infolge seiner Bereisung des südwest- und ostafrikanischen Schutzgebietes sowie der Ugandabahn ein sehr günstiges Urtheil über die Ausführbarkeit und Ertragsfähigkeit der Bahn gewonnen hat und daher erwartet werden kann, dass es diesem fachmännischen Urtheil und der energischen Unterstützung, welche die Anlage der Bahn in wirthschaftlicher Beziehung seitens des Guvernörs, des Generals von Liebert, findet, gelingen wird, den Reichstag von der Nothwendigkeit der Bahn für die wirthschaftliche Erschliessung des Schutzgebietes zu überzeugen und zur Bewilligung der Mittel für die baldige Inangriffnahme des Bahnbaues zu bestimmen.

Auf Grund der bisherigen Studien und Verhandlungen darf als deren Ergebniss angesehen werden, dass die Mittellandbahn im Interesse der wirthschaftlichen Erschliessung des Schutzgebietes und in Erwägung aller sonstigen Verhältnisse ihren Ausgangspunkt in dem vorzüglichen Hafen Dar-es-Salaam, Sitz des Guvernörs, nimmt, von dort im wesentlichen dem alten Karawanenwege folgend über Mrogoro, Kilossa, Mpapua, Kilimatinde nach Tabora führt und sich dort in die beiden Linien nach dem Viktoria-Nyanzasee und dem Tanganyikasee theilt.

Die Länge der Bahn von Dar-es-Salaam bis Mrogoro, welche nach der Denkschrift des Komitees für die deutsch-ostafrikanische Centralbahn bei der Führung über Mpiyi zu 257 km angenommen war, ermässigt sich bei der direkten Linie auf 230 km, und daher die Enfernung:

Dar-es-Salaam-Tabora auf	1016 km,
„ -Viktoria-Nyanza auf	1296 „
„ -Tanganyika auf	1441 „

In Bezug auf die Wahl der Spurweite ist zwar bisher eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen, doch scheint die sogen. Kap'sche Spurweite von 1,06 m im Vordergrunde der Erwägungen zu stehen. Bei der Wichtigkeit dieser Frage und da vier verschiedene Spurweiten in Betracht kommen, nämlich: 1. 0,60 m der Feldbahn Swakopmund-Windhoek, 2. 0,75 m der Kongobahn, 3. 1,00 m der Usambara- und Uganda-

bahn, 4. 1,06 m der von Rhodes projektirten Kapstadt-Kairobahn, so erscheint es nothwendig, näher darauf einzugehen.

Wird zunächst die Frage ausser Acht gelassen, inwieweit mit der grösseren Spurweite auch die Bau- und Betriebskosten zunehmen, und die Prüfung nur dahin gerichtet, ob ein Anschluss der Mittellandbahn an eine der unter 2—4 angeführten Bahnen erwartet werden kann, so wird nicht bestritten werden können, dass die Wahrscheinlichkeit dafür sehr gering ist und jedenfalls in weiter Ferne liegt. Dies gilt in erster Reihe in betreff der Usambarabahn, welche von dem ungefähr 200 km nördlich von Dar-es-Salaam gelegenen Hafen von Tanga ausgeht; aber auch für die Ugandabahn, welche von der ungefähr 350 km nördlich von Dar-es-Salaam gelegenen Insel Mombassa bezw. von dem Hafen Kilindini ausgeht und in dem ungefähr 580 km nördlich von dem Endpunkt Mulehsi der Zweigbahn Tabora-Mulehsi gelegenen Hafen Port Florence in der Ugowebai das nördliche Ufer des Viktoria-Nyanza erreicht, ist, ganz abgesehen von den ungeheuren Schwierigkeiten und Kosten des Bahnbaues, das Bedürfniss eines Bahnanschlusses um so weniger vorhanden, als die 300 km lange Verbindung zwischen Mulehsi am Südufer und Port Florence am Nordufer des Nyanza durch Dampfschifffahrt vermittelt werden kann.

Noch weniger Wahrscheinlichkeit hat ein Anschluss der Mittellandbahn an das Rhodes'sche Projekt einer Kapstadt-Kairobahn. Die vorhandene Bahnverbindung, deren Ausführung 38 Jahre in Anspruch genommen hat, führt von Kapstadt über Kimberley, Mafeking bis zu dem von Kapstadt 2 188 km entfernten Buluwayo; von hier aus handelt es sich zunächst um die Fortsetzung nach dem Endpunkt Salisbury der etwa 500 km langen Schmalspurbahn Beira-Salisbury, welche jetzt auf die Kap'sche Spurweite, 1,06 m, umgebaut wird, von dort am Ufer des Nyassasees entlang bis zur Südspitze des Tanganyika und weiter zwischen diesem und dem Rikwasee bis Tabora, so dass von dem Rhodes'schen Bahnprojekt von Buluwayo bis Tabora im ganzen noch etwa 1 700 km auszuführen sein würden, ehe der Anschluss an die Mittellandbahn hergestellt ist. Bei dieser ungeheuren Entfernung und den mit der Ausführung verbundenen nicht minder grossen Schwierigkeiten und Kosten erscheint die Verwirklichung des Projektes in der von Rhodes gedachten Weise doch in hohem Grade zweifelhaft, und zwar um so mehr, als die beiden je 600 km langen, schiffbaren Seen — Nyassa und Tanganyika — den Bau der Bahn in dieser Ausdehnung entbehrlich machen und als ferner eine von Süden nach Norden durchgehende Bahnverbindung für den Verkehr sehr geringen Werth hat, da der Handelsverkehr des Innern den kürzesten Weg nach den Küsten des indischen und atlantischen Ozeans aufsucht. Aus dem vorstehenden dürfte zwar schon zur Genüge hervorgehen, dass das Rhodes'sche Bahnprojekt in Bezug auf die Spurweite unbedenklich ausser Acht gelassen werden kann und dass wir keine Veranlassung haben, englischer zu sein, als England selbst, da bei der Ugandabahn, bei welcher es doch für die englische Regierung keine Schwierigkeiten und nur sehr geringe Mehrkosten gehabt haben würde, anstatt der Meterspurweite die Kap'sche Spur von 1,06 m der Rhodes'schen Bahn anzunehmen, dies unterblieben und somit auf das Rhodes'sche Bahnprojekt keine Rücksicht genommen worden ist.

Es kann daher nur noch in Frage kommen, welche Wahrscheinlichkeit ein Anschluss der Mittellandbahn an die Kongobahn hat, welche jetzt von Matadi, bis zu welcher Station der Kongo von grossen Seedampfern befahren wird, in einer Länge von 388 km bis Dolo am Stanleypool führt. Nun liegt nach einer Mittheilung des „Mouvement géographique" allerdings die Absicht vor, eine Bahnlinie von Stanleyville zunächst nach einem etwa 450 km östlich gelegenen Punkte am oberen Kongo oder am Ituwi zu bauen und dann von dort aus zwei Zweiglinien, einerseits bis zum Albert-Nyanza, andererseits bis zum Tanganyika weiterzuführen. Die Länge der beiden Zweigbahnen wird auf 950 km geschätzt, so dass im ganzen 1 400 km Bahn voraussichtlich mit der Spurweite der Kongobahn von 0,75 m auszuführen sein würden. Die Belgier hoffen damit die Uferländer beider Seen in das Wirthschaftsgebiet des Kongo einzubeziehen und die ersten Vorbedingungen eines transafrikanischen Handelsweges schaffen zu können. Die Kosten der projektirten Bahn sind zu 200 000 000 Fr. veranschlagt; in etwa zehn Jahren soll das grossartige Werk vollendet sein. Ein unmittelbarer Schienenanschluss an die Mittellandbahn ist übrigens nicht geplant, man scheint sich zunächst mit einer Dampfschiffverbindung nach Udjidji, ihrem Endpunkt, begnügen zu wollen.

Die vorstehenden Ausführungen haben den Zweck, das, was zwar ein Blick auf die Karte ohne weiteres zeigt, näher zu begründen, die Thatsache nämlich, dass für die Mittellandbahn die Wahrscheinlichkeit des Anschlusses an eine der vorhandenen Bahnen kaum in Betracht kommt, und dass daher bei der Wahl der Spurweite darauf um so weniger Rücksicht zu nehmen ist, als bei den hier vorkommenden ungeheuren Entfernungen der Zeit- und Kostenaufwand des auf der Anschlussstation nothwendigen Umladens der Güter, die wohl meist aus Kaufmannsgütern bestehen werden, bei der Billigkeit des Arbeitslohns in jenen Gegenden und den vielfachen mechanischen Hilfsmitteln nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein kann.

Ist aber bei der Wahl der Spurweite für die Mittellandbahn volle Freiheit vorhanden, so würde zunächst nur in Frage kommen, ob bei der Ausdehnung des Verkehrs, der sich voraussichtlich in mässigen Grenzen bewegen wird und mit Rücksicht auf die gebieterische Nothwendigkeit, die Bau- und Betriebskosten aufs äusserste zu ermässigen, von den beiden grösseren Spurweiten, der Meter- und der Kap'schen Spurweite, Abstand genommen werden kann. Diese Frage dürfte zu bejahen sein. Nach einer dem Reichstage zugegangenen Denkschrift gehen nämlich jährlich von den Küstenorten Dar-es-Salaam, Bagamoyo und Saadani ins Innere 86 000 Träger für den Privatverkehr und 6 000 Träger für die Regierung, zusammen 92 000 Träger*) mit einer beförderten Last von je 30 kg.

Wenn man nun in ähnlicher Weise wie bei der Usambarabahn zunächst einen Zug täglich und zwar abwechselnd einen Tag von der Küste und den nächsten Tag nach der Küste annimmt, dabei aber den Verkehr an den Sonn- und Feiertagen ruhen lässt, so dass also im ganzen 150 Züge in jeder Richtung verkehren, so würde mit jedem Zuge eine Nutzlast von 18 400 kg zu befördern sein. Ist nun diese Beförderungsmenge selbstverständlich auch nur als das Mindestmaass des vorhandenen Verkehrs anzusehen und haben die von Oberstleutnant Gerding an Ort und Stelle angestellten Ermittelungen dargethan, dass nach der Eröffnung der Bahn jedenfalls eine erhebliche Steigerung des Verkehrs zu erwarten ist, so kann doch nach den Erfahrungen bei der Kongobahn angenommen werden, dass ihre Spurweite von 0,75 m auch für die Mittellandbahn genügen wird.

Ganz abgesehen von den günstigen Erfahrungen und grossen Leistungen der oberschlesischen und sächsischen Schmalspurbahnen von gleicher Spurweite dürfte auch eine Aeusserung des Oberstleutnant Thys, des Schöpfers der Kongobahn, Beachtung verdienen. Dieser sprach sich nämlich auf dem internationalen Kolonialkongress in Paris in folgender Weise aus: „Das Ideal für Kolonialbahnen ist die Schmalspurbahn, die, ein Mittelding zwischen Karawanenweg und Eisenbahn, sich überall dem Boden anschmiegt." Ob man noch weiter gehen und die Spurweite von 0,60 m annehmen soll, welche bei der rund 400 km langen Bahn Swakopmund-Windhoek zur Anwendung kommt und sich für den dortigen Verkehr bisher bewährt zu haben scheint, dürfte allerdings erst nach einer eingehenden Prüfung unter Zugrundelegung einer zuverlässigen Verkehrs-

*) Von anderer Seite wird mit grosser Bestimmtheit behauptet, dass die in der Linie der projektirten Bahn liegende und eine zuverlässige Beobachtung des Verkehrs gestattende Mafisifähre über den Kinganifluss jährlich von 100 000—120 000 Trägern in einer Richtung benutzt wird.

ermittelung und einer genauen Vergleichung der Bau- und Betriebskosten zu entscheiden sein.

Während die Baukosten für die Feldbahn Swakopmund-Windhoek bei 0,60 m Spurweite zu rund 30 000 ℳ für 1 km berechnet sind, sollen dem Vernehmen nach die Baukosten der Mittellandbahn für die Strecke Dar-es-Salaam-Mrogoro bei einer Spurweite von 1,06 m den Betrag von 64 000 ℳ für 1 km erreichen. Verglichen mit der Usambarabahn, welche auf der Strecke Tanga-Muhesa rund 58 000 ℳ für 1 km gekostet hat (bei der Kongobahn betrugen die kilometrischen Baukosten im Durchschnitt 130 000 ℳ), würde daher der ermittelte Betrag mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene bedeutende Steigerung der Kosten für Eisenkonstruktionen, Oberbaumaterialien und Betriebsmittel usw. nur als mässig angesehen werden können.

Da indessen bei der grossen Länge der Bahn von 1 296 km bis zum Nyanza und von 1 016 km bis Tabora die äusserste Beschränkung der Baukosten geboten erscheint, so dürfte jede, bei Annahme einer geringeren Spurweite eintretende Ersparniss an Bau- und Betriebskosten von grosser Wichtigkeit sein.

Der grösste Stein des Anstosses bei der Anlage der Mittellandbahn ist dadurch beseitigt worden, dass es nunmehr von zwei verschiedenen Seiten gelungen ist, den Nachweis für die bisher bezweifelte Ertragsfähigkeit zu führen, und zwar einmal von dem Unterzeichneten durch den in Nr. 34 d. Ztg. näher geführten Nachweis, dass schon der vorhandene Karawanenverkehr, der natürlich nur als Mindestmaass in Betracht kommen kann, selbst bei sehr hohen Betriebsausgaben eine wenn auch nur mässige Verzinsung des Baukapitals von 2,3 % gewährt; dann vom Oberstleutnant Gerding, welcher auf Grund eingehender, örtlicher Ermittelungen, nach welchen schon der Bau dieser Theilstrecke als ein aussichtsvolles Unternehmen bezeichnet werden kann, da die hier ansässige Bevölkerung zahlreich, auch das Gelände kulturfähig genug ist, um eine Eisenbahn zu rechtfertigen, dem besondere Schwierigkeiten nicht entgegenstehen, eine Verzinsung des Baukapitals von 5 % in Aussicht stellt.

Diese letztere Annahme wird unterstützt durch die Betriebsergebnisse der Ugandabahn, obgleich die wirthschaftlichen Verhältnisse des von ihr durchschnittenen Landes bei weitem ungünstiger sind, als bei der Mittellandbahn. Nach der letzten dem britischen Parlament vorgelegten Denkschrift betragen schon jetzt die Bruttoeinnahmen der bereits im Betriebe befindlichen Strecken (362 englische Meilen der im ganzen 583 englische Meilen langen Bahn) mehr als 4 £ für eine Meile wöchentlich und nehmen stetig zu, sobald weitere Strecken eröffnet werden. Hiernach wird der Verkehr mehr als doppelt so stark sein, als man 1898 annahm, da man die Einnahmen der ganzen Linie bis zum See auf 61 000 £ jährlich schätzte.

Die Frage, ob die Bahn als Reichs- oder als Privatbahn zu erbauen sein wird, ist im Reichstage mehrfach erörtert. Die Heranziehung des Privatkapitals dürfte ungeachtet der zur Zeit sehr ungünstigen Geldverhältnisse nicht ganz aussichtslos sein, da es sich zunächst nur um die Beschaffung der Mittel für die 230 km lange Theilstrecke Dar-es-Salaam-Mrogoro handelt, deren Baukosten rund 15 000 000 ℳ betragen. Allerdings würde dieses Ziel wohl nur dann zu erreichen sein, wenn einer zu bildenden Gesellschaft ausser der unentgeltlichen Hergabe des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens auch in ähnlicher Weise, wie dies in den Vereinigten Staaten, insbesondere bei dem Bau der Pacificbahnen, mit so grossem Erfolge geschehen ist, mit dem Beginn des Bahnbaues zugleich Landstrecken an der Bahn von hinreichender Grösse überwiesen werden, um durch deren Verwerthung das Risiko der Gesellschaft zu vermindern sowie die wirthschaftliche Erschliessung des Landes zu beschleunigen und den Bahnverkehr zu heben. Aber auch in dem Falle, dass die Heranziehung des Privatkapitals nicht gelingen sollte und der Bau der ersten Theilstrecke auf Kosten des Reiches erfolgen muss, dürfte es sich empfehlen, den Betrieb der Bahn an eine Gesellschaft zu verpachten, die in ähnlicher Weise, wie dies die Gesellschaft der anatolischen Bahnen mit Erfolg durchführt, sich nicht nur auf den Betrieb der Bahn beschränkt, sondern auch die Hebung des Verkehres, sei es dort durch Anlage von Pflanzungen, Verwerthung der Wälder, Aufschliessung von Bergwerken usw. ins Auge fasst.*) Eine derartige Eisenbahnbetriebsgesellschaft würde auch die Möglichkeit bieten, den Weiterbau der Bahn auf ihre Kosten zu übernehmen und dadurch die Reichsverwaltung, die jetzt auch für Eisenbahnbauten in Kamerun und Togo in Anspruch genommen wird, in Bezug auf die Verwendung weiterer Mittel für den Bau entlasten.

Bauzeit. Im Reichstage ist zwar die Ansicht ausgesprochen worden, dass es mit dem Bau der Mittellandbahn keine Eile habe, da ja zur Zeit in der von ihr zu durchschneidenden Gegend noch keine Pflanzungen vorhanden seien. Dabei ist jedoch die ausserordentlich lange Bauzeit der Mittellandbahn und der Umstand nicht genügend gewürdigt, dass der Verkehr aus dem Innern des ostafrikanischen Schutzgebietes schon jetzt in westlicher Richtung nach dem Kongo, in nördlicher Richtung nach der Ugandabahn und in südlicher Richtung über den Nyassa, Schire und Sambesi abgelenkt wird und mit dem Weiterbau der Kongobahn, der Vollendung der Ugandabahn sowie mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach dem Sambesi die Ablenkung des Verkehres aus dem Schutzgebiet nach den angrenzenden Ländern noch zunehmen wird. Um einer weiteren Ausdehnung dieses Uebelstandes, der auch die Ein- und Ausfuhr und damit die Zolleinnahmen nachtheilig beeinflussen würde, möglichst vorzubeugen, ist bei der Länge der Bauzeit die schleunige Inangriffnahme der Bahn dringend erforderlich.

Nun betrug nach den vorliegenden Erfahrungen der jährliche Baufortschritt bei Swakopmund-Jakalswater 60 km, bei der Kongobahn in den ersten vier Jahren 42 km, in den letzten drei Jahren 90, 100—120 km, bei der Ugandabahn infolge der beschleunigten Bauweise 132 km.

Hiernach wird man für den jährlichen Baufortschritt bei der Mittellandbahn im günstigsten Falle in einzelnen Jahren vielleicht 100 km, wahrscheinlich aber durchschnittlich nur etwa 80 km annehmen können und in diesem Falle würde die Bauzeit von Dar-es-Salaam bis Mrogoro 3 Jahre, bis Tabora 13 Jahre, bis zum Nyanza 16 Jahre betragen.

Welches Schicksal auch die zu erwartende Vorlage im nächsten Reichstage finden mag, in jedem Falle ist es dringend nothwendig, mit dem strassenmässigen Ausbau des Karawanenweges,**) dem ja auch im wesentlichen die Mittellandbahn folgen wird, fortzufahren und auf der so gewonnenen Strasse, als Vorläufer der Eisenbahn, eine regelmässige Beförderung von Personen und Gütern durch einen Unternehmer einzurichten. Bei der Länge der Bahn von rund 1 300 km und bei der Dauer der Bauzeit von 16 Jahren, welche der Bahnbau in der ganzen Ausdehnung von der Küste bis zu den Seen bei dem Baufortschreiten von nur einem Endpunkte aus erfordert, erscheint es nicht nur geboten, auf die Erleichterung, Verbilligung und Entwickelung der Personen- und Güterbeförderung durch Einrichtung eines Wagenverkehres Bedacht zu nehmen, sondern es würde auch, wie dies insbesondere die Erfahrungen beim Bau der Ugandabahn gezeigt haben, die Heranschaffung der Arbeiter und Baumaterialien erleichtert sowie dadurch die Ausführung der Mittellandbahn verbilligt und beschleunigt werden.

---

*) Anm. d. Schriftl. Wir sind in diesem Punkt anderer Meinung. Unseres Erachtens darf sich die Reichsregierung, wenn sie die Bahn aus eigenen Mitteln bauen muss, auch Verwaltung und Betrieb der Bahn wegen ihres weitreichenden Einflusses auf das wirthschaftliche Gedeihen der Kolonie nicht entgehen lassen.

**) Nach einer Mittheilung des Guvernörs von Liebert in Nr. 39 der „Deutschen Kolonialzeitung" sind an grossen Strassenzügen hergerichtet: Dar-es-Salaam-Kilossa-Mpapua, Tabora-Udjidji, Tabora-Muanza.

Der von dem Unterzeichneten schon vor mehreren Jahren (in Glaser's Annalen vom 1. Oktober 1898) gemachte Vorschlag, mit dem weiteren strassenmässigen Ausbau des Karawanenweges auch einen regelmässigen Wagenverkehr für Post-, Personen- und Güterverkehr einzurichten, hat bisher wenig Beachtung gefunden und ist sogar von verschiedenen Seiten, weil angeblich für Ostafrika unausführbar, bekämpft worden. Die ablehnende Haltung gegenüber diesem Vorschlage ist jedoch hauptsächlich wohl darauf zurückzuführen, dass die schleunige Inangriffnahme des Baues der Bahn als sicher vorausgesetzt und die überaus lange Bauzeit nicht in Betracht gezogen wurde.

Die ablehnende Haltung des Reichstages in betreff der Mittellandbahn scheint jedoch nunmehr zur Folge gehabt zu haben, dass man sich auch im Schutzgebiete nicht länger gegen die Vortheile der Einrichtung eines regelmässigen Wagenverkehres auf dem strassenmässig ausgebauten Karawanenwege verschliesst. Die in Dar-es-Salaam erscheinende „Deutsch-Ostafrikanische Zeitung", welche über die Verhältnisse im Schutzgebiet wohl unterrichtet sein dürfte und bisher zu den eifrigsten Vertheidigern der Mittellandbahn gehörte, vertritt jetzt nicht nur den Standpunkt, dass der Möglichkeit, die Lasten bis weit hinein ins Innere mit Fuhrwerk zu befördern und den Verkehr unabhängig von den Trägern zu machen, vom technischen Standpunkte nichts im Wege stehe, sondern führt auch den Nachweis, dass ein wohl eingerichtetes Fuhrwesen durchaus rentabel sei, einer grösseren Anzahl von Weissen eine Existenz bieten und endlich die Kosten für Beförderung der Lasten auf die Hälfte herabdrücken würde. Schwabe.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Deckung des Geldbedarfs für preussische Staatseisenbahnbauten.** Die „Berliner Pol. Nachr." enthalten eine ausführliche Darlegung, welche darin gipfelt, dass eine Inanspruchnahme des Geldmarktes für Anleihen zu Eisenbahnzwecken nicht zu erwarten ist. Die Darlegung gibt jedenfalls die Anschauungen des preussischen Finanzministeriums wieder; wir lassen sie nachstehend folgen: Der preussische Staat hat, von wenigen Ausnahmen abgesehen, seit längerer Zeit Anleihen nur zur Erweiterung seines Eisenbahnnetzes aufgenommen. Es handelt sich dabei also nicht um eine wirkliche Belastung des Staates und der Steuerzahler, weil der Vermehrung der Staatsschuld eine entsprechende Vermehrung des werbenden Vermögens des Staates gegenübersteht und der Mehrbedarf an Zinsen seinen Ausgleich findet in den erhöhten Erträgen der Staatsbahnen. Aber auch für Staatsbahnzwecke ist die Inanspruchnahme des Kredits seit einer Reihe von Jahren sehr wesentlich eingeschränkt worden, seitdem grundsätzlich alle einmaligen Ausgaben, welche aus der Vermehrung des Verkehrs auf den in Betrieb befindlichen Staatsbahnlinien entstehen, aus den laufenden Einnahmen gedeckt und nicht wie früher in die Anleihegesetze verwiesen werden. Seitdem diese Praxis eingeführt ist, enthalten die Anleihevorlagen ausschliesslich Forderungen zur Herstellung neuer Linien. Zunächst handelte es sich um den Ausbau des Nebenbahnnetzes. In letzter Zeit sind dazu aber auch neue Vollbahnen, wesentlich zur Entlastung besonders verkehrsreicher Vollbahnverbindungen, hinzugetreten; aber auch die in so eingeschränktem Maasse auf den Staatskredit verwiesenen Aufwendungen für neue Eisenbahnen führen nicht entfernt zu einer entsprechenden Inanspruchnahme des Staatskredits. Denn zunächst finden dafür jene Summen Verwendung, welche zur Schuldentilgung verfügbar sind. Diese werden zur Zeit regelmässig nicht direkt zur Schuldentilgung verwendet, vielmehr auf bewilligte Anleihen einfach verrechnet, so dass das aus diesen flüssig zu machende Geld bereitgestellt wird, ohne dass damit der Geldmarkt belastet zu werden braucht. Der Etat der Staatsschuldenverwaltung sieht seit langem regelmässig Summen zur Schuldentilgung vor. Seit dem Schuldentilgungsgesetze von 1897 müssen jährlich mindestens $^3/_5$ % des jeweiligen Gesammtbetrages der Staatsschuld in den Ausgabeetat eingestellt werden. So sind in dem Etat des laufenden Jahres als gesetzmässige Tilgungsquote nicht weniger als 89 500 000 ℳ. ausgebracht. Ausserdem sind nach dem Schuldentilgungsgesetze die Ueberschüsse der Staatskasse in vollem Betrage zur Schuldentilgung zu verwenden. Die letzten Jahre haben regelmässig reiche Ueberschüsse geliefert. Und wenn davon auch vorweg erhebliche Summen in den Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung für unvorhergesehene Ausgaben geflossen sind, so sind doch alljährlich sehr erhebliche Beträge zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen verfügbar geblieben. Obwohl alljährlich gegen 100 000 000 ℳ., zuweilen auch mehr, für Eisenbahnneubauten aufgewendet worden sind, ist es daher möglich gewesen, seit mehr als 1½ Jahren ohne Inanspruchnahme des Geldmarktes für preussische Staatszwecke auszukommen und auch in dem laufenden Etatsjahre von jeder neuen Anleihe abzusehen. Man darf hoffen, dass die finanziellen Verhältnisse Preussens sich auch in den nächsten Jahren so gestalten werden, dass selbst die Kosten des Ausbaues seines Staatseisenbahnnetzes und anderer neuer Verkehrsanlagen sich im wesentlichen ohne Belastung des Geldmarktes werden ausführen lassen.

— **Neue Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufach** sind für Preussen vom Minister der öffentlichen Arbeiten am 1. Juli d. J. erlassen und sollen mit dem 1. Januar 1901 in Kraft treten.

Diese Vorschriften nebst den dazu erlassenen, ebenfalls vom 1. Januar 1901 ab maassgebenden Anweisungen für die Annahme und praktische Ausbildung der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches und für die Annahme und praktische Ausbildung der Eleven und der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches sind durch Erlass vom 13. September d. J. den Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnissnahme und Nachachtung mitgetheilt und werden im „Eisenbahnverordnungsblatt" vom 28. September d. J. veröffentlicht.

Die neuen Vorschriften enthalten gegenüber den bisherigen Bestimmungen, abgesehen von verschiedenen Aenderungen in den bei den Prüfungen zu stellenden Anforderungen, die auf die praktische Ausbildung ohne Einfluss sind, bezüglich des Eisenbahnbaufaches und des Maschinenbaufaches materielle Aenderungen insofern, als a) in § 14 den Studirenden des Ingeniörbaufaches freigestellt ist, vor dem Beginn des Studiums oder während der Sommerferien innerhalb der dafür amtlich festgesetzten Zeit unter der Leitung eines staatlichen oder kommunalen Baubeamten oder eines Privatingeniörs wenigstens acht Wochen lang auf einer Baustelle thätig zu sein, um sich durch eigene Anschauung mit den Einzelheiten der gebräuchlichsten Baukonstruktionen vertraut zu machen, und als nach § 28 Abs. 4 diese Thätigkeit nach Ermessen der die Ausbildung leitenden Behörde auf das erste Jahr der Ausbildungszeit bis zu drei Monaten angerechnet werden kann. b) nach § 5 die Maschinenbaubeflissenen, die im höheren Staatseisenbahndienst angestellt zu werden wünschen, während der letzten drei Monate des Elevenjahres im Lokomotivfahrdienst zu beschäftigen sind und im Anschluss daran die Lokomotivführerprüfung abzulegen haben, und ferner als sie ausserhalb des Elevenjahres und vor der Ernennung zum Regierungsbauführer je sechs Wochen bei einer Betriebswerkmeisterei und bei einer Eisenbahnstation zu beschäftigen sind. Ueber den Zweck und die Art dieser letzteren Beschäftigung ergibt die Anweisung für die Annahme und praktische Ausbildung der Eleven und der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches das Nähere. Nach dieser Vorschrift ist die Beschäftigung aller Eleven des Maschinenbaufaches, die nach der Bekanntmachung dieses Erlasses in die Beschäftigung eintreten, zu regeln. Nach § 26 der Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache haben die Baubeflissenen künftig den Antrag auf Zulassung zur praktischen Ausbildung und auf Ernennung zum Regierungsbauführer innerhalb dreier Monate nach dem Bestehen der ersten Hauptprüfung an die Chefs der dort bezeichneten Provinzialbehörden zu richten. Soweit sie gleich nach Ablegung der ersten Hauptprüfung ihrer Militärdienstpflicht genügen, verlängert sich die Frist um den durch die Erfüllung dieser Pflicht in Anspruch genommenen Zeitraum. Indess steht die Ableistung der Militärdienstpflicht der Ernennung zum Regierungsbauführer nicht entgegen. Anträge, die nach dieser Frist gestellt werden, bedürfen der Genehmigung des Ministers und können nur berücksichtigt werden, wenn die Versäumung der Frist genügend entschuldigt ist.

Im übrigen enthält die Einführungsverfügung einige Ueber-

gangsbestimmungen für die in der Ausbildung begriffenen Regierungsbauführer und Maschinenbaueleven; sie weist ferner darauf hin, dass der Inhalt einer Anzahl einzeln aufgeführter bereits ergangener Ministerialerlasse in die neuen Vorschriften aufgenommen ist, sowie dass eine Anzahl solcher Erlasse, welche sich auf die Beurlaubung der Regierungsbauführer, auf die Zulassung der Maschinenbaueleven und der Regierungsbauführer beider Fachrichtungen zur Erledigung bestimmter Abschnitte der vorgeschriebenen Ausbildung ausserhalb der Staatsverwaltung, auf die Gewährung von Besoldungen an Regierungsbauführer, auf die Besoldung der Maschinenbaubeflissenen und ihre Krankenversicherungspflicht während der dreimonatigen Beschäftigung im Lokomotivführerdienst u. n. a. Punkte beziehen, auch ferner in Kraft bleiben.

— **Maassregeln zur Bewältigung des Herbstverkehres.** Hierüber hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen eine Verfügung erlassen, welche betont, dass bei der beginnenden stärkeren Nachfrage nach O-Wagen, nachdem zu dem starken allgemeinen Verkehr die Beförderung der Rüben hinzugetreten ist, die Durchführung der für den Wagenumlauf gegebenen Vorschriften mit allem Nachdruck gesichert werden muss. Die Dezernenten für die Wagenangelegenheiten haben von neuem und unverzüglich auf Grund eines von ihnen aufzustellenden Planes in Gemeinschaft mit den Vorständen der Verkehrsinspektionen sowie den Betriebs- und Fahrbetriebskontrolören örtlich zu prüfen, ob die sämmtlichen Vorschriften für den Wagendienst von den betheiligten Dienststellen und Beamten befolgt werden. Die Betriebskontrolöre sind, wie im vorigen Jahre, mindestens während des Monats Oktober ausschliesslich für die Zwecke des Wagendienstes zur Verfügung zu stellen.

Im einzelnen macht der Minister noch auf folgendes aufmerksam: 1. Für Bauzwecke darf nunmehr kein O-Wagen verwendet werden. Arbeitswagen dürfen gemäss einem früheren Erlasse vom 22. Oktober 1899 für Neubau- und für Unterhaltungszwecke verwendet werden, für letztere jedoch nur insoweit, als die Transporte nicht früher ausführbar waren und unaufschiebbar sind. Die Arbeitswagen sind im übrigen nach Maassgabe der auf Vorschlag der Direktion in Magdeburg getroffenen neuen Vereinbarungen sämmtlich im freien Verkehr zu verwenden. 2. Für eine dem jeweiligen Verkehrsumfang vollkommen entsprechende Beförderung ist Sorge zu tragen, insbesondere ist die Einlegung von Bedarfszügen derart zu ordnen, dass eine ungehinderte Beförderung gesichert ist. 3. Es ist Sorge zu tragen, dass die Bereitstellung der Wagen in den Ladegleisen, die Be- und Entladung der bereit gestellten Wagen und die Einstellung der zum Abgang fertig gestellten Wagen in die Züge nach Möglichkeit beschleunigt wird. Die Freiladegleise, wie auch die Anschlussgleise sind am Tage mindestens zweimal (Mittags und Abends) zu räumen. Die Einrangirung der in der Nacht und in den Morgenstunden eingegangenen Wagen in die Ladegleise muss so zeitig erfolgen, dass die Wagen bis um 9 Uhr früh laderecht stehen. Auf die Innehaltung der Ladefristen durch das Publikum ist nachdrücklich zu halten; im geeigneten Falle ist von dem Rechte der bahnseitigen Entladung Gebrauch zu machen. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Ladefristen bei den Braunkohlengruben (Brikettfabriken) überall auf das dem allgemeinen Verkehrsinteresse entsprechende Maass nunmehr festgesetzt sind, ohne Rücksicht darauf, ob die Herstellung der Briketts nach Lage der Betriebseinrichtungen einzelner Werke etwa eine längere Zeitdauer erfordert. 4. Es kommt besonders darauf an, dass die Verfügungen der Wagenbüros und des Centralwagenamtes über leere Wagen mit der grössten Beschleunigung ausgeführt werden, was bisher nicht immer beobachtet ist. Die hierfür erforderlichen Zuggelegenheiten sind in ausreichendem Maasse zu schaffen, so dass die Beförderung aller disponirten Wagen derart erfolgt, dass ihr rechtzeitiges Eintreffen an der Verwendungsstelle gesichert ist. 5. Die nach den grossen Kohlenbezirken allgemein ablaufenden leeren Wagen sind in durchgehenden Zügen zu befördern. Dass diese Beförderungsart stets innegehalten wird, ist auf den Strecken zu beaufsichtigen. 6. Es ist darauf zu halten, dass seitens der Stationen im Zuführungsgebiete der grossen Kohlenbezirke die zur Deckung ihres Bedarfes erforderlichen Wagen nicht früher als bei der letzten Gelegenheit zurückgehalten werden. 7. Die Reparatur der Wagen ist dem erhöhten Bedarf entsprechend einzurichten und zu beschleunigen.

Die hiernach erforderlichen Anordnungen sollen sofort getroffen werden.

— **Zweckmässige Verladeweise von Stückgütern.** Das Nachforschen nach fehlenden Gütern und nach der Bestimmung überzähliger Güter hat bei dem Anwachsen des Stückgutverkehres eine so umfangreiche und dabei wenig erfolgreiche Schreibarbeit hervorgerufen, dass schon seit längerer Zeit verschiedene Eisenbahnverwaltungen sich mit der Frage beschäftigen, wie das Nachforschungsverfahren einfacher und dabei zweckmässiger zu gestalten sein möchte. Es liegt daher nahe, zu erwägen, ob nicht dem Uebelstande einfacher und gründlicher dadurch abgeholfen werden kann, dass man der Trennung der Begleitpapiere von den Gütern durch ein zweckmässiges Verfahren bei der Ver- und Umladung überhaupt vorzubeugen sucht. Ein solches Verfahren besteht bereits seit längerer Zeit bei einzelnen Verwaltungen, z. B. den bayerischen Staatsbahnen und einigen preussischen Direktionen (Elberfeld, Frankfurt a/M.). Die Begleitpapiere werden nämlich bei der Ver- und Umladung von dem Gut überhaupt nicht getrennt. Der Lademeister übergibt das einzelne Frachtstück nebst dem Papier dem Bodenarbeiter, der das Papier in demselben Wagen, in den er das Frachtstück karrt, niederlegt und zwar in einen Frachtbriefsammelkorb oder an sonst geeigneter Stelle. Die Ausführung im einzelnen, namentlich die Behandlung mehrerer auf einer Karte kartirten Güter, ist bei den das Verfahren anwendenden Verwaltungen verschieden.

Mit dem Vorzuge, der Trennung der Begleitpapiere von dem Gute an sich vorzubeugen, vereinigt das Verfahren die Möglichkeit einer sofortigen Nachprüfung der richtigen Verladung. Ein mit den Verladevorschriften vertrauter Beamter sammelt nämlich die Begleitpapiere und stellt durch Nachsehen der Papiere, insbesondere auch der vom Lademeister darauf vermerkten Wagennummer, fest, ob das Gut in den richtigen Wagen geladen ist. Etwaige Fehler in der Verladung können hiernach sofort unschädlich gemacht werden. Auch wird durch die Möglichkeit, den die falsche Verladung verschuldenden Arbeiter unverzüglich festzustellen, das Verantwortlichkeitsgefühl der Arbeiter und mittelbar ihre Aufmerksamkeit beim Ver- und Umladen erhöht.

Das Verfahren hat nach alledem da, wo es eingeführt wurde, überraschend gute Erfolge erzielt. Auf der Umladehalle in Hanau z. B. sank die Anzahl der von Hanau zu vertretenden Unregelmässigkeiten in der Verladung von durchschnittlich täglich $23^3/_4$ auf $3^3/_4$, also etwa auf den sechsten Theil der früheren Anzahl, herab.

Vielleicht geben diese Zeilen mancher Verwaltung, der das geschilderte Verfahren bisher unbekannt war, die Anregung einen Versuch damit zu machen.

— **Waarenautomaten auf den Bahnhöfen.** Durch § 139e der am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Novelle zur Gewerbeordnung ist bekanntlich vorgeschrieben, dass von 9 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens offene Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein müssen. Nur an höchstens 40 von der Ortspolizeibehörde zu bestimmenden Tagen jedes Jahres kann der geschäftliche Verkehr in solchen Verkaufsstellen bis spätestens 10 Uhr Abends ausgedehnt werden. Da neben Verkaufsläden usw. als offene Verkaufsstellen im Sinne des Gesetzes auch die zum Verkaufe von Chokolade und Zuckerwaaren, Cigarren, Streichhölzern, Handtuch mit Seife, Postkarten und anderen Waaren dienenden, in den dem Publikum allgemein zugänglichen Räumen der Bahnhöfe aufgestellten Automaten zu betrachten sind, hat die sächsische Staatseisenbahnverwaltung der „Dresd. Ztg." zufolge die Stationen angewiesen, darüber zu wachen, dass diese Automaten rechtzeitig verschlossen werden. Von den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen werden — soweit dies nicht bereits inzwischen geschehen — jedenfalls gleiche Anordnungen getroffen werden.

— **Projektirte Eisenbahnverbindung zwischen den Strecken Berlin-Nordhausen und Berlin-Anhalt.** Dem Gedanken, einen Verkehrsweg für den Landestheil zwischen den Bahnen Berlin-Nordhausen und Berlin-Anhalt zu schaffen, scheint man jetzt nähertreten zu wollen. Am 30. September d. J. fand der „B. B.-Ztg." zufolge eine stark besuchte Versammlung der Interessenten aus einem Theile des bis jetzt vernachlässigten Bezirks in Saarmund (Kreis Zauch-Belzig) statt. Nach sorgfältiger Berathung aller einschlägigen Verhältnisse war man sich einig, dass die Erbauung einer vollspurigen Kleinbahn, abgehend von einem Punkte der Vorortbahn Berlin-Potsdam über Saarmund, Tremsdorf, Stücken, Blankensee und von dort weiter über Schönhagen bezw. Stangenhagen, Arnsdorf, Hennikendorf, Dobrikow usw. bis an die Elbe bei Wittenberg, mit einer Abzweigung von Hennikendorf über Berkenbrück nach Luckenwalde, in industrieller und besonders landwirthschaftlicher Beziehung eine wirkliche Nothwendigkeit ist. Demzufolge hat ein vorbereitender Ausschuss bereits Anträge an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten um Ertheilung der Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für eine solche Bahn nachgesucht.

— **Ein schreckliches Eisenbahnunglück** hat sich am Sonntag, den 7. Oktober, Abends bei Heidelberg ereignet. Um $^1/_2$7 Uhr stiess vor der Station Karlsthor der von Neckargmünd kommende zweite fahrplanmässige Zug 126a auf einen vollbesetzten Lokalzug. Die drei letzten Wagen des Lokalzuges wurden zertrümmert. Der Eisenbahnassistent Weibert wurde verhaftet. Nach amtlicher Auskunft sind bei dem Zusammen-

stoss, soweit bisher festgestellt werden konnte, 4 oder 5 Personen getödtet und 70 bis 80 Personen theils schwer, theils leicht verwundet worden.

Der amtliche Bericht über das Eisenbahnunglück besagt: Der von Jagstfeld kommende Personenzug 126 a ist Sonntag Abend zwischen Schlierbach und Heidelberg-Karlsthor beim sogenannten Hunssacker auf den voraufgehenden Lokalzug 16 a aufgefahren. Die Folgen waren entsetzlich. Der letzte Wagen des Lokalzuges wurde zertrümmert, der zweitletzte Wagen wurde auf den ihm vorausgehenden hinaufgeschoben. Auch diese Wagen sind stark beschädigt. Entsprechend der Materialzerstörung ist die Zahl der Opfer unter den Reisenden des stark besetzten Zuges eine sehr grosse. Vier Personen, darunter ein Mann vom Zugpersonal, blieben auf der Stelle todt oder verstarben während des Transports von der Unfallstelle. 70 bis 80 Personen wurden, soweit bis jetzt festgestellt ist, theils schwer, theils leicht verletzt. Von diesen fanden 36 in der Universitätsklinik Aufnahme, während ebensoviele leicht Verletzte dort nur vorübergehend behandelt wurden. Die Verunglückten sind mit wenig Ausnahmen sämmtlich aus Heidelberg oder Mannheim. Hilfe war schnell zur Stelle. Nach zwei Stunden war das eine Gleis, kurz nach Mitternacht auch das andere wieder frei, so dass der zweigleisige Betrieb wieder aufgenommen werden konnte. Die Ursache des Unglücks ist in einer schweren Verfehlung der Station Karlsthor zu suchen, welche den Personenzug 126 a angenommen und damit sich mit der Abfahrt des Zuges von Schlierbach einverstanden erklärt hat, ehe der vorausgehende Zug 16 a in Karlsthor eingetroffen war. Vom Personal wurde ein Mann, ein Wagenwärter, getödtet. Sonst wurde vom Zugpersonal niemand verletzt. Von den Reisenden und dem Personal des Personenzuges 126 a wurde anscheinend niemand beschädigt. Minister von Brauer und Generaldirektor Eisenlohr sind noch in der Nacht in Heidelberg eingetroffen. Nach den bis 9. Oktober reichenden Nachrichten ist die Zahl der Todten auf 7 gestiegen. Vom Reichseisenbahnamt hat sich Geheimer Oberbaurath Misani an Ort und Stelle begeben.

— **Schmalspurbahnprojekt Eutin-Bosau.** Wie den „Berl. N. N." aus Eutin berichtet wird, soll von dort aus eine Schmalspurbahn bis Bosau gebaut werden. Letzterer Ort liegt fast im äussersten Winkel des oldenburgischen Fürstenthums Lübeck am Plöner See und ist ebenso wie eine Reihe anderer Dorfschaften mit Eutin nur durch Landwege verbunden. Infolge dessen zog sich auch nach und nach fast der ganze Verkehr aus jener Gegend nach dem leichter zu erreichenden holsteinischen Plön statt nach der Landeshauptstadt. Unter der Leitung des Bürgermeisters Mahlstedt-Eutin bildete sich Anfangs dieses Jahres ein Ausschuss, der alle in Betracht kommenden Gemeinden so lebhaft für den Bahnbau zu interessiren verstand, dass sie die Kosten für die Vorarbeiten bewilligten. Die Vorarbeiten sind nunmehr von dem Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation in Berlin beendet worden. Danach werden von der Bahn die Orte Bosau, Löje, Bichel, Wöbs, Hützfelde, Hassendorf, Majenfelde, Liensfeld, Klenzau, Braaker Mühle und Braak berührt. Bahnhöfe werden in Bosau, Wöbs, Hutzfeldt, Hassendorf, Linsfeld und Eutin, Haltestellen in Löje, Bichel, Klenzau und Braak errichtet werden. Das von der 21,1 km langen Strecke zu durchschneidende Gelände ist äusserst hügelig. Die Spurweite soll 75 cm betragen. In Eutin soll die Bahn auf der Lüb'schen Koppel (Elisabeth-Strasse) ihr Ende erreichen und mit der Staatsbahn verbunden werden. Die Kosten der projektirten Bahn bis zur Betriebsfähigkeit sind auf 680 000 ℳ. oder 32 226 ℳ. für das Kilometer veranschlagt. Von den meisten Gemeinden ist die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens zugesagt worden. Was die Deckungsfrage betrifft, so wird der Staat hoffentlich einen Theil der Kosten übernehmen, da er bei dem Nichtzustandekommen des Planes sonst zu kostspieligen Chausseebauten genöthigt wäre. Die Städte Eutin und Bosau werden gleichfalls einen bedeutenden Theil der Kosten übernehmen.

— Die **Kleinbahn Bremen-Lilienthal-Tarmstedt** wurde am 4. d. Mts. dem Betriebe übergeben, nachdem die landespolizeiliche Abnahme bereits Ende des vorigen Monats stattgefunden hatte. Die 27 km lange Bahnstrecke, deren Verlängerung bis Zeven oder auch nach Buxtehude vorgesehen ist, bringt eine willkommene Verbindung Bremens mit der „Zevener Geest".

— **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.** Nach dem Bericht der Verwaltung hat im Geschäftsjahre 1899/1900 der Personenverkehr nicht ganz die Höhe des Vorjahres erreicht. Die Anzahl der beförderten Personen betrug im Rechnungsjahr 1899 129 264 mit 56 657 ℳ. Einnahme (gegen 132 288 Personen und 57 750 ℳ. Einnahme im Jahre 1898); es sind also im Berichtsjahre 3 024 Personen weniger befördert, wodurch eine Mindereinnahme von 1 093 ℳ. entstanden ist. Die Hauptursache der Verkehrsabnahme dürfte in dem ungünstigen Wetter zu suchen sein, welches während der Hauptreisezeit von Mai bis September des Vorjahres geherrscht hat. Der Güterverkehr hat auch im abgelaufenen Geschäftsjahre wiederum eine Steigerung erfahren, die fast in sämmtlichen Tarifklassen, vorzugsweise aber bei den zu Ausnahmetarifen gefahrenen Gütern in Erscheinung tritt. Die Ursache des Aufschwunges ist in erster Linie in der Erschliessung neuen Verkehrsgebietes durch die Erbauung der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn zu suchen, von wo aus namentlich Grubenholz verfrachtet wurde. Einen anderen wichtigen Artikel für den Verkehr bilden künstliche Düngemittel, die in zunehmendem Umfange Verwendung finden und von den westlichen Erzeugungsstätten über die Bahn namentlich nach Mecklenburg gehen. Der Gesammtverkehr in den beiden letzten Geschäftsjahren gibt folgendes Bild: Ausschliesslich Postgut wurden befördert 1899: 187 258 t und dafür an Fracht eingenommen 105 139 ℳ., 1898: 155 304 t mit 90 765 ℳ. Einnahme. Unter Ausscheidung der zu Gunsten und zu Lasten des Erneuerungsfonds verbuchten Beträge und der für erhebliche Ergänzungen, Verbesserungen und Neubeschaffungen aufgewendeten Kosten beträgt: die Betriebseinnahme 173 801 ℳ., die Betriebsausgabe 69 330 ℳ., der Betriebsüberschuss 104 471 ℳ.; im Jahre 1898 betrug der letztere 92 403 ℳ., daher im Berichtsjahre mehr: 12 068 ℳ. Der Ueberschuss ist wie folgt verwendet worden: zur Tilgung des Anlagekapitals 10 848 ℳ., zur Zahlung der Zinsen für das aufgewendete Anlagekapital 14 539 ℳ., zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 9 868 ℳ., Reinüberschuss zu städtischen Zwecken der Gemeinde Perleberg 41 975 ℳ.

— **Eisenbahnkonsumverein Frankfurt a/M.** Am 1. d. Mts. fand im Sitzungssaale des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a/M. eine Versammlung zur Begründung eines Eisenbahnkonsumvereins statt. Eisenbahndirektionspräsident Thomé erörterte zunächst die Bedürfnissfrage, sie mit der theueren Zeit und den besonders theueren Verhältnissen in Frankfurt a/M. begründend, wies auf die guten Erfolge ähnlicher genossenschaftlicher Vereinigungen wie in Erfurt und Betzdorf hin und theilte mit, dass schon auf eine vor mehreren Wochen gehaltene Umfrage sich über 1 100 der nahezu 4 000 Mitglieder des Allgemeinen Staatseisenbahnvereins bereit erklärt hätten, einem Konsumverein beizutreten. Die vorgelesenen Satzungen wurden mit geringen Aenderungen angenommen. Die Genossenschaft führt die Firma: „Eisenbahnkonsumverein Frankfurt a/M., eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht" und hat ihren Sitz in Frankfurt a/M. Gegenstand des Unternehmens ist der gemeinschaftliche Einkauf von Lebens- und Wirthschaftsbedürfnissen im grossen und Ablass im kleinen an die Mitglieder gegen sofortige Bezahlung. Aufnahmefähig sind die Mitglieder des Allgemeinen Staatseisenbahnvereins Frankfurt a/M. und die ausserhalb seines Bezirks wohnenden Beamten und Arbeiter der preussisch-hessischen Staatsbahnen und der Main-Neckarbahn sowie die Wittwen der im Eisenbahndienst verstorbenen Eisenbahnbediensteten. Der Geschäftsantheil jedes Mitgliedes ist auf 20 ℳ. festgesetzt, welcher sogleich beim Eintritt voll eingezahlt oder nach und nach durch monatliche Einzelzahlungen von mindestens 1 ℳ. ergänzt werden kann. An dem Geschäftsüberschuss nehmen die Genossen nach Maassgabe ihrer Einlage und der in dem betreffenden Geschäftsjahre gekauften Waaren theil. Die Leitung des Vereines liegt in den Händen eines Vorstandes von fünf Mitgliedern und eines Aufsichtsrathes von neun Mitgliedern, welche sämmtlich auf je drei Jahre gewählt werden. Vorläufig sind der Vorsitzende und der Geschäftsführer des Vorstandes auf ein Jahr, der Kassirer auf zwei Jahre und der Kontrolör und stellvertretende Schriftführer auf drei Jahre gewählt worden. Den Waareneinkauf und -Verkauf besorgt der Vorstand, wobei über alle abzuschliessenden Geschäfte nach Stimmenmehrheit beschlossen wird. Der Verkauf der Waaren erfolgt zu Marktpreisen. In jeder ordentlichen Aufsichtsrathssitzung, deren monatlich eine stattfindet, hat der Vorstand über die Geschäftslage zu berichten. Für ihre Mühewaltung können die mit der Geschäftsführung betrauten Vorstandsmitglieder aus der Vereinskasse Vergütungen erhalten, welche auf Vorschlag des Aufsichtsrathes von der Generalversammlung genehmigt werden. In den Aufsichtsrath wurden gewählt die Herren: 1. Eisenbahndirektionspräsident Thomé, Vorsitzender, 2. Rechnungsdirektor Recke, erster stellvertretender Vorsitzender, 3. Betriebswerkmeister Pülm, zweiter stellvertretender Vorsitzender, 4. Eisenbahnsekretär Dick, Schriftführer, 5. Stationsvorsteher I. Kl. Krüger, 6. Vorarbeiter Schäfer, 7. Vorarbeiter Muschler, 8. Schlosser Riese, 9. Schlosser Leilich. Der Vorstand besteht aus den Herren: 1. Regierungsassessor Michels, Vorsitzender, 2. Eisenbahnsekretär Wittlich, Geschäftsführer und stellvertretender Vorsitzender, 3. Rechnungsrevisor Kaiser, Kassirer, 4. Bürodiätar Schmidt, Kontrolör, 5. Eisenbahnsekretär Meyer, stellvertretender Schriftführer. Der Waarenverkauf soll am 1. November beginnen in einem der Eisenbahnverwaltung abgemietheten Geschäftslokal im nicht benutzten Eilgutschuppen der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn. Es ist erfreulich, dass bei der starken Preis-

steigerung für alle Bedürfnisse und dem Zusammenschlusse der Produzenten auch in den Kreisen der Konsumenten das Streben nach genossenschaftlicher Vereinigung zur Erzielung wirthschaftlicher Vortheile mehr und mehr hervortritt. In den Kreisen der Beamten haben solche Vereinigungen schon viele segensreiche Ergebnisse gezeitigt.

— **Der badische Unterstützungsverein (Sterbekassenverein) des Dienstpersonals der Verkehrsanstalten** veröffentlicht über das abgelaufene Rechnungsjahr seinen Rechenschaftsbericht. Das Vermögen des Vereins hat sich in 44 jährigem Bestehen auf 1 565 004 ℳ gehoben und im letzten Jahre einen Zuwachs von 14 539 ℳ erfahren. Die vereinnahmten Zinsen aus den ausstehenden Kapitalien betrugen 47 816 ℳ, die laufenden Beiträge der Mitglieder gaben einen Ertrag von 80 452 ℳ. Diesen Einnahmen standen als wesentlichste Ausgaben gegenüber die Zahlung der Sterbekapitalien von je 1 500 ℳ beim Todesfalle von 77 Mitgliedern, mithin von 112 500 ℳ sowie die 4 692 ℳ betragenden Verwaltungskosten. Die versicherungstechnische Prüfung der Vereinsverhältnisse, welche auf Veranlassung der Aufsichtsbehörde durch Professor H. Kinkelin zu Basel stattfand, hat ergeben, dass das Vermögen des Vereins ausreicht, um folgende zeitgemässe Aenderungen ohne Beitragserhöhungen für die gegenwärtigen Mitglieder einzuführen: 1. dass diejenigen Mitglieder, welche das 80. Lebensjahr erreichen, von weiterer Beitragszahlung befreit werden, und 2. dass die Mitglieder, welche ein Alter von 85 Jahren erreichen, ihr versichertes Kapital bis zum Lebensende mit 4 % verzinst erhalten. Dagegen werden dann neueintretende Mitglieder einen je nach dem Lebensalter um 4 bis 8 ₰ erhöhten monatlichen Beitrag zu leisten haben. Gegenüber dem rechnungsmässigen Soll des Deckungskapitals zeigt das Vermögen ausser einer 10 prozentigen Rücklage für unvorhergesehene Fälle einen verfügbaren Ueberschuss von 19 147 ℳ, welcher mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde dazu verwandt werden soll, den am 1. Juli 1900 über fünf Jahre zum Vereine gehörenden Mitgliedern die Leistung von zwei Monatsbeiträgen zu erlassen. Das Durchschnittsalter der verstorbenen Mitglieder stellte sich auf 63,01 Jahre, die Zahl der Sterbefälle betrug — wie bemerkt — 77, während nach der technischen Veranschlagung auf 89 Sterbefälle zu rechnen war. Die günstige Lage der bereits in den Beharrungszustand eingetretenen Kasse dürfte durch diese Zahlen am besten gekennzeichnet sein. Der Verein führt forthin den zutreffenden Namen „Sterbekassenverein“ und sein bisher mit dem 30 Juni endendes Rechnungsjahr fällt vom 1. Januar 1901 ab mit dem Kalenderjahr zusammen. Für das Halbjahr vom 1. Juli d. J. bis dahin wird also eine Stückrechnung zu legen sein.

— **Der Bau und Betrieb neuer Strassenbahnlinien** für Rechnung der Stadtgemeinde Berlin wird die Stadtverordnetenversammlung nunmehr in einer der nächsten Sitzungen beschäftigen. Die von dem Magistrat beantragte Beschlussfassung lautet in ihrem wesentlichen Inhalt wie folgt: „Die Stadtverordnetenversammlung erklärt sich damit einverstanden, dass in Zukunft grundsätzlich neue Strassenbahnlinien für Rechnung der Stadtgemeinde gebaut und betrieben werden, und dass die Verwaltung des städtischen Strassenbahnwesens einer besonderen Deputation nach § 59 der Städteordnung mit folgenden Befugnissen und Obliegenheiten übertragen wird:

a) Die Deputation hat alle Befugnisse, welche auch anderen städtischen Verwaltungsdeputationen zustehen, insbesondere das Recht der Prozessführung und die Vertretung der Stadtgemeinde nach aussen vor Gerichten und anderen Behörden und zwar auch beim Erwerb und der Veräusserung von Grundstücken, jedoch mit der Einschränkung, dass die Deputation an die verfassungsmässige Mitwirkung der Gemeindebehörden gebunden ist. b) Die beim Bau und Betriebe der städtischen Strassenbahnen zu beschäftigenden Personen werden auf Grund eines Privatdienstvertrages von der Deputation angenommen oder entlassen und mit den erforderlichen Dienstanweisungen versehen. Dasselbe gilt für den oder die Leiter des Betriebes mit der Maassgabe, dass sie vom Magistrat nach Anhörung der Stadtverordnetenversammlung angenommen werden. Wie weit den Angestellten der städtischen Strassenbahn Pensionen zu gewähren sind, insbesondere die Errichtung einer Pensionskasse bleibt der Beschlussfassung der Gemeindebehörden vorbehalten. c) Die Deputation ist befugt, über die Annahme der von den zuständigen Staatsbehörden bei Ertheilung der staatsbehördlichen Genehmigung gestellten Bedingungen innerhalb der von den Gemeindebehörden bewilligten Mittel zu beschliessen. d) Sie hat die Befugniss, die speziellen Bauentwürfe zu genehmigen, deren Ausführung anzuordnen und die fertiggestellten Bauten abzunehmen. e) Sie ist berechtigt zum Abschluss von Verträgen aller Art, welche Bau und Betrieb der städtischen Strassenbahnen mit sich bringen, auch wenn sich ihre Wirkung über das laufende Etatsjahr hinaus erstreckt. f) Sie ist zuständig zur Feststellung der Fahrpläne. g) Für jede ununterbrochene Fahrt ist ein Einheitspreis von 10 ₰ zu erheben. Es sind Abonnements-, Schüler- und Arbeiterfahrkarten einzuführen, deren Preise nur der Beschlussfassung der Deputation unterliegen. h) Die Deputation ist berechtigt, einzelne ihrer Befugnisse und Obliegenheiten ständig oder vorübergehend an Unterkommissionen oder an den oder die Leiter der städtischen Strassenbahn zu übertragen. An ihren Sitzungen nehmen der oder die Leiter und ihre Vertreter mit berathender Stimme theil.“

— **Grosse Berliner Strassenbahn.** Die Verwaltung steht dem „Berl. Akt.“ zufolge mit der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen in Verhandlung wegen Ankaufs der Bahn vom Schlesischen Bahnhof in Berlin nach Stralau und durch den Spreetunnel nach Treptow. Auch die geplante und zum Theil bereits in der Ausführung begriffene Verlängerung der Strassenbahn nach Cöpenick an der linken Spreeseite würde dann voraussichtlich an die Grosse Berliner Strassenbahn übergehen. Die Konzessionsdauer dieser Linien geht bis zum Jahre 1936.

— **Personalnachrichten.** Der Vorstand der gr. Eisenbahnbauinspektion Neustadt i/Schw., Oberingeniör Otto Hardung, wurde unter Belassung des Titels „Oberingeniör“ zum Centralinspektor ernannt und der Generaldirektion der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen zur Dienstleistung zugetheilt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Stand der Bahnbauten Ende August** d. J. Am 1. August d. J. standen 7 km Hauptbahnen und 610,1 km Lokal-(Klein) Bahnen im Bau. Im Laufe des Monats August ist das zweite Gleis in der Südbahnstrecke Klausen-Waidbruck (5,6 km) dem Betriebe übergeben worden und verblieben mit 1. September nur 1,4 km Hauptbahnen (drittes Gleis in der Strecke Franzensfeste-Militärhaltestelle) im Bau. An Lokal- und Kleinbahnen sind durch den Baubeginn einer Linie der Grazer elektrischen Kleinbahnen, dann der Lokalbahn Hinter-Treban-Lochowitz (24,5 km) sowie der Krakauer elektrischen Kleinbahnen und einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen 35,6 km zugewachsen; dagegen sind durch die Vollendung einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen, dann durch die Eröffnung der Lokalbahn Stankau-Ronsperg sowie durch die Eröffnung der Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf und durch die Eröffnung der Lokalbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau insgesammt 42,2 km Lokal- und Kleinbahnen abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates August 603,5 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

Danach bietet der Stand der Eisenbahnbauten ein recht unerfreuliches Bild.

— **Stand der Fahrbetriebsmittel in Oesterreich.** Nach einem im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ veröffentlichten Ausweise belief sich der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am 31. Dezember 1899 auf 5 262 Lokomotiven, 4 108 Tender, 12 106 Personen- und 123 495 Güterwagen. Hiervon waren 25 Personen- und 3 496 Güterwagen nicht Eigenthum der Bahnen, sondern fremden Parteien gehörig. Unter den Güterwagen befanden sich 2 164 Kesselwagen, hiervon 1 237 für den Petroleumtransport. Im Vergleiche zum Stande am Schlusse des ersten Halbjahres 1899 hat sich dieser am Ende des zweiten Halbjahres 1899 um 156 Lokomotiven, 119 Tender, 317 Personenwagen und 2 959 Güterwagen vermehrt.

— **Statistik der Unfälle beim Kuppeln von Eisenbahnfahrzeugen.** Einer vom „Oesterr.-ungarischen Eisenbahnblatt“ veröffentlichten statistischen Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass im ersten Halbjahre 1900 auf sämmtlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen 19 Fälle von Verunglückungen beim An- und Auskuppeln der Fahrbetriebsmittel vorgekommen sind. Bei einer Gesammtleistung in demselben Halbjahre von 31 085 000 Zugkm entfällt sonach ein derartiger Unfall auf je 1 636 000 Zugkm, während nach den vorliegenden statistischen Nachweisungen des Jahres 1898 bei den deutschen Bahnen auf 1 567 800 Zugkm und bei den gesammten österreichisch-ungarischen Bahnen auf 1 856 500 Zugkm ein solcher Unfall kommt. Uebrigens werden die Versuche wegen Einführung einer selbstthätigen Kuppelung eifrig fortgesetzt; bekanntlich hat sich auch die letzte Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit dieser Frage beschäftigt.

— **Umarbeitung der Güterklassifikation** bei den Eisenbahnen. Diese auf Anregung der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung eingeleitete planmässige Umarbeitung schreitet nur langsam vorwärts. Dem Vernehmen nach wird am 17. d. Mts. im Eisen-

bahnministerium eine Besprechung stattfinden, welche die Gruppe „Eisen" zum Gegenstande hat und an der die Fachreferenten des Eisenbahnministeriums, ferner Vertreter der anderen an der Frage betheiligten Oberbehörden, der Eisenbahnen und der Interessenten theilnehmen werden. In dieser Besprechung werden die Gegenvorschläge zur Berathung gelangen, welche von dem Interessentenausschuss ausgearbeitet worden sind.

— **Umbau des Reichenberger Bahnhofes.** Die Vorarbeiten wegen des Umbaues des Reichenberger Bahnhofes sind, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, beendigt. Der gesammte Kostenaufwand des Umbaues ist mit 5 200 000 Kr. veranschlagt. Von den betheiligten Bahnen hat die Aussig-Teplitzer Eisenbahn sich bereits zu der Leistung eines Beitrages von 640 000 Kr. verpflichtet. Nunmehr werden also die Beiträge der sächsischen Staatsbahnen (hinsichtlich der Zittau-Reichenberger Bahn), der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Reichenberg-Gablonzer Bahn im Verhandlungswege sicherzustellen sein. Die Durchführung des Umbaues wird mehrere Jahre erfordern. Die Regierung strebt indessen, wie schon früher mitgetheilt, die Inangriffnahme der dringlichsten Bauherstellungen noch in diesem Jahre an. Ueberdies wird aber dem Vernehmen nach die Durchführung der Enteignungsverhandlung in betreff der gesammten für den Umbau erforderlichen ausgedehnten Gründe geplant, um die Reihenfolge der Bauherstellungen sachgemäss feststellen zu können.

— **Neue Bahnbauten in Vorarlberg.** Vor wenigen Tagen wurde, den „Mittheilungen des deutschen und österreichischen Alpenvereins" zufolge, am sogenannten Oelrain bei Bregenz der erste Spatenstich zur Bregenzerwaldbahn gethan; gleichzeitig wurden die Arbeiten in Kennelbach begonnen, und in Egg ist man daran, die Bauloose zu vergeben. Die Bahn erhält in der Strecke von Bregenz nach Bezau die ungefähre Länge von 35 km und soll im Juni 1902 eröffnet werden. Während nun an diesem Verkehrswerk bereits gebaut wird, schreitet auch ein zweites seiner Verwirklichung entgegen. Es ist dies die geplante Strassenbahn von Dornbirn nach Lustenau, welche voraussichtlich auch Anschluss an die Bregenzerwaldbahn erhalten dürfte.

— **Lokalbahnen im nördlichen Böhmen.** Durch die erfolgte Konzessionirung der 25,5 km langen Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf an den Bezirksausschuss von Friedland erscheint die dritte der für das industriereiche nordöstliche Böhmen von erheblichem wirthschaftlichen Werthe sich darstellenden Lokalbahnen der Verwirklichung näher gerückt. Ein Anschluss der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf an das preussische Staatsbahnnetz wird angestrebt. Die Darmstädter Bank, welcher im Vereine mit der Firma Bachstein der Bau und die Finanzirung der drei Lokalbahnen übertragen worden ist, nimmt die Ausgabe von Prioritätsobligationen im Betrage von 3 000 000 Kr. in Aussicht.

— **Versuche mit elektrischem Betriebe auf Fernbahnen.** Am 14. September fanden in Budapest in Anwesenheit der Vertreter des ungarischen Handelsministeriums, der Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt, der ungarischen Staatsbahnen und der technischen Hochschule Probefahrten mit der von der Firma Ganz & Co. in Budapest erbauten elektrischen Lokomotive auf der im Bereiche der Alt-Ofner Insel hergestellten vollspurigen Versuchsbahn statt. Die Kommission, deren Bericht dem ungarischen Handelsminister vorgelegt wurde, äusserte sich sehr günstig über das Ergebniss und empfahl die Vornahme von Probefahrten mit der Ganz'schen Maschine auf einer längeren Linie der Staatsbahnen mit Verwendung für die Förderung von Zügen verschiedener Rangordnung. Bemerkt sei, dass die Firma bereits eine Anzahl dieser Maschinen nach Oberitalien für die Strecken Lecco- Colico-Sondrio und Colico-Chiavenna geliefert hat.

— **Torontáler Lokalbahnen.** Eine Kommission hat in den letzten Tagen die 405 km langen Bahnlinien bereist, um über deren Zustand sich genau zu unterrichten. An Fahrbetriebsmitteln wurden übernommen 24 Lokomotiven, 64 Personenwagen, 10 Postwagen, 367 Güterwagen und 3 Schneepflüge. In dem angeführten Bestande sind auch die Fahrbetriebsmittel der schmalspurigen Bahn Nagy-Becskerek-Zsombolya mitinbegriffen. Der Betriebsvertrag, der zwischen den Torontáler Lokalbahnen und der Temesvár-Módoser Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu Recht bestand, bleibt auch während der Betriebsführung durch die ungarischen Staatsbahnen bis zum 31. Dezember 1903 in Kraft, vom 1. Januar 1904 angefangen jedoch wird der Betrieb auf der letztgenannten Bahn auf Grund des sogenannten Normalvertrages geführt werden.

Zur Besserung der finanziellen Lage der Torontáler Lokalbahnen wird die Aufnahme eines Komitatsanlehens in der Höhe von 2 500 000 Kr. nothwendig, dessen Zinsen im Wege einer besonderen Steuer sicher zu stellen sein werden.

— **Tarifbegünstigung für die Zündhölzchenindustrie Ungarns.** In der Entwickelung der ungarischen Zündhölzchenindustrie zeigte sich in den letzten Jahren wohl ein erfreulicher Aufschwung, trotzdem ist ihre Lage durch den Wettbewerb der älteren und kräftigeren österreichischen Industrie schwierig. Die Interessenten haben sich wiederholt an die ungarischen Staatsbahnen um tarifarische Unterstützung gewendet. Für das Rohmaterial und für das Halbfabrikat wurden auch bereits entsprechende Tarifermässigungen gewährt, bezüglich Versetzung der Zündhölzchen in eine niedrigere Tarifklasse verhielten sich jedoch die ungarischen Eisenbahnen bisher ablehnend. Um jedoch die Industrie auch bezüglich des Erzeugnisses selbst thunlichst zu unterstützen, haben sich die ungarischen Staatsbahnen jetzt entschlossen, Zündhölzchensendungen im Verkehr nach Oesterreich in beliebigen Mengen nach der Stückgutklasse II zu tarifiren, welches Zugeständniss einer 20- bis 25 prozentigen Frachtermässigung gleichkommt.

— **Beförderung von Neu-Mais ausser der Reihe.** Von der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen wurde verfügt, dass auch in diesem Jahre wie in früheren die in Säcken oder in loser Schüttung (alla rinfusa) zur Aufgabe gelangenden Neu-Maissendungen in gerebbeltem Zustande vom 8. d. Mts. bis auf Widerruf, jedoch spätestens bis Ende Februar 1901 vor allen anderen Wagenladungsgütern und Getreidesendungen in erster Reihe, jedoch in der Reihenfolge der Aufgabe der Neu-Maissendungen, verladen und abgesendet werden.

— **Dynamitattentat gegen einen Stationsvorstand.** Am 27. September wurde gegen den Stationsvorstand von Gavosdia, kurz nachdem er nach Abfahrt eines Schnellzuges aus der Station in seine Kanzlei zurückgekehrt war, ein Attentat verübt. Er hatte sich eben an seinen Tisch gesetzt, als er einen dumpfen Fall hörte, dem ein gewaltiger Knall folgte. Man hatte durch das Fenster in die Kanzlei Dynamit geworfen, das sich entzündete und einen Theil der Zimmereinrichtung zertrümmerte. Glücklicherweise blieb der Stationsvorstand unverletzt. Es wurde eine strenge Untersuchung eingeleitet.

Vereinsausland.

— **Beförderung der Fahrräder auf englischen Eisenbahnen.** Den „Railway News" zufolge haben die Herren Howard Vincent, Gladstone und andere eine Gesetzvorlage, betreffend Abänderung der Akte von 1888 über den Eisenbahn- und Kanalverkehr eingebracht, worin auch zeitgemässe Bestimmungen behufs besserer Beförderung der Fahrräder enthalten sind. Die Vorlage stand am 4. Juli in erster Lesung vor dem Unterhause. Die Eisenbahngesellschaften haben in Zukunft ihren Reisenden alle zweckmässigen Erleichterungen bezüglich der Beförderung ihrer Fahrräder zu gewähren und werden daher für geeigneten und genügenden Raum zu deren Unterbringung und Beförderung auf den Zügen und Dampfern Vorkehrungen treffen müssen. Auf Verlangen der Reisenden von Eisenbahnzügen und Dampfern müssen ihre Fahrräder mit dem Zuge oder Dampfer befördert werden, den sie selbst benutzen. Ferner sollen den mit ihren Fahrrädern reisenden Personen an derselben Ausgabe, wo sie ihre Fahrscheine lösen, auch Frachtscheine für die Räder ausgeliefert werden. Gesellschaften, deren Eisenbahnstrecken nur Theile einer grösseren Eisenbahn- und Dampfschifffahrtslinie sind, haben Erleichterungen für die durchgehende Beförderung der Fahrräder zu entsprechenden Frachtsätzen zu gewähren. Für die Beförderung eines Fahrrades mit dem von dessen Eigenthümer benutzten Zuge darf die Gesellschaft nicht mehr fordern, als der höchste im ersten Theile des Tarifs aufgeführte Satz beträgt, und zwar einschliesslich sämmtlicher Kosten für Platz, Auf- und Ausladen sowie für die Beförderung von einer Eisenbahn zu einer anderen zwischen Abfahr- und Bestimmungsstation des Radeigenthümers. Für Lagerung und Aufbewahrung von Fahrrädern, deren Eigenthümer auf derselben Bahnlinie reisen, darf deren Gesellschaft nicht höhere Beträge fordern, als die höchsten Sätze im zweiten Theile des Tarifs betragen. Dieser gibt als höchsten Satz für Einschreibegebühren eines Zweirades und für eine Beförderungsstrecke von 12 Meilen (19,3 km) 3 d = 25 ₰, für jede weitere Entfernung über 12 Meilen 6 d = 51 ₰ an. Entsprechend höhere Frachtsätze sind für Dreiräder und Mehrsitzer festgesetzt. Der im Tarif angegebene Höchstbetrag für die Lagerung eines Zweirades während einer Zeitdauer bis zu 48 Stunden ist 2 d = 17 ₰; der Aufschlag für jeden weiteren Tag oder Theil eines Tages beträgt 1 d oder 8,5 ₰. Entsprechend höher ist das Lagergeld für Dreiräder und Mehrsitzer. Sofern die Gesellschaften selbst oder ihre Angestellten Schuld daran sind,

haften erstere für Verlust und Beschädigung der Fahrräder sowie für übermässige Verzögerung in deren Aushändigung an die Eigenthümer.

— **Konferenz zur Durchsicht der russischen Getreidetarife.** Am 18. September/1. Oktober d. J. haben im Eisenbahndepartement die Berathungen der Konferenz zur Durchsicht der Eisenbahngetreidetarife begonnen. An der Konferenz nehmen nicht weniger als 200 Personen theil, darunter Vertreter der Eisenbahnen, der Landwirthschaft, des Getreidehandels und der Mahlindustrie. In den Handels- und Industriekreisen wird man begreiflicherweise ein lebhaftes Interesse für diese Frage hegen, weshalb wir auch in nächster Zeit über den Fortgang der Verhandlungen, über die in der russischen Tagespresse gewiss ausführlich berichtet werden wird, Mittheilung machen werden, da auch die deutschen Hafenplätze Königsberg i. Pr. und Danzig sehr wesentlich an der Entscheidung der Frage betheiligt sein können.

— **Ueberall Kohlennoth!** Auch in Russland werden die Klagen täglich lauter und die Hilferufe immer dringender. In Russland ist die Kohlennoth aber mehr als in anderen Ländern abhängig von der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen. Bei den verschiedenen Berathungen über Mittel und Wege zur Beseitigung der täglich drückender werdenden Kohlennoth ist von den Grubenbesitzern immer wieder auf den Mangel an Wagen in den Kohlenbezirken als auf einen der wesentlichsten Mängel hingewiesen worden. Thatsächlich ist der Mangel an Kohlen auf die Steigerung des für industrielle Zwecke nöthigen Bedarfs zurückzuführen. Der Eisenbahnfiskus hat daher in den letzten Jahren trotz bescheidener Neuanschaffungen Mühe gehabt, den Ansprüchen an rollendem Material gerecht zu werden. Die Mahnungen des Eisenbahnfiskus, dass die Verbraucher ihren Bedarf zeitig decken mögen, bleiben erfolglos, da die Gruben nicht einmal den täglichen Bedarf decken können. Von der Anschaffung von Vorräthen kann demnach keine Rede sein. In der russischen Eisenbahnverwaltung hält man an dem Grundsatz fest, dass es durchaus unwirthschaftlich ist, so viele Wagen anzuschaffen, als zur Zeit der herbstlichen Verkehrshochfluth erforderlich erscheinen. Die Berechtigung dieses Standpunktes lässt sich aber doch wohl bestreiten. Es ist ohne Zweifel ein Verlust, wenn Güter aus Wagenmangel auf Beförderung warten müssen. Die beständigen Frachtanhäufungen auf den russischen Eisenbahnen, die im Herbst eintreten und sich bis in den Hochsommer hinein verschleppen, also während das Jahr über dauern, dürften namentlich bei Getreidehändlern, Landwirthen, Zuckerfabrikanten und sämmtlichen Kohlenverbrauchern einen anderen Gesichtswinkel zur Beurtheilung der Wagenfrage geschaffen haben, als es der der Eisenbahnverwaltung ist. Doppelt schwere Folgen müssen entstehen, wenn Wagenmangel und Kohlennoth zusammentreffen, d. h. wenn die vorhandenen Kohlen, wie das jetzt der Fall ist, nicht ohne Aufenthalt befördert werden können. Es fragt sich nun, ob es nicht Mittel gibt, um dem Missstand in der Weise entgegenzutreten, dass die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Betriebsmaterials in erster Linie für die bevorstehende Verkehrshochfluth und auch für die Dauer erhöht wird.

Vor vier Jahren, als der Wagenmangel ganz besonders stark auftrat, beschloss das Ministerium der Verkehrsanstalten, die Tragfähigkeit der Wagen von 610 Pud auf 750 Pud zu erhöhen. Ob die gegenwärtig vorhandene grössere Anzahl von Wagen von 750 Pud Tragfähigkeit aus Neubauten oder aus Umbauten besteht, können wir nicht angeben, wir stellen nur die Zunahme der Zahl der Wagen höherer Tragfähigkeit fest. Aber es wäre noch in ernste Erwägung zu ziehen, ob nicht neben der vorbezeichneten Maassnahme noch andere ergriffen werden können, um namentlich ein schnelleres Ausladen zu ermöglichen und dadurch den Umlauf des rollenden Materials zu beschleunigen.

Da das sogenannte „Anordnende Büro" in Charkow die Vertheilung der vorhandenen Wagen im Kohlenbezirk in der Hand hat, so wäre es seine Aufgabe, Maassnahmen in den oben angedeuteten Richtungen zu befürworten. Der Unterstützung der Grubenbesitzer und nicht zum mindesten der Industriellen ist das Büro wohl sicher, handelt es sich doch um einen Nothstand, der einzelnen Betrieben bei einer, wie es scheint, unvermeidlichen Verschärfung die Lebensader unterbinden kann.

Diese z. Zt. recht schwer auf vielen Verhältnissen lastende Kohlennoth hat wie bekannt dazu geführt, Amerika als Lieferer in Anspruch zu nehmen. Wie wir in der deutschen „St. Petersburger Zeitung" lesen, sind die Mengen bisher allerdings nicht gross, denn es sind den einzelnen Ländern Europas bis Ende August zugeführt worden: England 150 000 t, Oesterreich 100 000 t, Italien und Südfrankreich 50 000 t, Russland 200 000 t. Die Chasapeake-Ohiobahn soll mit der russischen Regierung einen Vertrag über die Lieferung von weiteren 600 000 t abgeschlossen haben. Diese Verhältnisse, die offenbar das Ergebniss einer nur vorübergehenden, eigenartigen Gestaltung besonders ungünstiger Umstände sind, haben den Muth der Herren Amerikaner mächtig anschwellen und deren Berechnungen für die Zukunft ganz eigenartige Blüthen treiben lassen.

Man ist in Amerika der Meinung, dass die gegenwärtige Ausfuhrbewegung in Kohle auf eine industrielle Auswanderung nach diesem Lande, auf eine allmähliche Verlegung grosser europäischer Industriewerke nach Amerika, als der billigsten Bezugsquelle für Roh- und Heizmaterial, hinzudeuten scheint. Ein solcher Zuwachs der amerikanischen Industrie könnte nur willkommen geheissen werden, sagt man in Amerika, denn damit würden von anderen Ländern in sich geschlossene industrielle Organisationen mit grossem Kapital und mit Kunden in anderen Theilen der Welt nach Amerika verlegt werden und Tausende von Arbeitern würden dort dadurch lohnende Beschäftigung erhalten. Diese Uebertragung europäischer Fabriken nach Amerika soll sogar schon begonnen haben und je mehr diese Bewegung zunimmt, um so weniger Rohmaterial und um so mehr Industrieerzeugnisse würde Amerika versenden können und um so weniger von letzteren im Auslande zu kaufen genöthigt sein. Amerika würde in Zukunft mehr für heimischen Gebrauch herstellen und noch mehr für Auslandbedarf ausführen.

Ob das nicht alles etwas zu eilig ist? So lange die Kohlennoth nicht eine Folge von Mangel an natürlichen Beständen, sondern wie in Russland mehr eine Folge der Leistungsunfähigkeit der Eisenbahnen und der Kohlenbergwerke ist, so lange werden die Träumereien von der schönen Zukunft und der Uebersiedelung der europäischen Industrie nach Amerika Träume bleiben. Aber allerdings wird es wohl hohe Zeit sein, dass die Absichten, neue Bahnen im Donezgebiete zu bauen, auch ausgeführt werden, sonst könnte die Abhängigkeit von ausländischer Zufuhr immer grösser werden. Russland hat übrigens stets eine starke Einfuhr an Kohlen aus England gehabt, um die westlichen Provinzen des Reiches an der Ostsee, in denen die Industrie blüht, mit dem erforderlichen Brennmaterial zu versorgen. Es kann daher in Russland von Kohlennoth auch immer nur im Süden und im Zarthum Polen die Rede sein. Erst wenn das Ausland seine Zufuhren einstellen sollte, würde die Kohlennoth für Russland, namentlich für die Gebiete an der Ostsee brennend werden. Davon ist aber noch keine Rede.

— **Umbenennung russischer Eisenbahnstationen.** Auf dem Kongress der Vertreter der Eisenbahnen ist entschieden worden, wie Petersburger Zeitungen mittheilen, gleichnamige Eisenbahnstationen umzubenennen, um Verwechselungen bei Reisen und bei der Güterbeförderung vorzubeugen. 600 Stationen sind neue Namen zu geben und bis jetzt sind auch schon in jedem Jahre einige Stationen umgetauft worden. Beim Namengeben der Eisenbahnstationen hat man bisher leider zu wenig darauf geachtet, gleichnamige Benennungen zu vermeiden. So gibt es z. B. 11 Stationen, die ihre Benennung vom Namen Alexander haben, wie Alexandria, Alexandrowka, Alexandrowskaja usw. Recht oft ist es daher vorgekommen, dass Fahrkarten nach solchen Stationen verkauft worden sind, wohin die Personen gar nicht reisen wollten. Beispielsweise wurde eine Anzahl Arbeiter nach der Station Petrowsk der Rjäsan-Ural-Eisenbahn geschickt, während sie nach der Station Petrowsk der Wladikawkas-Eisenbahn, am kaspischen Meere, reisen wollten. Ein Arbeiter wünschte nach der Stadt Georgiewsk im Tergebiet zu reisen, erhielt aber eine Fahrkarte nach der Station Georgiewsk der Riga-Orelbahn; der Arbeiter fuhr anstatt nach dem Süden nach dem Norden. Am häufigsten sind Verwechselungen im Güterverkehre vorgekommen, weil gewöhnlich in der Eile in den Frachtbriefen nur der Name der Station und nicht auch der Name der Eisenbahn, an der die Station liegt, eingetragen wird. Es kann ja wohl keinem Zweifel unterliegen, dass dem Verkehre ein Dienst durch die Umbenennung erwiesen werden wird. Aber die Arbeit ist nicht leicht und die entstehenden Kosten können recht bedeutend werden.

— **Ueber die sibirische Eisenbahn und den Welthandelsweg nach Ostasien** enthalten die „Berl. N. Nachr." eine Darlegung, die mit der in dieser Zeitung vertretenen Anschauung über die geringe Bedeutung der sibirischen Bahn für den Welthandelsverkehr durchaus übereinstimmt; wir lassen sie hier folgen: Die Nachricht, dass die russische Regierung, um die Truppentransporte nach der Mandschurei zu beschleunigen, seit einigen Wochen die Beförderung von Auswanderern auf der sibirischen Bahn völlig eingestellt hat, wirft ein grelles Schlaglicht auf die Zustände dieses Riesentransportweges, dessen Leistungsfähigkeit bekanntlich schon des öfteren lebhaft angezweifelt wurde. „Zur Zeit können täglich in jeder Richtung nur drei Personenzüge verkehren, doch ist man bestrebt, den Verkehr bis auf 7 Züge in 21 Stunden zu steigern," so wird uns gemeldet, und doch hat sich hier und da die Anschauung geltend gemacht, die Vollendung der Bahn, die allerdings erst in einigen Jahren zu erwarten steht, werde eine völlige Umgestaltung des europäisch-ostasiatischen Handels mit sich bringen.

Der neue sibirische Schienenweg werde als mindestens ebenbürtiger Nebenbuhler der heutigen Seehandelsstrasse durch den Suezkanal um Asien herum, wenn auch nicht den ganzen, so doch wenigstens einen beträchtlichen Theil des Waarenverkehres zwischen Europa und Ostasien an sich reissen. Dass diese Möglichkeit völlig ausgeschlossen ist, zeigt nicht allein das Versagen der Eisenbahn gegenwärtig, wo es sich um den Transport einiger Tausende oder Zehntausende von Soldaten handelt, sondern noch deutlicher eine allgemeine Betrachtung der Bedingungen, unter denen sich der Verkehr nach dem fernen Osten heute abwickelt. Die Entfernung zwischen Wladiwostok oder Port Arthur einerseits und den grossen Häfen der Nordsee andererseits, in denen sich der Haupttheil des europäisch-ostasiatischen Handels abwickelt, beträgt auf dem Ueberlandwege durch Sibirien rund 11000 km. Nehmen wir an, auf diesem Wege verkehrten die Güterzüge, allen nothwendigen Aufenthalt eingerechnet, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde oder 240 km im Tage (Anm. d. Schriftl. Diese Annahme ist doch wohl zu niedrig!), so erfordert die Zurücklegung des Weges einen Zeitraum von nicht weniger als 46 Tagen, oder ungefähr die gleiche Zeit, in der die Frachtdampfer des Lloyd oder der Hamburg-Amerikalinie die Strecke Bremen- bezw. Hamburg-Schanghai zurücklegen; an Zeit würde also nichts gespart werden. Wie steht es nun mit den Frachten? Legt man der Berechnung der Bahnfracht den gewiss sehr mässigen Frachtsatz von 2 ₰ für das Tonnenkilometer zu Grunde, so kostet die Tonne Frachtgut von der russischen Pacificküste bis zum Nordseehafen im günstigsten Falle 220 ℳ Fracht. Dagegen gehen die Seefrachtsätze unserer grossen deutschen Gesellschaften für die Fahrt Bremen- bezw. Hamburg-Schanghai oder Hongkong nicht über 23—33 ℳ für die Tonne hinaus, während nach den japanischen Häfen Yokohama und Hiogo etwa 25—35 ℳ, nach Nagasaki etwa 35—48 ℳ für die Tonne gezahlt werden. Diese Ziffern lassen ohne weiteres erkennen, dass für den Güterverkehr grossen Stiles nach und von Ostasien der Landweg völlig ausgeschlossen bleiben wird, von den weiteren für ihn ungünstigen Momenten völlig abgesehen. So die Nothwendigkeit der mehrfachen Umladung, die mancherlei Schwierigkeiten des Bahntransportes, die sich aus dem arktischen Klima des von der Bahn durchquerten Gebietes ergeben und die erst angenommene Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 km in der Stunde schwerlich gestatten werden. Im Winter werden oft genug Schneeverwehungen, im Sommer Wasserschäden die Strecke für längere oder kürzere Perioden unpassirbar machen, zumal da die Brücken meist aus Holz leicht gebaut sind und die Hebung derartiger Hindernisse in den spärlich bevölkerten Gebieten mit grossen Schwierigkeiten und Zeitverlusten verknüpft sein muss. Aus diesen Gründen wird die sibirische Bahn, deren Bedeutung für die Erschliessung Sibiriens und die Vertheidigung Russlands indess keineswegs zu unterschätzen ist, niemals zu einer grossen Schlagader des internationalen Güterverkehres werden. Für ihn bleibt das Meer die Hauptverkehrsstrasse, da sie die billigste und leistungsfähigste und zudem stets gangbar ist, und so wird sich auch der Güteraustausch Europas mit Ostasien nach wie vor auf dem Seewege vollziehen. Diese unüberwindliche Ueberlegenheit des Seeweges aber zwingt Deutschland, alles daran zu setzen, um auf dieser Weltverkehrsstrasse mit seiner grossen Handelsschifffahrt nicht in Abhängigkeit zu gerathen von der Gnade und Ungnade anderer Mächte.

— **Schantung-Eisenbahngesellschaft.** Der Bericht der Direktion über das erste vom 10. Oktober 1899 bis 31. März d. J. reichende Geschäftsjahr erwähnt, dass zur örtlichen Leitung der Bergbauunternehmungen in der Provinz Schantung als Organ der Gesellschaft eine Bergbaudirektion in Tsingtau eingesetzt wurde, während die Direktion und der Verwaltungsrath ihren Sitz in Berlin haben. Die zur Vorbereitung der Muthungen nöthigen Feststellungen der Grubenfelder sind bereits in Angriff genommen. Die Verwaltung wird dafür sorgen, dass diese Arbeiten, welche durch die gegenwärtigen Wirren seit Ende Juni d. J. unterbrochen worden sind, sobald es die Lage der Verhältnisse gestattet, wieder aufgenommen werden. Durch die allgemeine Untersuchung sind, abgesehen von einigen grösseren Eisenerzlagern, innerhalb des Konzessionsgebietes fünf grössere Steinkohlenreviere nachgewiesen worden, von denen drei in die Zone längs der im Bau begriffenen Bahn von Tsingtau nach Tsinanfu und zwei in den südlichen Theil der Provinz fallen. Die Hauptarbeit des Unternehmens ist zur Zeit darauf gerichtet, auf dem dem Meere zunächst liegenden Kohlenreviere, demjenigen südlich von Weihsien, dem Endpunkte der zuerst dem Betriebe zu übergebenden Bahnstrecke Tsingtau-Weihsien, das Vorhandensein von Kohlenflötzen zu ermitteln, welche einen der europäischen Technik entsprechenden Tiefbau ermöglichen. Zu diesem Zwecke sind im Revier von Weihsien eine grössere Anzahl von Bohrlöchern sowie mehrere Versuchsschächte niedergebracht worden, durch welche an verschiedenen Stellen Flötze von abbauwürdiger Mächtigkeit nachgewiesen wurden. Die Bergingeniöre waren bis in die Mitte des Jahres damit beschäftigt, die Ausdehnung und Lage dieser Flötze durch weitere Bohrungen näher festzustellen. Die Analysen, denen sowohl die auf dem Weihsienrevier geförderten Bohrkerne als auch Kohlen aus chinesischen Gruben dieses Reviers und des Poschanthales hier unterzogen worden sind, berechtigen zu der Hoffnung, dass die Steinkohlenlager der Provinz Schantung für Hausbrand, für Kesselfeuerung und sonstige industrielle Zwecke ausreichendes Material enthalten. Die Aufwendungen bei der Bergbaudirektion Tsingtau betragen bisher 1406748 ℳ.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahn.** Eine Depesche des „Daily Telegraph“ berichtet aus Lourenço Marques vom 2. d. Mts., dass die Eisenbahn von Komatipoort nach Pretoria jetzt die Bezeichnung „Reichs-Militärbahn“ führt.

— **Die längste elektrische Vollbahn** mit Stromzuführung durch eine dritte Schiene ist die kürzlich eröffnete Eisenbahn zwischen Albany und Hudson in Nordamerika. Die 56,3 km lange Strecke gehört der Albany- und Hudson-Eisenbahngesellschaft und entspricht in ihrem Unterbau den für Dampfbahnen geltenden Vorschriften. Die zum Betriebe erforderliche Elektrizität wird, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ nach Angaben der Zeitschrift „The Railway and Engineering News“ mittheilt, aus vorhandenen Wasserkräften gewonnen und als Wechselstrom mit 12000 Volt Spannung an die Bahn geleitet, wo auf einer Reihe von Unterstationen die hochgespannten Wechselströme in niedriggespannte Gleichströme von 550 Volt Spannung umgewandelt werden. In den von der Bahn berührten Landstrichen wird Ackerbau und Viehzucht getrieben, auch sind gewerbliche Anlagen vorhanden, so dass der Güterverkehr voraussichtlich ein bedeutender werden wird. Um Menschen und Vieh von dem Bahnkörper fernzuhalten, ist die Bahn auf ihrer ganzen Länge an jeder Seite mit einem engmaschigen Drahtgitter eingefriedigt. An den Planübergängen ist die dritte Schiene unterbrochen, die Fortleitung des Stromes an der Unterbrechungsstelle geschieht durch ein unterirdisch verlegtes Kabel. Die Lokomotive hat Aehnlichkeit mit der im Tunnel der Baltimore- und Ohiobahn in Baltimore fahrenden elektrischen Lokomotive. Man vermuthet, dass die Bahn nur die Anfangsstrecke einer später herzustellenden elektrischen Vollbahn zwischen Albany und Newyork sein wird. Die Baukosten werden für 56,3 km Bahnlänge zu 10500000 ℳ angegeben.

Allgemeines.

— **Der Telephonograph.** Selten hat eine Erfindung auf dem Gebiete der Fernsprechtechnik solches Aufsehen erregt, wie der kürzlich in Fachkreisen vorgeführte und in seinem Konstruktionsprinzipe bekannt gegebene Telephonograph — auch Telegraphon genannt — des dänischen Ingeniörs Valdemar Poulsen. Wir lesen darüber im „Archiv für Post und Telegraphie“ folgendes. Der Telephonograph ist ein Phonograph, bei welchem das Aufschreiben der Sprechwellen nicht mechanisch auf eine Wachswalze, sondern magnetisch auf einen Stahldraht oder ein Stahlband mittelst eines kleinen Elektromagnets erfolgt, an dessen Polen der Draht oder das Band vorbeibewegt werden. Es ist eine überraschende Erscheinung, dass die durch die Sprechströme in den Elektromagnetkernen eines Fernsprechers hervorgerufenen geringen magnetischen Aenderungen schon kräftig genug sind, entsprechende magnetische Aenderungen wieder in einem an den Polen dicht vorbeigeführten dünnen Stahlbande zu erzeugen. Die Aenderungen in dem remanenten Magnetismus des Stahlbandes sind sogar dauernd und so scharf begrenzt, dass die gleichen Töne, welche die Aenderungen verursachten, wiedergegeben werden, wenn man das Stahlband in derselben Richtung an den Polen eines kleinen Elektromagnets vorbeibewegt und die in den Elektromagnetwickelungen erzeugten Induktionsströme zu einem Fernhörer leitet. In dem Fernhörer werden dann die auf dem Stahlbande magnetisch aufgezeichneten Sprechwellen als Töne so oft wiedergegeben, wie das Stahlband vor den Magnetpolen vorbeigeführt wird. Die Versuche haben noch keine Grenze für die Wiederholungszahl und die Dauer der magnetischen Aufzeichnung ergeben.

Soll die Lautaufzeichnung von dem Stahlband entfernt, die magnetische Schrift also weggelöscht werden, so braucht man nur das Stahlband wieder vor dem kleinen Elektromagnet vorbeizuziehen, der aber für diesen Zweck durch einen konstanten Batteriestrom dauernd gleichmässig stark magnetisirt sein muss. Der Telephonograph gibt die menschliche Stimme ungleich deutlicher und mit reinerer Klangfarbe wieder, als die besten Phonographen der bisherigen Konstruktion.

Neben dem allgemeinen Interesse, das dieser wunderbare Apparat erweckt, ergibt sich noch die wichtigere Frage, ob der

Telephonograph für den Fernsprechdienst selbst nutzbar gemacht werden kann. Diese Frage dürfte in mehrfacher Beziehung zu bejahen sein. Nach dem Ergebnisse der angestellten Versuche ist eine praktische Verwendung des Apparates als Fernsprecherphonograph, als Vielfachfernsprecher und als Lautverstärker, insbesondere als Fernsprechrelais, nicht ausgeschlossen.

Bei Verwendung als Fernsprecherphonograph wird das Telegraphon mit dem Stromkreis eines Stadt-Fernsprechanschlusses durch einen Umschalter so verbunden, dass es bei entsprechender Stellung des Umschalters auf den Weckruf von ausserhalb sofort selbstthätig in den Stromkreis eingeschaltet wird, in die Anschlussleitung meldet und dann gegebenenfalls ein Gespräch im Anschluss an die Meldung aufnimmt.

In beiden Fällen schaltet sich dann der Fernsprecherphonograph nach einer bestimmten Zeit selbstthätig wieder aus. Das etwa aufgezeichnete Gespräch braucht nur durch den Fernhörer abgehört zu werden. Der Telephonograph gibt die aufgenommenen Worte mit derselben Deutlichkeit wieder, als würden sie von dem anderen Fernsprechtheilnehmer unmittelbar durch die Leitung zugesprochen. Die Versuche, in dieser Weise den Telephonographen für Stadt-Fernsprechanschlüsse nutzbar zu machen, sind überraschend günstig ausgefallen.

Bei Verwendung als Vielfachfernsprecher zur gleichzeitigen Uebermittelung ein und derselben Nachricht an eine grössere Anzahl von Fernsprechtheilnehmern wird das Stahlband des Phonographen als Band ohne Ende über mehreren Führungswalzen angeordnet oder als blattförmige Kreisscheibe ausgeführt. Sobald das Band (oder die Kreisscheibe) an dem Mikrophon-Elektromagnet vorbeigeht, nimmt es das Gespräch magnetisch auf und gibt es dann durch Anschlussleitungs-Elektromagnete in die Sprechleitungen sofort wieder ab. Hinter dem Abnahme-Elektromagnet für die letzte Anschlussleitung ist ein Auslöschmagnet angeordnet, welcher die aufgesprochene Rede, nachdem sie in alle Anschlussleitungen abgegeben worden ist, sofort wieder auslöscht. Durch diese Anordnung kann auf ein und dasselbe Band (oder Scheibe) dauernd gesprochen werden.

Ferner ist die Verwendung des Telephonographen als Fernsprechrelais in Aussicht zu nehmen. Wenn bei der Anordnung für den Vielfachfernsprecher die kleinen Elektromagnete an Stelle der Fernsprechleitungen auf rasch laufende Stahlbänder — z. B. 20 Stück — wirken und von diesen Bändern die Gespräche durch kleine, zu einem Stromkreise hinter einander geschaltete Elektromagnete abgenommen werden, so ergibt sich die Thatsache, dass das auf diese Weise erzeugte Gespräch ebenso deutlich wie das Ursprungsgespräch ist, aber dabei eine bedeutend stärkere Lautwirkung hat.

Besondere Erwähnung verdient noch, dass es bereits gelungen ist, auf ein und demselben Telephonographen zwei Gespräche gleichzeitig, d. h. über einander aufzuzeichnen und dann wieder vollständig fehlerfrei in Einzelgespräche zu zerlegen. Es besteht also die Möglichkeit, zwei Gespräche gleichzeitig über eine Leitung zu schicken. Hierzu werden zwei Elektromagnete dicht hinter einander in den Stromkreis eingeschaltet. Nach Aufzeichnung des ersten Gesprächs wird einer der Elektromagnete umgekehrt geschaltet; danach kann das Stahlband auch das zweite Gespräch aufnehmen. Soll hierauf der Telephonograph das erste Gespräch wiedergeben, so werden die beiden Elektromagnete wie zuerst hinter einander, für die Wiedergabe des zweiten Gesprächs aber gegen einander geschaltet.

— Die Verwendung des Torfs für Maschinenheizung gewinnt heutigen Tages bei den steigenden Preisen der Stein- und Braunkohlen ein erhöhtes Interesse, und es verdienen daher die bislang zur Anwendung gekommenen Vorrichtungen, durch welche man ihm einen gesteigerten Nutzwerth verleiht, auch in weiteren Kreisen Beachtung. In Deutschland und namentlich im deutschen Norden und Osten harren noch ausgedehnte Flächen von Hoch- und Niederungsmooren der wirthschaftlichen Ausbeutung. Bislang war die denselben im gewöhnlichen Handbetrieb entnommene Feuerung — der Stech- oder Baggertorf — von zu geringer Heizkraft, um zu anderen als Hausbrandzwecken Verwendung zu finden; auch war sie zu locker und zu wenig widerstandsfähig, um einen weiteren Transport zu vertragen. Für industrielle Zwecke wird das in den Mooren zu gewinnende Rohmaterial erst dann verwendbar, wenn dasselbe als P r e s s t o r f, als T o r f b r i k e t t s oder als T o r f k o h l e zuvor einer gründlichen Durcharbeitung unterzogen ist. Einem in der berg- und hüttenmännischen Wochenschrift „Glückauf“ veröffentlichten Aufsatze des Ingeniörs Schöndelin zu Tilsit entnehmen wir hierüber folgendes. Die Herstellung des P r e s s- oder M a s c h i n e n t o r f s wird durch möglichst gründliches Zerreissen und Zerkleinern der Torfmasse vorbereitet. Die weitere Bearbeitung ist der der Nasspressbraunkohlen ähnlich: Der Torf wird beim Eintritt in die Presse zerkleinert und mittelst Pressschnecken durch ein Mundstück hindurchgepresst. Der austretende Strang wird durch eine Schneidevorrichtung oder ein Messer in Stücke von bestimmter Länge getheilt, die dann in den Trockenraum geschafft werden. Dieser Presstorf hat schon eine bedeutendere Festigkeit, die ihn versandfähig macht, doch ist seine Form wenig handlich, und er besitzt nicht die Sauberkeit, die von einem Hausbrandmaterial verlangt wird. Der Presstorf wird mit befriedigendem Erfolge zu den verschiedensten industriellen Zwecken benutzt. Er lässt sich zum Heizen von gewöhnlichen Dampfkesseln wie von Lokomotiven sehr gut verwenden. Ebenso eignet er sich für Ziegelei- und Töpferöfen, Glashüttenbetrieb, zu Generatorgasfeuerungen in Eisenhütten usw. Die Abwesenheit von Schwefel in Torf macht ihn für Kesselfeuerungen und Eisenhüttenzwecke werthvoll.

Eine ziemliche Bedeutung finden neuerdings die T o r f b r i k e t t f a b r i k e n. Die erste derartige Anlage wurde im Jahre 1856 von Exter im Haspelmoor bei Augsburg erbaut, der Betrieb jedoch infolge ungünstiger Umstände wieder eingestellt. Nachdem nun das Verfahren dieser Fabrik bei der Braunkohlenindustrie allgemein zur Anwendung gekommen ist und Pressen, Trockenvorrichtungen usw. bedeutende Verbesserungen erfahren haben, findet es in der Torfindustrie wiederum viele Freunde. Der Torf wird bei diesem Verfahren in Gestalt von Stechtorf zuerst an der Luft getrocknet, dann zerkleinert, in Dampftrockenöfen bis auf 15 bis 18 % Wassergehalt getrocknet und unter gleichem Drucke und gleichem Wärmegrade wie das Braunkohlenpressgut zu Briketts gepresst. In Form, Aussehen und Festigkeit sind sie den Braunkohlenbriketts gleich. Sie haben auch fast denselben Heizwerth, aber nicht die Beständigkeit gegen Witterung und Feuer.

Die Anlagekosten einer Torfbrikettfabrik mit einer Presse betragen etwa 350 000 ℳ, also ungefähr ebensoviel wie bei einer Braunkohlenbrikettfabrik von gleicher Grösse und Leistung. Die Selbstkosten für 1 Centner Torfbriketts belaufen sich nach den Ergebnissen verschiedener Fabriken auf 0,50 bis 0,60 ℳ. Der Verkaufspreis ist selbst bei gewöhnlicher Lage des Kohlenmarktes derart, dass immer ein guter Gewinn erzielt wird.

Die Kosten einer Anlage zur Presstorfbereitung sind bedeutend niedriger; sie betragen für eine Leistung von 60 000 bis 80 000 Stück Presstorf insgesammt 20 000 bis 25 000 ℳ. Der Gestehungspreis für 1 000 Stück, gleich 10 bis 16 Centner trockene Waare, beträgt 3,0 bis 3,5 ℳ. Der Verkaufspreis eines Centners ist stellenweise 0,75 bis 0,90 ℳ.

Eine weitere Verwendung findet der Torf durch die Darstellung der T o r f k o h l e. Man verwendet hierzu ausschliesslich guten Presstorf, nach dessen Dichte sich die Festigkeit der daraus erzielten Kohle richtet. Torfbriketts eignen sich nicht zum Verkohlen, da sie in stärkerer Hitze zerfallen. Die einfachste Verkohlung ist die Meilerei, die wegen der unvermeidlichen Verluste der einfachen Verkohlung in Schachtöfen bedeutend nachsteht. In der letzten Zeit sind Verkohlungsöfen mit Nebenproduktengewinnung von Ziegler mehr bekannt geworden. Eine solche Anlage wird seit längerem bei Oldenburg betrieben, doch ist über die finanziellen Ergebnisse dieser oder einer anderen Anlage dieses Systems nichts bekannt. Die Anlage besteht aus Schachtöfen, die paarweise angeordnet sind. Die Torfkohle wird unten in luftdicht schliessende eiserne Wagen abgezogen, während oben Presstorf nachgefüllt wird; die im Ofen entstehenden Gase werden abgesaugt und in die Verdichtungsanlage geführt, woselbst Theer und Theerwasser abgeschieden, während die Heizgase weitergeleitet und zum Heizen der Oefen und des Dampfkessels sowie auch zu Zwecken der Destillation ausgenutzt werden.

Die Festigkeit der Torfkohle ist grösser als die der Holzkohle; die Stücke zeigen eine grosse Dichte und klingen beim Anschlagen. Die Festigkeit und der Umstand, dass sie vollkommen frei von Schwefel ist, machen die Torfkohle zur Verwendung für metallurgische Zwecke sehr geeignet. Sie ersetzt allenthalben die Holzkohle.

Eine Torfverkohlungsanlage von nur zwei Oefen, deren Bau etwa 130 000 ℳ erfordert, verarbeitet jährlich 6 800 t trockenen Presstorf. Diese ergeben betriebsmässig im Durchschnitt 2 380 t Torfkohle, 272 t Torftheer, 27,2 t Ammoniumsulfat, 40 t essigsauren Kalk und 13 t Methylalkohol.

Einem englischen Sprüchworte zufolge weht kein Wind so ungünstig, dass er nicht irgend jemandem doch noch zu gute käme. Vielleicht gibt daher die herrschende Kohlennoth, die jetzt wie ein Alpdruck auf dem gesammten Geschäfts- und Verkehrsleben lastet, Veranlassung, dass sie Unternehmungslust und Erfindungsgeist den verlassenen und vergessenen Moorflächen zuwenden. Es würde dadurch ein Gebiet erschlossen, das sicher noch einer grossen Entwickelung fähig ist.

— Pavillon mit Nernstlampen auf der Weltausstellung in Paris. Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin hat in einem reizvoll ausgestatteten Atlas ihren im Salon d'Honneur de l'Electricité im Haupt-Maschinengebäude des Champs de Mars befindlichen Nernstlampenpavillon zur Darstellung gebracht. Der nach Professor Hoffacker's Entwürfen in modernen Formen reich ausgestattete und mit dekorativen Darstellungen

aus dem hier vertretenen Gewerbszweig geschmückte Pavillon ist mit 800 Nernstlampen erleuchtet, entbehrt dagegen der natürlichen Lichtzuführung vollständig. Von den gebräuchlichen Kohlenfadenglühlampen unterscheidet sich die Nernstlampe dadurch, dass ihr Leuchtkörper durch ein aus seltenen Erden hergestelltes Stäbchen gebildet wird, das keiner Luftleere bedarf, um darin zu brennen. Der Verbrauch an elektrischer Energie ist dabei für ein und dieselbe Helligkeit nur halb so gross, wie für die alte Glühlampe. Aber die genannten Erden leiten den Strom nur bei hoher Temperatur, was dazu zwingt, den Leuchtkörper der Nernstlampe nach dem Einschalten zunächst vorzuwärmen; dies geschieht entweder von Hand mittelst eines Spiritusanzünders oder selbstthätig durch einen in der Lampe angebrachten Heizwiderstand, der sich, nachdem die Lampe zum Leuchten gekommen ist, selbstthätig wieder ausschaltet. — Im übrigen zeigt der Pavillon alle Hauptgegenstände der Starkstrom-Elektrotechnik, Maschinen und Apparate für Beleuchtung, Kraftübertragung und Bahnbetrieb mit allen Zubehörtheilen, und zwar in Erzeugnissen der in diesen Gewerbszweigen auf langjährige Erfahrung zurückblickenden weltbekannten Firma.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffneten Verbindungsbahnen
a) Bismarck i/W.-Herne, 7,81 km,
b) Abzweigung von der Strecke Bismarck i/W.-Herne bis zur Einmündung in die Strecke Wanne-Recklinghausen-Bruch, 0,81 km
der königlichen Eisenbahndirektion Essen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Strecken.

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn. Die Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn ist am 5. Oktober d. J. für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr auf der Gesammtstrecke eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Strecke Wien-Triest zwischen der Personenhaltestelle Küb und der Station Klamm gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Eichberg wird am 15. Oktober d. J. als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Aenderung von Stationsnamen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Strecke Schwarzenberg-Zwickau gelegene Bahnhof Lauter hat die nähere Stationsbezeichnung Lauter in Sachsen erhalten.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3116 vom 1. Oktober d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Nachtrag zum arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 6. Oktober d. J.).

Nr. 3153 vom 2. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Verschleppungs-Uebereinkommen (abgesandt am 6. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

Die in Nr. 61 vom 8. August l. J. verlautbarte Verkehrswiederaufnahme auf den Strecken „Stryj-Chodorow und Kolomea-Delatyn“ ist nachstehend richtig zu stellen:

Auf der Linie Stryj-Chodorow wurde am 20. Juli l. J. nur die Theilstrecke Chodorow-Hnizdyczów-Kochawina wiedereröffnet, während der Verkehr auf der Theilstrecke Hnizdyczów-Kochawina-Stryj voraussichtlich erst im Mai k. J. wieder aufgenommen werden wird.

Auf der Linie Kolomea-Delatyn wurde am 28. Juli l. J. der Verkehr auf der Theilstrecke Kolomea-Lanczyn aufgenommen, die Theilstrecke Lanczyn-Delatyn dürfte aber erst im Januar k. J. wieder eröffnet werden.

Wien, am 5. Oktober 1900. (2482)

2. Eröffnung von Strecken.

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.

Am 5. Oktober 1900 wird die Reststrecke Gröbzig-Gerlebogk der in der Bekanntmachung vom 14. Juli d. J. bezeichneten normalspurigen Nebenbahn für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet und treten von diesem Tage ab die besonders festgesetzten Tarife in Kraft. Nähere Auskunft wird von der Bahnverwaltung in Löbejün ertheilt. (2483)

Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.

Eröffnung der Nebenbahn Vorwohle-Emmerthal.

Am 9. Oktober d. J. wird die an die Stationen Vorwohle und Emmerthal der königlich preussischen Staatseisenbahn anschliessende, normalspurige Nebenbahn Vorwohle-Emmerthal mit den Stationen:
Vorwohle (Staatsbahnhof),
Lenne (Ausweichstelle),
Wickensen (Haltestelle),
Eschershausen (Bahnhof),
Kirchbrack (Haltestelle),
Bodenwerder-Linse (Bahnhof),
Bodenwerder-Kemnade (Haltestelle),
Heblen (Haltestelle),
Hajen (Haltestelle),
Grohnde (Haltestelle),
Emmerthal (Staatsbahnhof)
dem allgemeinen Verkehr zur Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern übergeben.

Fahrzeuge, welche nur an der Stirnseite der Güterwagen aus- und eingeladen werden können, werden nur nach und von der Station Bodenwerder-Linse angenommen.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der besonderen für den Betrieb der Nebenbahn Vorwohle-Emmerthal gültigen Bestimmungen.

Der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern im Binnenverkehr ist vom Tage der Betriebseröffnung an gültig und kann von der Betriebsverwaltung in Bodenwerder-Linse a/W. zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Die örtliche Leitung des Betriebes er-

folgt durch die Betriebsverwaltung in Bodenwerder-Linse a/Weser und sind an dieselbe alle auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezüglichen Korrespondenzen zu richten.

Eschershausen, im Oktober 1900. (2484)
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Oktober 1900 wird der auf der Bahnstrecke Schneidemühl-Kreuz 7,1 km von Schönlanke und 4,8 km von Ascherbude neu eingerichtete Personenhaltepunkt Stieglitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Stieglitz unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hierfür auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Fahrplan zu ersehen.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 4. Oktober 1900. (2485)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 1. November d. J. wird der auf der Hauptbahnstrecke Dittersbach-Glatz zwischen Königswalde und Ludwigsdorf gelegene Haltepunkt Nieder-Königswalde für den Personenverkehr eröffnet. Gepäckverkehr ist ausgeschlossen.

In Nieder-Königswalde halten alle auf der Strecke verkehrenden Personenzüge.

Breslau, den 6. Oktober 1900. (2486)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. November d. J. ab treten infolge Eröffnung des Haltepunktes Ettenhausen Km. 17,5 zwischen Marksuhl und Oberrohn folgende Fahrplanänderungen ein:

Personenzug 470 (1.—4. Kl.) ab Meiningen 5.58, ab Walldorf 6.07, ab Wasungen 6.16, ab Schwallungen 6.22, Wernshausen an 6.28, ab 6.30, Breitungen ab 6.37, Immelborn an 6.44, ab 6.45, Salzungen an 6.52, ab 6,54, durch Oberrohn 7.02, Ettenhausen ab 7.07, Marksuhl ab 7.15 und dann bis Eisenach im bisherigen Fahrplan weiter.

Zug 5203 (Orts-Güterzug mit Personenbeförderung 2.—4. Kl. von Eisenach bis Meiningen und von Coburg bis Lichtenfels) durch Epichnellen (Wilhelmsthal) 6.07, Marksuhl ab 6.22, Ettenhausen ab 6.32, durch Oberrohn 6.37, an Salzungen 6.48 und dann im bisherigen Fahrplan weiter.

Personenzug 191, 1.—4. Kl. von Eisenach bis Meiningen Epichnellen ab 1.11, Marksuhl ab 1.20, Ettenhausen ab 1.27, durch Oberrohn 1.31 und dann im bisherigen Fahrplan weiter.

Personenzug 464, 1.—4. Kl. von Lichtenfels bis Eisenach durch Oberrohn 2.41, Ettenhausen ab 2.46, Marksuhl ab 2.54, Epichnellen (Wilhelmsthal) ab 3.04 und dann im bisherigen Fahrplan weiter.

Gemischter Zug 466, 1.—4. Kl. von Meiningen bis Eisenach durch Oberrohn 9.25, Ettenhausen ab 9.32, an Marksuhl 9.42 und dann im bisherigen Fahrplan weiter.

Personenzug 467, 1.—4. Kl. von Eisenach bis Meiningen ab Marksuhl 9.42, Ettenhausen ab 9.50, durch Oberrohn 9.54, Salzungen an 10.02, ab 10.05 und dann weiter im bisherigen Fahrplan.

Erfurt, im Oktober 1900. (2487)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle „Eichberg" als Station für den Gesammtverkehr.

Am 15. Oktober l. J. wird die auf der Linie Wien-Triest zwischen der Personenhaltestelle Küb und der Station Klamm gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle „Eichberg" als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 4. Oktober 1900. (2488)
Der Verkehrsdirektor.

6. Güterverkehr.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Tarifheft 1.

Am 15. Oktober d. J. gelangen bis auf weiteres folgende direkte Frachtsätze für Heringe, frische (grüne) oder gesalzene, in Wagenladungen zur Einführung:

Nach Eperjes und Kaschau (K. O. B.) von	a)	b)
	bei Aufgabe in Mengen von	
	5 000 kg	10 000 kg
	auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür	
	für 100 kg in Pfennigen	
Breslau-Oderhafen .	262	216
Cosel-Oderhafen . .	197	158
Pöpelwitz (Umschlag)	260	215

Breslau, den 4. Oktober 1900. (2489)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif der Gruppe II.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. tritt für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen zwischen Schakanau und Bobrek der Frachtsatz von 0,25 ℳ für 100 kg in Kraft.

Kattowitz, den 6. Oktober 1900. (2490)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Reichsbahn-Staatsbahngüterverkehr.

Am 15. Oktober d. J. werden die Stationen Katzhütte und Sitzendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Oktober 1900. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1900 treten im Verkehr zwischen den Staatsbahnstationen Gerlebogk und Nauendorf untereinander anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 6. Oktober 1900. (2492)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Güterverkehr.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 1. Oktober d. J. wird veröffentlicht, dass für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts im Versande von den Elbeumschlagsplätzen in Dresden und Riesa nach Stationen der königlich preussischen Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen an Stelle des Spezialtarifes III die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 a (für Steinkohlen usw.) — nicht 6 a — gelten.

Dresden, den 7. Oktober 1900. (2493)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr zwischen Neuoffstein, Station der pfälzischen Eisenbahnen, und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Mainz, sowie den Stationen Westhofen (Rheinhessen) und Wöllstein der süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft Frachtsätze für Zuckerrüben auf Grundlage des Rohstofftarifs eingeführt.

Näheres bei der Güterabfertigungsstelle Neuoffstein, dem Gütertarifbüreau der pfälzischen Eisenbahnen und dem Verkehrsbüreau der Eisenbahndirektion in Mainz. (2494)

Frankfurt a/M., den 3. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. gelangt ein Tarif für die Beförderung von Expressgut zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der badischen Lokal- und Nebenbahnen andererseits, Theil II, zur Einführung, durch den die bisher im Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut etc. zwischen unsern Stationen und denen der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler, der Nebenbahnen Haltingen-Kandern, Krozingen-Sulzburg und Achern-Ottenhöfen vom 1. Februar 1898 nebst Nachträgen I und II enthaltenen Expressguttaxen aufgehoben werden.

Im Verkehr zwischen Badenweiler und Banzenheim sowie Napoleonsinsel wird mit obigem Zeitpunkt die Abfertigung von Expressgut eingestellt.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 0,25 ℳ pro Stück erhältlich.

Strassburg, den 3. Oktober 1900. (2495)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1900 gelangen im Verkehr zwischen der Station Altmünsterol Grenze der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und den Stationen Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) der a. priv.

Buschtêhrader Eisenbahn für die Beförderung von Gütern aller Art in gewöhnlicher Fracht (im Verkehr nach und von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach und von den Stationen der Strecke Lyon-la Tour du Pin-Grenoble und den südlich und westlich davon gelegenen Stationen) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 7 000 kg, b) 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung:

Im Verkehr zwischen	Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B. E. B.	
	a	b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Altmünsterol-Grenze . .	3,51	3,24

München, den 6. Oktober 1900. (2496)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab kommen zur Ausgabe ein Nachtrag IV zum Tarifhefte 3 der Abtheilung A und ein Nachtrag III zum Tarifhefte 3 der Abtheilung B des Verbandstarifs.

Sie enthalten: Theils neue, theils ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz, Eppelheim, Ittlingen, Reihen, Richen und Friedrichsfeld der badischen Staatseisenbahnen und Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim (Rheinhessen), Offstein und Westhofen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Die im Tarife vorgesehenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 a und 9 S für Eisen im Verkehr mit den Stationen Frankfurt a/M. Hauptbhf., Hanau, Herchen, Kastel und Siegburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie Bingerbrück, Langenlonsheim, Mainz, Mannheim-Neckarvorstadt, Rheinböllen, Rheinböller-Hütte, Stromberg und Stromberger Neuhütte werden mit Wirkung vom 15. November d. J. aufgehoben. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2497)

Frankfurt a/M., den 29. September 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.
Tarifheft 2.

Am 20. November d. J. treten für den Verkehr zwischen der sächsischen Station Zabeltitz einer- und den württembergischen Stationen Blaufelden, Laudenbach b. Merg., Markelsheim, Niederstetten, Roth a. See, Schrozberg, Wallhausen bei Crailsheim und Weikersheim andererseits erhöhte Entfernungen in Kraft.

Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Dresden, den 5. Oktober 1900. (2498)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.
Heft 1 und 2.

Mit dem 15. Oktober n. St. 1900 wird die Station Bohrauseifersdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in die Tarifhefte 1 und 2 des oben bezeichneten Verkehrs aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 4. Oktober 1900. (2499)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 10. Oktober 1900 kommt für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen in Wagenladungen von 10 000 kg ab Stationen der vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn) nach Stationen der württ. Staatseisenbahnen ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen der seitherige bezügliche Tarif vom 1. September 1898 aufgehoben wird.

Stuttgart, den 5. Oktober 1900. (2500)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober l. J. wird die Station Salzburg in den Ausnahmetarif 7 für Hammerschlacken etc. einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 4. Oktober 1900. (2501)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober l. J. wird die Station Königswalde des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 2b für Schieferthon des Tarifheftes Nr. 1 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

München, den 4. Oktober 1900. (2502)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. Oktober d. J. treten im Tarifheft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) von den Stationen Baumgartenberg k. k. St. B., Einsiedel S. N. D. V. B., Friedland i. B. S. N. D. V. B., Grein (Bad Kreuzen) k. k. St. B., Mauthausen k. k. St. B. und Raspenau S. N. D. V. B. nach den Stationen Ammendorf (K. E. D. Halle), Merseburg (K. E. D. Halle), Trotha (K. E. D. Magdeburg) in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Breslau, den 2. Oktober 1900. (2503)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab wird für die Beförderung von Bein- und Steinnüssen (Ausnahmetarif 11) in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Riesa-Elbkai und Elbogen ein direkter Frachtsatz von 116 ₰ für 100 kg eingeführt, der im Kartirungswege angewendet wird.

Dresden, am 5. Oktober 1900. (2504)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Staatsbahngruppe I.
Ausnahmefrachtsätze
für Steinkohlen- etc.-Sendungen von Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach der Haltestelle Loppow des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg.
Gültig vom 10. Oktober 1900.
Zu Abtheilung I.

Anmerkung: Wegen Anwendung der nachstehenden Frachtsätze siehe die Bestimmungen im Ausnahmetarif (vom 1. Januar 1898) für den genannten Verkehr unter B 2 Seite 6.

Von / nach	Bismarckschacht	Segen-Gottes-grube	Hans-Heinrich-Tiefbau	Friedenshoffnungsgrube unterer Anschluss	Friedenshoffnungsgrube oberer Anschluss	Glückhilfgrube unterer Anschluss	Glückhilfgrube oberer Anschluss	Juliusschacht	Bahnschacht	Koksanstalt Bahnschacht	Charlottenbrunn
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10 a	11
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen										
Loppow . . .	77,7	77,9	78,0	78,2	—	78,5	—	78,2	78,5	78,7	80,0

Von / nach	Dittersbach Cäsargrube	Dittersbach Melchiorgrube	Egmont- u. Mayrauschacht	Gustav- und Abendröthegrube	Fellhammer	Neue Heinrichgrube	Conradsthal, David und Wigandgrube	Ludwigsdorf	Rubengrube	Neurode	Mittelsteine	Möhlten
	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen											
Loppow . . .	79,5	79,9	79,5	78,8	79,0	80,1	79,5	84,0	85,0	85,0	86,0	85,0

Breslau, den 4. Oktober 1900. (2505)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts im Versand von Frankfurt a/M. Hptbhf. und Hafen rechtsmainisch nach Stationen der badischen Bahn und der Nebenbahn Mannheim - Weinheim - Heidelberg-Mannheim, sowie im Versand von Mannheim-Neckarvorstadt (Nebenbahn) nach Stationen der Main-Neckarbahn werden mit Gültigkeit vom 12. September 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III berechnet.

Darmstadt, den 4. Oktober 1900. (2506)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Belgisch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 10. Oktober d. J. ab wird die Station Erbach i. Rheingau in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. zwischen belgischen Stationen und der niederländischen Station Simpelveld einerseits und Stationen des Verwaltungsbezirks der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. andererseits vom 15. Juni 1892 einbezogen. Gleichzeitig gelangen für die Station Gelnhausen direkte Frachtsätze für die regelrechten Tarifklassen sowie die Ausnahmetarife 1—4 und 6 zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Erbach i. Rheingau und Gelnhausen.

Frankfurt a/M., den 3. Okt. 1900. (2507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut usw. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Tarifbestimmungen" sowie der Tariftabelle II für lebendes Geflügel und geänderte Fahrgebühren für Thierbegleiter.

Insoweit die Fahrgebühren für Thierbegleiter erhöht oder ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die bisherigen noch bis 30. November 1900.

München, den 5. Oktober 1900. (2508)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Auf den 20. Oktober d. J. gelangen für Eisenschlacken ab Sigmaringendorf nach Mannheim bad. Bahn und Ludwigshafen a/Rh. Ausnahmefrachtsätze in der Höhe von 48 ℳ bezw. 51 ℳ für 10 000 kg zur Einführung.

Stuttgart, den 3. Oktober 1900. (2509)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen) von Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen und zur Einrichtung einer Fabrik in Györ bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Wien (K.F.N.B., St.E.G., Oe.N.W.B.) transit . . . . . nach Nussdorf transit	137 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wien (K.F.N.B., St.E.G., Oe.N.W.B.) transit . . . . . nach Nussdorf transit	132 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Wien (K.F.N.B., St.E.G., Oe.N.W.B.) transit . . . . . nach Nussdorf transit	173 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg. Der Weitertransport ab Wien etc. nach Györ ist durch Vorlage der betreffenden Frachtbriefe nachzuweisen.

Wien, am 4. Oktober 1900. (2510)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.
Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Güterverkehr Illovo loko und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica.
Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Beistellung eingerichteter Schüttwagen oder für als Thürverschluss dienender Vorsatzbretter.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1900 werden über Verlangen des Absenders für Getreide- etc. Transporte, welche auf Grund der obenbezeichneten Tarife zur Abfertigung gelangen, zur alla rinfusa-Verladung eingerichtete Schüttwagen oder als Thürverschluss dienende Vorsatzbretter in den österr. - russischen Grenzstationen Brody, Husiatyn, Nadbrzesie, Nowosielitza, Podwoloczyska, Sereth und Skala, sowie in den im Tarife für den „Güterverkehr Illovo loko und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica" aufgeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen seitens der Bahnanstalt beigestellt.

Dieses Verlangen muss auf dem Frachtbriefe in der Rubrik: „Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen" durch den Vormerk: „Beantrage bahnseitige Beistellung von Schüttwagen oder Vorsatzbrettern." „Absender," ersichtlich gemacht werden.

Für die Beistellung der Schüttwagen oder Vorsatzbretter gelangt per Wagen die Gebühr von einer Krone zur Einhebung.

Bei Sendungen mit direkten Frachtbriefen von der russischen Aufgabestation wird diese Gebühr auch dann eingehoben, wenn der erwähnte Vormerk des Absenders auf dem Frachtbriefe nicht ersichtlich gemacht ist.

Hinsichtlich der in den bezüglichen Verkehren in Betracht kommenden Einlagerungs- bezw. Reexpeditionsstationen finden diesfalls die Bestimmungen des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen Anwendung. Hierdurch wird die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 29 vom 11. April 1900 auf Seite 451, Pos. (895) verlautbarte Kundmachung ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 3. Oktober 1900. (2511)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr aus Oesterreich nach Südfrankreich.

Aufhebung von Tarifen.

Die nachstehend bezeichneten Ausnahmetarife werden mit 31. Dezember 1900 ohne Ersatz aufgehoben, und zwar:

1. Tarif spécial commun Nr. 205 (früher Nr. 351) vom 10. August 1885 für Rohzuckertransporte von Stationen in Böhmen nach Marseille.
2. Tarif spécial commun Nr. 305 (früher Nr. 448) vom 20. Dezember 1881 für Pilézuckertransporte von Stationen in Böhmen nach Marseille.

Wien, am 2. Oktober 1900. (2512)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Lokalgütertarif, Theil II, Heft 3, gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Neuen Tarif der Lokalbahn Potscherad - Wurzmes, gültig vom 1. Januar 1901.
II. Tarif der Lokalbahn Linz-Urfahr, gültig vom Tage der Betriebseröffnung.
III. Tarif der Mühlkreisbahn, gültig vom Tage der staatlichen Betriebsübernahme und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 1. Dezember 1900.
IV. Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen, gültig vom 1. November 1900.

Der den Güterverkehr betreffende II. Abschnitt des Tarifes der Mühlkreisbahn vom 1. April 1898 nebst Nachträgen tritt hierdurch ausser Wirksamkeit.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — erhältlich.

Wien, am 6. Oktober 1900. (2513)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages III zum Kilometerzeiger.

Mit 10. Oktober 1900 gelangt der Nachtrag III zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft (vom 1. April 1893), enthaltend Aenderungen und Ergänzungen zur Ausgabe.

Preis: 20 Heller pro Exemplar.

Wien, am 4. Oktober 1900. (2514)

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Die unter B 8 der besonderen Bestimmungen zu § 11 der Eisenbahn-Verkehrs-

ordnung im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Eisenbahndirektionsbezirk Altona enthaltenen Vorschriften über die Lösung von Monatsnebenkarten werden am 15. Oktober d. J. geändert. Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Die neuen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Altona, den 3. Oktober 1900. (2515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält die unter B 3 der besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II enthaltene Vorschrift über die Lösung von Monatsnebenkarten einen anderen Wortlaut. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Kattowitz, den 4. Oktober 1900. (2516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Oktober d. J. gelangt zu dem Tarife für die Beförderung von Personen etc. zwischen den Stationen unseres Verwaltungsbezirks, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II) der Nachtrag I zur Einführung. Durch denselben werden die unter B 3 der besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung enthaltenen Vorschriften dahin geändert, dass die Lösung von Monatsnebenkarten nunmehr vom 20. des vorhergehenden Monats ab stattfinden kann.

Die neuen Bestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Magdeburg, den 4. Oktober 1900. (2517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 15. Oktober l. J. wird die Station Ladenburg in den Main-Neckarbahn-bayerischen Gepäck- und Expressgutverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt die Gepäckabfertigungsstelle Ladenburg.

Darmstadt, 3. Oktober 1900. (2518)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rumänische Eisenbahnen, Tarifwesen.

Am 1. November d. J. tritt eine neue Auflage des Lokalpersonen- und Gepäcktarifs, Theil I, Preis 1 Frcs., in Kraft.

Der Vorstand des Betriebsdienstes.
Antoniu. (2519)

---

8. Verdingungen.

Verdingung.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A: 3105 t Laschen, 267450 Stück Unterlagsplatten, 263000 Stück Hakenplatten, 23700 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 230000 Stück Klemmplatten, 605 t ungelochte Herzstück- und Unterlagsplatten.

Gruppe B: 258 t Hackenschrauben, 496 t Laschenschrauben, 101 t Weichenschrauben, 232 t Hakennägel.

Gruppe C: 4400 Stück Weichenböcke, 5000 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, **Bismarckplatz Nr. 1,** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 *M.* **für Gruppe A, 1,50** *M.* **für Gruppe B,** 0,80 *M.* **für Gruppe C** — in Baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 20. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 8. November d. J. (2520)

Essen (Ruhr), den 3. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung von:
Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen.

Gruppe C XIV: Eisenlack, Leinöl, Leinölfirniss, Sikkatif, Terpentin und Waterprooffirniss.

Gruppe C XV: Bleiweiss, Zinkweiss, Schlemmkreide, Bleimennige, Bleiglätte, Zinnober, Chromfarben, Ocker, Umbra, Caput mortuum, Schieferschwarz, Kienruss, Spachtelfarbe, Bronze und Abziehbilder.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 23. Oktober d. J., Vormittags 11½ Uhr, uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen, auch gegen Einsendung von 0,50 *M.* für jede Gruppe von unserem Rechnungsbüreau portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 62 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 20. November 1900.

Kattowitz, den 1. Oktober 1900. (2521)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Lieferung von Eichenschwellen.

Der Bedarf von 3910 Stück eichenen Weichenschwellen verschiedener Sorten ist zu vergeben. Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen kostenfrei abgegeben. Die Angebote sind spätestens bis

Sonnabend, den 20. Oktober 1900, Abends 6 Uhr,

verschlossen und mit der Aufschrift „Eichenschwellenlieferung“ versehen, hierher einzureichen.

Heilbronn, den 3. Oktober 1900. (2522RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren als: Eschen-, Rothbuchen, Hainbuchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum-, Birnbaum- und Tannendielen. Tannene Rahmenschenkel, amerikanisches Fichtenholz, amerikanische Pappeldielen, slavonische Eichendielen, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;

b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;

c) Abfallholz in Bündeln.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 24. Oktober 1900“ versehen spätestens: Mittwoch, den 24. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 4. Oktober 1900. (2523)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Ausführung von Einfriedigungen (Staketenzaun und Holmschranken) auf den Bahnhöfen Coepenick, Friedrichshagen und Erkner soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 24. Oktober 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Ausführung von Einfriedigungen auf den Bahnhöfen Coepenick, Friedrichshagen und Erkner“ versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote mit Zeichnung können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenlose Einsendung von 1,50 *M.* (in Baar) bezogen werden.

Berlin, den 6. Oktober 1900. (2524)
Königliche Bauabtheilung 1.
Fruchtstrasse 14/15.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien.

Achsen 55000 kg, Drehspäne von Eisen und Stahl 120000 kg, Eisenblechschrott 90000 kg, Eisenschrott 560000 kg, Federstahlschrott 50000 kg, Formeisenschrott 150000 kg, Glasbrocken 1000 kg, Gummiabfälle 2000 kg, Gussschrott 200000 kg, Kupferabfälle 5000 kg, Kupferspäne 3000 kg, Messingblechabfälle 400 kg, Messing- und Rothgussspäne, gemischt mit Weissgussspänen 10000 kg, Oefen, alte aus Personenwagen 49 Stück, Radreifen 200000 kg, Radscheiben 100000 kg, Radsterne 70000 kg, Rothgussschrott 2000 kg, verschiedene Abfälle von Wagendecken, Kokosmatten, Seil etc. 1200 kg.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ versehene Gebote sind bis zum 18. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden. (2525)

Ende der Zuschlagsfrist 1. November d. J.

St. Johann-Saarbrücken, 3. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 80. 13. Oktober 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Das Ende der Kohlennoth.

Die Ursachen der Kohlennoth, die Mittel zu ihrer Bekämpfung, der Umfang ihrer Erscheinung sind zwar von allen Seiten, von den tüchtigsten Sachverständigen und den berufensten Regierungskreisen nach allen Richtungen erörtert; doch scheint uns der jetzige Zeitpunkt wohl geeignet, auf einige Punkte aufmerksam zu machen, die das baldige Ende der Kohlennoth vermuthen lassen, und zugleich möchten wir an eine aus dem Nothstand zu ziehende Lehre erinnern.

Aus den Erscheinungen der letzten Wochen sind namentlich die Ausführungen des Bergmeisters Engel im „Glückauf“ und die Auslassungen des Generalsekretärs Bueck, des Geschäftsführers im Centralvorstand des Vereins deutscher Industrieller, bemerkenswerth. Die rein sachlichen Engel'schen Ausführungen, die unseren meisten Lesern wohl aus den Tageszeitungen bekannt sind, gipfeln in dem Nachweis, dass im Hinblick auf die grossartige Steigerung der deutschen Kohlenerzeugung und der Kohleneinfuhr anzunehmen sei, dass die Kohlenknappheit ihre Schärfe verloren habe. Nach Engel's Tabellen hat die zum Inlandsverbrauch zur Verfügung stehende Kohlenmenge — im Jahre 1899 rund 94 000 000 t Steinkohle und rund 43 000 000 t Braunkohle — sich gegen das Jahr 1892 um 40½ bezw. 53⅔ % vermehrt. Das erste Halbjahr des laufenden Jahres zeigt von neuem eine erhebliche Steigerung der Kohlenförderung gegen den entsprechenden Zeitraum des Vorjahres bei den Steinkohlen um 8,01 %, bei den Braunkohlen um 2,75 %. Herr Bueck wendet sich vor allem gegen das übermässige Geschrei, das wegen der Kohlennoth gemacht wird. „Nur die Angst vor der Kohlennoth ermöglicht es dem Handel, die Preise so übermässig zu treiben. Wenn ein grosser Theil der Presse anstatt täglich von der Kohlennoth und von den meistens unmöglichen Mitteln zur Milderung bezw. Bekämpfung derselben zu reden, seine Aufgabe darin erblicken wollte, den Verbrauchern zu beweisen, dass eine Kohlennoth nicht besteht, dann würde der Preistreiberei seitens des Zwischenhandels bald ein Ziel gesteckt sein. Und an Beweismaterial in dieser Beziehung fehlt es nicht. Die Zahlen bezüglich der aussergewöhnlich starken Zunahme der Kohlenförderung in den letzten Jahren, über die vielen neuen Anlagen und deren wirkungsvollen Eintritt in die Produktion sind genügend in der Presse verbreitet worden. Sollte hierin schon eine genügende Sicherheit dafür erblickt werden, dass es unserer Kohlenindustrie, wie früher stets, so auch künftig gelingen wird, den Bedarf zu befriedigen, so ist doch schliesslich als weiteres Argument nicht zu verkennen, dass die wirthschaftliche Thätigkeit in unserem Lande seit einiger Zeit einen ruhigeren Verlauf nimmt. Damit wird unzweifelhaft auch die so lange zu ihrer höchsten Leistungsfähigkeit angespannte industrielle Produktion wieder ein gemässigteres Tempo einschlagen, was in mancher Beziehung und besonders hinsichtlich der vor allem nöthigen Pflege der Ausfuhr nicht unerwünscht erscheint. Eine gewisse Einschränkung der industriellen Produktion ist aber nothwendig verbunden mit einer Minderung des Verbrauchs an Kohle, die dem Kohlenverbrauch im allgemeinen, und an Arbeitskräften, die der Förderung der Kohle zu gute kommt.“

Diese Worte, welche, wohl gemerkt, von einem Vertreter der doch namentlich unter der Kohlennoth und den durch sie gesteigerten Preisen leidenden Industrie ausgehen, sind uns ganz aus der Seele gesprochen. Von Tag zu Tag mehren sich die Anzeichen, dass wir in der Industrie und vor allem in der ungeheure Kohlenmengen verbrauchenden Eisenindustrie den Höhepunkt des Aufschwungs erreicht haben. Wie gross schon die Arbeitseinschränkungen in der Webwaarenindustrie sind, ist bekannt. Wie es in der Eisenindustrie steht, dafür liefert ein heute vorliegender Bericht über die Schwierigkeiten einer Eisengrosshandlung aus dem Ruhrgebiete ein nur zu beredtes Beispiel: die Firma hat 33 000 t Eisenfabrikate abzuwickeln, davon aber nur 8 000 t wirklich verkauft, während die übrigen 25 000 t im Werthe von 6 000 000 ℳ gar nicht vergeben sind. Wäre der

Bedarf dringend, die Preise steigend, so würde die Unterbringung gewiss nicht schwierig sein — nun aber beruft die Firma ihre Verkäufer, um von der Abnahme entbunden zu sein! Ein warnendes Zeichen; an solchen fehlt es auch sonst nicht. Die Berichte vom amerikanischen und belgischen Eisenmarkte lauten gleichfalls nicht erfreulich, von dem Niedergange der Industriepapiere an der Börse zu schweigen. Dabei ist die heimische Kohlenförderung noch fortgesetzt in starker Steigerung geblieben und es werden grossartige Anstalten getroffen, um uns die Kohlen selbst des fernen Amerikas zuzuführen; in all' diesen Dingen liegt eine sichere Bürgschaft dafür, dass die Kohlenangst alsbald ihr Ende erreicht haben wird und damit auch die jetzt namentlich im Kleinhandel unnatürlich gesteigerten Preise wieder zurückgehen werden.

Gewiss werden auch die Maassregeln der Regierung, die Ermässigung der Tarife für die Einfuhr der Kohlen, die Zusammenschliessung von Genossenschaften zur Ausschaltung des Zwischenhandels das ihre thun, die wesentlichsten beiden Punkte aber bleiben die Vermehrung der Förderung und die Einschränkung des Verbrauchs. In erster Beziehung können wir ja überzeugt sein, wie dies auch die Engel'schen Ausführungen betonen, dass alles mögliche geschieht, da z. Zt. niemand ein Interesse daran hat, die Förderung niedrig zu halten. Die Einschränkung des Verbrauchs aber ist der wichtigere Punkt: es kommt da vor allem der voraussichtliche Rückgang der industriellen Gütererzeugung in Betracht, ausserdem aber eine Reihe anderer Dinge, die wir hier nur andeuten wollen: die Einschränkung des Hausbrandes, die naturgemäss sich durch die Theuerung des Heizstoffes vollziehen wird, die Verbesserung der Heizungsmethoden, die Verwendung bisher vernachlässigter Heizstoffe und deren bessere Verarbeitung — man denke nur an unsere fast jungfräulichen deutschen Torfmoore —, der Ersatz der Dampfkraft durch andere Kräfte, zu deren Erzeugung die Kohle nicht erforderlich ist, also insbesondere die Wasserkraft, sowohl unmittelbar als mittelbar in der Umwandlung in elektrischen Strom. Freilich sind diese Wege langwierig und können nur sehr allmählich zum Ziele führen, sie gerade aber können die augenblicklich so hart empfundene sogen. Kohlennoth geradezu segensreich gestalten. Fast immer haben Nothstände des wirthschaftlichen Lebens zu grossen technischen Fortschritten geführt. Und ist nicht gerade das Gebiet der besseren Verwerthung des Kohlenheizstoffes noch sehr anbaufähig? Wie viel von dem kostbaren Stoff jagen unsere Lokomotiven, unsere Dampfschiffe, unsere Fabriken und vor allem unsere häuslichen Oefen ungenutzt zum Schornstein hinaus? Es ist fast auffallend, dass in einer Zeit, in der wir die ungeahnten Eroberungen der technischen Wissenschaft täglich immer von neuem zu bewundern Gelegenheit haben, noch so trotz aller Verbesserungen offensichtlich unvollkommene Einrichtungen, wie die mangelhafte Verbrennung der Kohle in unseren Feuerungen und Oefen aller Art bestehen. Der Grund dafür liegt zwar wohl vor allem in der Schwierigkeit der Lösung, aber auch eine andere Ursache wirkt mit: die Billigkeit des Heizstoffes, dessen ungewohnte Preissteigerung uns solche Kopfschmerzen macht, die Leichtigkeit seiner Beschaffung, die anscheinende Unerschöpflichkeit der Vorräthe machten es nicht lohnend genug, die angedeuteten Aufgaben mit der nöthigen Kraft zu studiren. Wir zweifeln nicht, dass das jetzt anders werden wird. Der Anstoss ist gegeben, und selbst wenn, wie wir sicher annehmen, die Kohlenpreise alsbald wieder nachlassen, so wird, nachdem man die Noth der Lage einmal kennen gelernt hat, nachdem der Blick für die Gefahr geschärft ist, in die unser wirthschaftliches Leben durch den Mangel an Heizstoff gelangen kann, die Technik sich mit erneuter Kraft den hier nur angedeuteten, gewiss schweren, aber auch höchst dankbaren Aufgaben zuwenden.

Doch kehren wir zu unserer Hauptfrage zurück. Gerade heute zeigen sich an einem allerdings etwas fernen Horizonte die ersten Vorboten eines Wetterumschlages, welcher die Schwüle der Kohlensorge voraussichtlich beseitigen und die Luft reinigen wird. Aus Belgien kommt die Nachricht, dass dort ein Abschlag in den Kohlenpreisen eingetreten ist die Kohlenwerke des Beckens von Charleroi lassen Kohlen um etwa 3 Fr. unter den veröffentlichten Preisen anbieten. Einen vielleicht sehr starken Bundesgenossen im Kampf gegen die Kohlennoth erhält die mitteleuropäische Bevölkerung in dem andauernden warmen und schönen Wetter dieses Herbstes. Wir schreiben heute den 9. Oktober. In der Regel tritt in Norddeutschland schon Mitte oder Ende September sonnenloses kühles Wetter ein, welches zum Heizen zwingt; heute strahlt noch immer eine warme, fast italienische Sonne vom wolkenlosen Himmel; möchte es noch lange so bleiben!

Natürlich glauben wir nicht an ein plötzliches sprungweises Herabgehen der Kohlenpreise, an einen Kohlenkrach. Aber der Höhepunkt ist erreicht, die Preise werden kaum weiter steigen, wahrscheinlich nach Verlauf einiger Monate sinken. In dieser Zeitung ist im Frühjahr d. J. (Nr. 25) der Mahnruf an die Industriellen Deutschlands veröffentlicht und besprochen, der damals aus Regierungskreisen erklang und, an die schon bestehende Kohlenknappheit anknüpfend, das Maasshalten auf allen wirthschaftlichen Gebieten empfahl. Wir sind schon jetzt so weit, dass ein solcher Mahnruf an die Industrie kaum mehr erforderlich erscheint, die Wirkung ist da. Der Kohlenmarkt wird folgen, Grund zu Besorgnissen ist nicht mehr vorhanden.

v. M.

Die Ablehnung der elektrischen Schnellbahn Liverpool-Manchester.

(Fortsetzung aus Nr. 78.)

3.

Behr beging nach allem eine Unklugheit, als er sich mit den drei bestehenden Bahnen in ein Turnier einliess, und wir werden im folgenden sehen, wie diese es meisterlich verstanden haben, seinen Entwurf trotz der Unterstützung namhafter Persönlichkeiten zu zerpflücken. Vor dem Forum des Komitees sind mit grossem Geschick unzählige wirkliche oder vorgebliche Schwächen des Projektes hervorgesucht und mit Spott und Behagen verketzert worden. Schliesslich wurde denn auch die Vorlage dieser „Made in Germany"-Bahn, wie Mr. Littler sie höhnisch nennt, dem Untergang entgegengeführt.

Die Einwendungen der Gegner Behr's lassen sich in drei Klassen theilen. Sie behandeln die wirthschaftliche Bedeutung des Unternehmens, seinen Werth für die Allgemeinheit und sein Erträgniss, sodann die baulichen und betrieblichen und endlich privatrechtliche Angelegenheiten.

Was die wirthschaftliche Seite des Unternehmens betrifft, so stimmen alle Sachwalter der bestehenden Bahnen darin überein, dass die bisherigen Durchgangsverbindungen auch den weitgehendsten Interessen der Bevölkerung von Manchester und Liverpool vollauf Rechnung tragen. Sie wissen dem Ausschuss zu berichten, dass man alles in allem genommen, in beiden Städten des Lobes voll sei über den ausgezeichneten Verkehrsdienst. „Ich habe — führt Pollitt aus — weit und breit das europäische Festland und England, fast ganz Amerika und Kanada bereist und darf, ohne Widerspruch fürchten zu müssen, sagen

dass es keine zwei Städte der Welt mit gleich ausgezeichneten Zugverbindungen gibt, wie Liverpool und Manchester.“ Ein stolzes Urtheil, das aber, wie man zugeben muss, nicht ohne einige Berechtigung ist. Am schärfsten zieht der Advokat Littler gegen das neue Unternehmen zu Felde und schont auch dessen Urheber persönlich nicht. „Wir können unsere 40-Minutenzüge um 5 Minuten und die 45-Minutenzüge um 10 Minuten schneller laufen lassen, wenn es gewünscht wird, aber es ist hart, wenn Forderungen nach dieser Richtung gestellt werden von einem Aussenstehenden, nicht von den dazu Berufenen oder von unserem Publikum, sondern von irgend einem erfinderischen Herrn, der sich natürlich einen grossen Namen machen und ein ebenso grosses Vermögen erwerben will und der gewiss auch zu seinem Gelde kommen würde, was auch den unglücklichen Aktionären immer passiren mag.“

Mit den Erträgnissberechnungen geht Littler scharf ins Gericht. Der ganze seitherige durchgehende Verkehr zwischen Manchester und Liverpool auf die Behr'sche Schnellbahn übertragen bedeutet eine Einnahme von 2 000 000 ℳ im Jahre. Werden die Betriebskosten mit Parshall zu 75 000 £ = 1 500 000 ℳ angenommen, so bleiben 500 000 ℳ übrig, die gerade hinreichen, um die Zinsen der Schuld zu tilgen; für die Aktionäre bleibt nichts. Parshall rechnet mit 3,2 Millionen Zugkilometern. Den auf die Zugkraft entfallenden Theil der Betriebsausgaben hat Preece um 30 000 £ höher bemessen als Parshall — 65 000 gegen 35 000 £. Das würde eine Betriebsausgabe von insgesammt 2 100 000 ℳ ergeben, bereits mehr als die ganze Einnahme ausmacht. Cottrell's Betriebskosten betragen 1 875 000 ℳ. Littler rechnet der Kommission vor, dass die 2 000 000 ℳ auch dann schon aufgezehrt werden, wenn man bei der Preece'schen Voraussetzung von 2,4 Millionen Zugkilometern auch nur die Annahme machen wollte, dass die zugkilometrischen Betriebskosten sich nicht höher stellen, als bei der unter ungleich kleinlicheren Verhältnissen arbeitenden City und Südlondonbahn, d. i. 83 ₰ für das Zugkilometer. „Aber man könnte sagen, der Verkehr steigt ja doch.“ Littler hat sich angesichts dessen gefragt, welcher Verkehr sich denn der neuen Bahn überhaupt zuwenden werde. Auf den Ausflugsverkehr — um diesen vorweg zu nehmen — sei sie mit ihren Einzelwagen, die nur 100 Personen fortschaffen, gar nicht eingerichtet. „Sie lassen uns freundlichst diesen am schlechtesten zahlenden Verkehr und meinen den übrigen zu fassen.“ Fahrgäste von Manchester, die in Liverpool zu Schiff weiter gehen, bleiben, meint Littler, bei den bisherigen Bahnen, da diese nicht nur deren Gepäck nach Liverpool mitnehmen, sondern auch den Reisenden sammt ihrem Gepäck unentgeltlich vom Liverpooler Bahnhof nach dem Schiffe befördern. Auf die übrigen Reisenden sei deshalb nicht zu rechnen, weil trotz aller gegentheiligen Behauptungen die Fahrt auf der Behr'schen Bahn mindestens 24 Minuten dauere, was nicht ausreiche, um das Publikum dorthin zu ziehen, möge man nehmen, welche Gattung von Reisenden man wolle, Geschäftsleute, Einkäufe machende Frauen oder Familienbesucher. Die Behauptung insbesondere, dass die 600 Personen, welche tagtäglich von Liverpool aus die Baumwollbörse in Manchester besuchen, vom Zeitpunkte des Aufbruches in Liverpool bis zur Rückkehr dahin nicht mehr als eine Stunde Zeit brauchen, weist er als vollkommen irrig nach. Auf die durchweg ironische, stellenweise drastische, ja derbe Beweisführung Littler's ist im einzelnen nicht weiter einzugehen. Der Generaldirektor der Nordbahn, Mr. Steel, glaubt, dass schon die grosse Fahrgeschwindigkeit das Publikum abhalte, sich der neuen Bahn zu bedienen, ähnlich wie es sich bei den bekannten Wettfahrten der Nord- und Nordwestbahn zu den langsamer fahrenden Zügen der Mittellandbahn flüchtete, was auch deren Generaldirektor Turner mit dem Bemerken bestätigt, dass nichts in der Welt ihn überzeugen könne, dass jemals die elektrische Schnellbahn dergestalt in Aufnahme kommen werde, dass sie einen Nutzen abwerfe.

Diesen gegnerischen Ausführungen ist nur im allgemeinen widersprochen worden. Balfour Browne hält ihnen entgegen, dass doch die beiden Städte selbst, desgleichen auch der zur Prüfung des Projektes eingesetzte Ausschuss, dem die beiden Oberbürgermeister und Vertreter der verschiedensten Berufsarten angehörten, die hohe wirthschaftliche Bedeutung des neuen Unternehmens anerkannt hätten. Den Vorwurf, als ob die Förderer des Unternehmens spekulative Interessen verfolgten, weist er nachdrücklich zurück; Ortsangesessene seien es, die, für das Wohl der Städte besorgt, das Projekt betrieben haben; solchen dürfe man mit derartigen Vorwürfen nicht kommen. Im übrigen sei merkwürdig und lehrreich, wie sich alles in der Geschichte wiederhole. Genau in derselben Weise, wie heute gegen die elektrische, sei auch 1825 der Widerspruch gegen die erste Dampfeisenbahn zwischen Liverpool und Manchester erhoben worden; „damals stand die Eisenbahn den Kanalgesellschaften gegenüber, die behaupteten, dass die öffentlichen Bedürfnisse an den Kanälen ihr vollständiges Genüge hätten, die neue Bahn ein rein spekulatives Unternehmen sei und die behauptete Geschwindigkeit — rund 20 km in der Stunde — doch nicht erreicht werden könne.“

Balfour Browne hat Recht, dass sich die Welt gegenüber grossen Neuerungen vielfach auch heute mit derselben Naivetät verhält, wie damals, nur haben die Gegner die Frage aufgeworfen, ob denn der Unterschied zwischen der Schnellbahn und den jetzt bestehenden Bahnen wirklich so gross ist, wie zwischen der ersten Dampfbahn und den Kanälen. Hier dürfte allerdings der Vergleich seine Lücken haben.

4.

Sind die vorstehend zum Ausdruck gekommenen Anschauungen der Bahnen über die Rentabilität und die Bedürfnissfrage von allgemeinerem Interesse, so berühren die anderen Einsprüche Sondergebiete. Die technischen Fragen sind vorwiegend solche, welche das Behr'sche System der elektrischen Schnellbahn an sich betreffen; von besonderem Interesse ist die Frage der Fahrgeschwindigkeit und des Bremsens.

Sir Douglas Fox bezeichnet eine Geschwindigkeit von vielleicht 100 Meilen — 160 km — in der Stunde für eine elektrische Bahn im allgemeinen als wohl erreichbar, da die störenden Bewegungen, welche die Dampflokomotive hat, wegfallen. Aber für die Behr'sche Bahn hält er solche Geschwindigkeiten nicht für angebracht. Dazu sei das System zu wenig einfach. Gérard hingegen hat aus den Brüsseler Versuchen die Ueberzeugung gewonnen, dass man 160 bis 176, stellenweise auch 192 km Geschwindigkeit ganz gut anwenden könne. Cottrell hält 110 Meilen (176 km) für zu hoch; stellenweise werde man es auf 100 Meilen (160 km) bringen, die normale Geschwindigkeit werde aber die von 60 Meilen (96 km) sein. Parshall hält nach eigenen Versuchen 110 Meilen für durchaus zulässig, ja er glaubt, dass man es schliesslich bis auf 150 Meilen (240 km) bringen werde; die Frage sei allein, ob dann nicht der Betrieb zu theuer werde. Hopkinson betrachtet 110 Meilen als eine durchführbare und betriebssichere Geschwindigkeit und zweifelt nicht, dass man 120 bis 130 Meilen (192 bis 208 km) erreichen könne. Bezüglich der in Brüssel ausgeführten Versuchsfahrten weist Littler bemerkenswerthe Unstimmigkeiten in den Zeugenaussagen nach. Wie Behr aussagt, sind auf der Versuchsbahn, obwohl man nicht die für die Versuche zugesagten und dafür erforderlichen 2 000 PS, sondern nur 500 PS bereitgestellt hat, seine Bahn auch für diese geringere Kraft zu ungünstig trassirt war, doch auf eine Krümmung von 500 m Halbmesser nahezu 80 Meilen (128 km) Geschwindigkeit erzielt worden. Gérard wird andererseits von Littler vorgehalten, er habe vor dem Ausschuss 94 km, also 58,75 Meilen als den Geschwindigkeitsdurchschnitt bezeichnet, den die den Versuchen anwohnenden Personen, Behr und sein Assistent, und der Versuchsausschuss mit seinem Stabe haben feststellen können. Hierbei ist der Durchschnitt einer vollen Rundfahrt gemeint. Die Höchstgeschwindigkeit, welche Gérard beobachtet hat, beträgt 120 km = 75 Meilen. Die Versuche beweisen, wie auch der Präsident des Parlamentsausschusses zu bemerken findet, gegenüber der jetzt im Plan befindlichen Linie begreiflicherweise nicht allzuviel. Die Meinungen über die

wirklich erreichbare Geschwindigkeit der neuen Bahn gehen, wie man sieht, sehr stark auseinander.

Douglas Fox rechnet Behr die Geschwindigkeitsverhältnisse genauer nach. Behr sagt, dass er in den Tunneln höchstens mit 96 km fahren kann. Vom Liverpooler Ende gerechnet, muss er danach ungefähr 3,25 km zurückgelegt haben, ehe er in ein schnelleres Tempo übergehen kann. Ebenso am anderen Ende. Denn es ist eine gewisse Zeit auf das Anfahren und Abfahren zu rechnen. Man müsse also, wenn man eine Fahrzeit von 18 Minuten inne halten wolle, den Rest mit etwa 210 km zurücklegen. Fox kommt zu sprechen auf die Beschleunigung oder Verzögerung der Betriebsmittel, die die Fahrgäste noch vertragen können. Nach amerikanischen Ermittelungen kann das Maass der Beschleunigung und Verzögerung — Geschwindigkeitszu- oder Abnahme in der Sekunde — nicht über zwei auf die Sekunde umgerechnete Stundenmeilen, d. i. 0,9 m betragen, ein grösseres Maass äussert sich nachtheilig auf das Rückgrat. Bei Anwendung von 1⅓ m beklagten sich die Fahrgäste über Rückenschmerzen. Infolge dessen könne die ausserordentlich grosse Geschwindigkeit überhaupt nicht zustande gebracht werden. Cottrell nimmt dagegen an, dass der Zug auf eine Geschwindigkeit von 90 Meilen — 145 km — in 80 Sekunden gebracht werden könne, die dann auf kurze Zeiträume und kurze Abschnitte auf etwa 160 km gesteigert werden könne. Bei 145 km dauert die Fahrt 23,3 Minuten, mit An- und Abfahren jedoch 26 oder 27 Minuten, abgesehen von den Aufzügen an den Enden. Hopkinson ist der Meinung, dass der Bau der Fahrzeuge den bei so grossen Geschwindigkeiten auftretenden Beanspruchungen nicht gewachsen ist.

Auch Littler stellt Betrachtungen über die Fahrzeit an, die Behr zwischen 20 und 25 Minuten beziffert habe. Mehr als 96 km möchte er in den Tunneln und infolge der Betriebserschwernisse an den Enden nicht für angänglich halten. Die vor jedem Ende liegenden schiefen Ebenen, welche zur Beschleunigung der Züge nach dem Anfahren und zur Verzögerung vor dem Anhalten dienen, dürften mit 95, wahrscheinlicher nur mit 65 km Geschwindigkeit zurückgelegt werden; fährt man mit 95 km, so erfordern diese Rampen 4 Minuten Fahrt. Die übrige Bahn mit 90 Meilen durchfahren, macht 20 Minuten. Zusammen ergibt dies 24 Minuten Fahrzeit.

Was die Bremsfrage betrifft, so bezeichnete Preece sie als strittig. Der Wagen wiegt 45 t und hat bei 110 Meilen Geschwindigkeit 28 500 000 Fusspfund zu verbrauchen; „diese können in 30 Sekunden unmöglich vernichtet werden.“ Die Westinghouseluftbremse in Verbindung mit der Umsteuerung — den Motor zur Dynamo gemacht — können nach seiner Ansicht den Zug innerhalb 1 500 Yards (rund 1 400 m) oder etwas über 2 Minuten zum Stehen bringen, von dem Augenblick der Anwendung der Westinghousebremse an, die dann in Thätigkeit gesetzt wird, wenn die Geschwindigkeit bereits auf 60 bis 70 Meilen herabgemindert ist. Diese Verminderung soll durch eine besondere Einrichtung bewirkt werden, die eine Reihe von Tafeln darstellt, die am Vordertheil des Wagens sich nach aussen öffnen und als Luftfänger wirken. Sir Douglas Fox und Cottrell halten diese Einrichtung nicht für zweckentsprechend. Die Umsteuerung, welche bei Lokomotiven über 50 km Geschwindigkeit nicht mehr angewendet werden könne, sei beim elektrischen Wagen bei höherer Geschwindigkeit wohl noch am Platz. Cottrell will den Zug mit der Kurzschlussbremse bequem auf 900 Yards zum Stehen bringen, nach den Erfahrungen der General Electric Co. auch schon auf 500 Yards, wenn allerdings auch unter erheblichen Unbequemlichkeiten für die Reisenden. Littler erwähnt, auf diese Angaben hinweisend, einen Fall, den er in Newyork erlebte, in dem eine Frau beim plötzlichen Anhalten mit dem Kopf durch eine Fensterscheibe fuhr.

Littler bestreitet, dass man sich überhaupt ein Urtheil über den Bremsweg bilden könne. Ein Zug mit 48 km Geschwindigkeit könne nach angestellten Versuchen auf waagerechter und in guter Verfassung versehener Bahn bei trockenen Schienen auf 80 Yards, ein Zug mit 96 km Geschwindigkeit auf allenfalls 400 Yards zum Stehen gebracht werden. Also schon der fünffache Bremsweg bei doppelter Geschwindigkeit. Wer könne, meinen auch Sir Douglas Fox und Pollitt, wissen, wie sich die Verhältnisse bei 192 km Geschwindigkeit stellen! Man möge sich dazu die Gefahren eines Hindernisses auf der Linie ausmalen und dabei bedenken, dass sie in ihrer ganzen Länge weder Signale noch Wärter habe. Auf gewöhnlichen Bahnen können Züge in solchen Fällen durch die Blockstellen rechtzeitig zum Halten gebracht werden, bei der Behr'schen Bahn ist dies ausgeschlossen. Ja es sei überhaupt unmöglich, vor einem Hinderniss rechtzeitig zu halten, ja dasselbe überhaupt wahrzunehmen; denn der Blick reicht nicht auf die Länge des Bremsweges. „Die Eisenbahndirektoren können ein Lied davon singen, dass nicht eine einzige Woche vergeht, ohne dass nicht die Entgleisung von Zügen durch Anbringen von Hindernissen auf der Bahn versucht würde.“

Sir Douglas Fox weist auf die Gefahr von Entgleisungen durch ungleiches Setzen der den Bau tragenden Schwellen hin, da diese ja in der Bettung liegen. Der Zug wird derartige Ungleichheiten in der Schienenbahn in ununterbrochener gerader Fahrt überspringen und dabei sehr wahrscheinlich entgleisen, wenn auch die Räder mit Spurkränzen versehen sind. Die Bahn auf ein festes Fundament zu legen, verbietet sich wegen der unerschwinglichen Kosten; in Risley Moor bei Irlam müssen die Schwellen auf jeden Fall unterpfählt werden, was Behr gar nicht berücksichtigt habe. Die Baukosten seien beiläufig überhaupt viel zu niedrig veranschlagt, die Betriebsmittel unzureichend usw. Ordnungsmässige Unterhaltung des Oberbaues, der eigentlich ein zweifacher sei, sei unmöglich.

Die Bauweise muss nach Fox auch zu Erschütterungen und Schwingungen der nur 3,36 m breiten Fahrzeuge Anlass geben. Der Wagen hat Räder von drei verschiedenen Durchmessern, die sich 700, 950 und 1700 mal in der Minute umdrehen. Die Wagen haben, wie wir wissen, Längssitze. Seitwärtsfahren bei so grosser Geschwindigkeit sei aber eine üble Sache. Der reitende Wagen kann wegen der Verschiedenheit der beiderseitigen Belastung nicht im Gleichgewicht sein; der Schwerpunkt wechselt seine Lage; wenn er auch tiefer liegt, als die Fahrschiene, so werden doch, da die seitlichen Räder unter Federwirkung stehen, Seitenschwingungen unausbleiblich sein.

Ein auf der Strecke liegen gebliebenes Fahrzeug ist hilflos sich selbst überlassen; das zweite Gleis kann zum Abbringen desselben ohne weiteres nicht benutzt werden und was der technischen Einwände mehr sind. Auch gegen diese Einwendungen wendet sich der Vertreter der Schnellbahn, Balfour Browne, indem er namentlich auf die mit der Brüsseler Versuchsbahn gemachten Erfahrungen Bezug nimmt.

5.

Neben den technischen sind es noch die Grunderwerbsangelegenheiten, mit denen man das Projekt zu Falle zu bringen sucht. Die Merseydock- und Hafenverwaltung ist im Begriff, für die Erweiterung und Verbesserung ihrer Anlagen rund 5 000 000 £ aufzuwenden, und die Bahn kreuzt zwei Grundstücke, deren sie für die Erweiterungen bedarf. Falls aber die Bahn verlegt werden kann und nicht die Gleisanschlüsse mit den Cheshirelinien unmöglich macht, will sie ihr keine Schwierigkeiten machen. Die Cheshirebahn selbst indessen erhebt nachdrückliche Einwendungen. Da die neue Bahn auf eine weite Strecke neben der Cheshirelinie herläuft, so macht sie es unmöglich, wie Pollitt geltend macht, die Linie nach dieser Seite zu erweitern. Wegen der grossen Geländeschwierigkeiten im südlichen Theil von Liverpool, wo sie am Brunswickdock eine sehr wichtige Güterstation hat, hat die Cheshirebahn erhebliche Ländereien angekauft, die ihr die spätere Ausdehnung und den Bau von Docks und Waarenhäusern gestatten. Da die ganze Umgebung dieses Grundstückes bebaut ist, hat Behr seine Schnellbahn über dieses noch offengebliebene Land hinüber geführt, von dem indessen der Cheshirelinien-Ausschuss nicht einen Zoll breit hergeben zu können erklärt. Den sehr ein-

gehenden Ausführungen über diese Verhältnisse zu folgen, die von jedem der Vertreter dieser Bahnen weitläufig wiederholt werden, würde nur geringes Interesse bieten. Auch die sonstigen Einsprüche enthalten wenig, was den Eisenbahnfachmann interessiren kann. Der Forderung der Gemeinde Salford, die Schnellbahn mittelst Tunnels durch das Stadtgebiet zu führen — diese Forderung ist der Gemeinde offenbar von den Eisenbahnleuten aufgeredet worden —, wird von Behr selbst entgegengehalten, dass der Tunnel einen viel zu grossen Querschnitt haben müsse, damit er durch Luftströmungen die Bewegung möglichst wenig beeinträchtige und trotzdem die Geschwindigkeit auf vielleicht 90 Meilen heruntergesetzt werden müsse. Die Gegner setzen auch hier gegen Behr ein, indem sie ihm klar machen, dass er nicht einmal den Grund und Boden haben könne, um darauf seine Bahn zu bauen.

(Schluss folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat August d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 16 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 13 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 22 Zusammenstösse in Stationen (davon 10 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Reisende und 1 Bahnbediensteter getödtet, 21 Reisende und 16 Bahnbedienstete verletzt.

— **Betriebseröffnungen.** Im Laufe dieses Monats sind folgende, bisher nicht gemeldete Bahnstrecken dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

1. am 1. d. Mts. die im Betriebe der Gesellschaft Lenz & Co. zu Berlin (Betriebsabtheilung Breslau) stehende Strecke Oberpeterswaldau-Oberlangenbielau der Eulengebirgsbahn (ohne Zwischenstationen) für Personen- und Gepäckverkehr;
2. am 5. d. Mts. die von der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft ausgeführte 16 km lange Nebenbahn von Nauendorf nach Gerlebogk für den Gesammtverkehr. Diese Nebenbahn dient vorzugsweise zur Beförderung des aus den Porphyrbrüchen bei Löbejün gewonnenen Steinmaterials, der Erzeugnisse der an der Bahn vorhandenen Zuckerfabriken sowie der in der Umgebung von Gerlebogk vorhandenen Braunkohlengruben, ferner dem erheblichen landwirthschaftlichen Verkehre im allgemeinen und dem nicht unbeträchtlichen Verkehre der preussischen Stadt Löbejün und der anhaltischen Stadt Gröbzig nebst den bezüglichen Ortschaften;
3. am 10. d. Mts. die Bahnstrecke Vorwohle-Eschershausen-Emmerthal;
4. ist für den 20. d. Mts. die Betriebseröffnung der 10,73 km langen bayerischen Lokalbahn Ungerhausen-Ottobeuren mit den Haltestellen Westerheim, Hawangen und Ottobeuren für den Personen- und Güterverkehr in Aussicht genommen. Die Betriebsleitung der dem Oberbahnamt Kempten unterstellten Lokalbahn, welche in Ungerhausen an die Staatsbahnstrecke Memmingen-Buchloe anschliesst, ist der Anschlussstation Ungerhausen übertragen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Der Einnahmeausweis für September zeigt sowohl an sich, wie namentlich verhältnissmässig eine noch grössere Steigerung des Personenverkehrs, als die beiden vorangegangenen Monate. Die Mehreinnahme aus diesem Verkehrszweige beträgt für September rund 31000 ℳ. und erreicht damit für die ersten neun Monate dieses Jahres die Summe von 120000 ℳ. Ebenso hat aber auch der Rückgang des Güterverkehrs fortgedauert, indem der letztere 37500 ℳ. weniger gebracht hat, als der September 1899. Die beförderten Gütermengen sind um rund 17000 t zurückgegangen. Hiervon kommen 12000—13000 t auf den Ausfall grösserer Eisenerztransporte sowie der Getreide- und Mehltransporte der ausser Betrieb gesetzten Wandsbeker Dampfmühle und der vorjährigen sehr bedeutenden Kartoffelsendungen aus Lauenburg, Brandenburg und Mecklenburg, ferner auf die eingetretene Verminderung der Ausfuhrsendungen von Eisen aus Hannover und Westfalen und der Getreidetransporte von Mecklenburg nach Hamburg und auf sonstige durch die Konjunktur herbeigeführten Abschwächungen des Verkehrs. 4000 bis 5000 t sind dagegen dem Bahnverkehr durch den Elbe-Travekanal entzogen worden und zwar, wie in den Vormonaten, hauptsächlich im Verkehr von Hamburg nach Lübeck. Die Gesammteinnahmen für September sind um 7000 ℳ. geringer, für die abgelaufenen drei Vierteljahre dagegen um 51800 ℳ. höher als im Vorjahre.

— **Verdingung von Oberbaumaterialien für die sämmtlichen Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft.** Für diese schreibt, wie aus der Bekanntmachung in voriger und dieser Nummer d. Ztg. zu ersehen, die königliche Eisenbahndirektion in Essen den Gesammtbedarf an Kleineisenzeug (nicht auch an Schienen) und zwar 3105 t Laschen, 267450 Stück Unterlagsplatten, 263000 Hakenplatten, 23700 Schraubenunterlagsplatten und Neigungsplättchen, 230000 Klemmplatten, 605 t ungelochte Herzstücke und Unterlagsplatten, ferner 258 t Hakenschrauben, 496 t Laschenschrauben, 101 t Weichenschrauben, 232 t Hakennägel und 4400 Weichenblöcke nebst 5000 gusseisernen Unterlagsplatten zur Verdingung aus. Die Angebote sind bis zum 20. d. Mts. einzureichen, die Zuschlagsfrist läuft am 8 November ab.

— **Bestimmungen über die Urlaubsverhältnisse der Hilfsbediensteten und ständigen Arbeiter im Betriebs- und Werkstättendienste der bayerischen Staatsbahnen.** Die Staatseisenbahnverwaltung hat zu Anfang d. Mts. diese Bestimmungen in neu zusammengestellter Fassung ausgegeben. Ihr Inhalt ist im wesentlichen folgender: Den Hilfsbediensteten sowie den ständigen Arbeitern des Eisenbahnbetriebes und der Bahnunterhaltung, ferner den Werkstättenarbeitern kann auf Ansuchen und ohne Anerkennung eines förmlichen Anspruches jährlich ein Urlaub von drei Tagen mit Freifahrt gewährt werden. Eine Trennung dieses Urlaubs in Abschnitte mit wiederholter Freifahrtbewilligung wird nicht zugestanden, da die Beurlaubung zum Zwecke der Erholung erfolgt, welche im gegebenen Falle nur bei ununterbrochener Einbringung gesichert erscheint; dagegen ist zulässig, dass die Dauer der Freifahrtbewilligung auch auf unmittelbar vor oder nach dem Urlaube liegende dienstfreie Tage ausgedehnt wird. Die Beurlaubten werden während der Urlaubsdauer in ihren regelmässigen Bezügen belassen und haben Ersatz für etwa erwachsende Stellvertretungskosten nicht zu leisten.

— **Behandlung von Gesuchen und Beschwerden des bayerischen Eisenbahnpersonals.** Da in der bayerischen Abgeordnetenkammer gelegentlich der Berathungen über den Eisenbahnetat Klage darüber geführt wurde, dass Eingaben des Personals behufs Vorlage an höhere Dienststellen von der unmittelbar vorgesetzten Dienststelle öfters zurückbehalten werden, hat die Generaldirektion der Staatseisenbahnen nunmehr Veranlassung genommen, ihren sämmtlichen Dienststellen die fraglichen Bestimmungen neuerdings zur genauesten Beachtung in Erinnerung zu bringen, nach welchen Gesuche und Beschwerden des Personals, sofern deren Würdigung in der Zuständigkeit des Dienstvorstandes selbst liegt, von letzterem baldmöglichst zu erledigen sind, während in Fällen, in denen die Zuständigkeit einer höheren Dienststelle gegeben oder die Vorlage der Gesuche an eine solche von den Gesuchstellern ausdrücklich beantragt worden ist, die alsbaldige Weiterleitung an diese zu erfolgen hat.

— **Jubiläum der Bahnlinie München-Augsburg.** Am 4. d. Mts. waren es 60 Jahre, dass die erste grössere Bahnstrecke in Bayern, nämlich die Bahnlinie München-Augsburg eröffnet wurde. Am 25. August 1839 fand die feierliche Eröffnung der etwas über 12 km langen Theilstrecke München-Lochhausen statt und am 1. September wurde sie dem allgemeinen Verkehr übergeben. Am 27. Oktober 1839 erfolgte die Eröffnung der Theilstrecke Lochhausen-Olching (etwas über 6 km), am 7. Dezember des gleichen Jahres reihte sich die etwas über 5 km lange Strecke Olching-Maisach an und am 4 Oktober 1840 folgte die etwas über 37 km lange Strecke Maisach-Augsburg, so dass von diesem Tage an die Eisenbahnverbindung zwischen München und Augsburg fertiggestellt war. Wie klein und bescheiden dieser Eisenbahnbetrieb war und welche Mittel angewendet werden mussten, das beim Publikum gegen das Eisenbahnfahren innewohnende Misstrauen zu bekämpfen, da man sich dem neuen, dem Anscheine nach gefährlichen Transport-

mittel nicht anvertrauen wollte, geht schon daraus hervor, dass man, um anzureizen, in den ersten Jahren die Fahrpläne nicht nur mit Abbildungen, sondern mit Ankündigungen von Musikaufführungen versah, welche in Lochhausen von Zeit zu Zeit veranstaltet wurden. Im Jahre 1844 wurde die Bahn von der Staatsregierung käuflich erworben und in diesem Jahre noch die etwas über 40 km lange Bahnstrecke Augsburg-Donauwörth zur Eröffnung gebracht.

— **Berliner Strassenbahnen.** Die Verkehrsdeputation der Stadt Berlin hat dieser Tage über die staatlicherseits erfolgte Konzessionsverlängerung der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft bis 1949 und den Erlass wegen Beseitigung des Akkumulatorenbetriebs verhandelt. Gegen die ohne Mitwirkung der Gemeindebehörden erfolgte Verlängerung der Betriebskonzession um 30 Jahre hat die von der Verkehrsdeputation vor einigen Monaten eingesetzte Subkommission beim Berliner Polizeipräsidium Verwahrung eingelegt und eine amtliche Erklärung darüber erbeten, dass durch die Konzession die in dem Vertrage mit der Strassenbahngesellschaft der Stadtgemeinde vorbehaltenen Rechte auf Uebernahme des Betriebes im Jahre 1919 in keiner Weise beeinträchtigt werden. Diesem Ersuchen ist dem „Berl. Akt.“ zufolge der Polizeipräsident nachgekommen und hat in einem Schreiben vom September d. J. anerkannt, dass die Gesellschaft — falls nicht eine Genehmigung der Stadtgemeinde oder deren Ergänzung auf Grund des Kleinbahnengesetzes erfolgt — nach dem 1. Januar 1920 den Betrieb auf den städtischen Strassen und Plätzen nicht fortsetzen darf. Es wurde beschlossen, die Grosse Strassenbahngesellschaft von der Rechtsauffassung der Verkehrsdeputation in Kenntniss zu setzen. Von verschiedenen Seiten wurde auf die Nothwendigkeit hingewiessen, schleunig mit dem Bau und Betrieb eigener städtischer Strassen- und Unterpflasterbahnen zu beginnen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind verliehen: a) die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern: den Regierungs- und Bauräthen Werren in Kattowitz und Hagenbeck in St. Johann-Saarbrücken; b) die Stellen von Betriebsinspektionsvorständen: den Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Biegelstein in Bromberg (Betriebsinspektion Bromberg 2), Irmisch in Stralsund (Betriebsinspektion Stralsund 2), Berns in Cottbus (Betriebsinspektion Cottbus 3), Gremler in Gleiwitz (Betriebsinspektion Gleiwitz 2) und Bindel in Altena; c) die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte in Saarbrücken dem Eisenbahnbauinspektor Kette daselbst. — Ernannt sind: a) zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren: die Regierungsbaumeister August Meyer in Erfurt, Mellin (im technischen Eisenbahnbüro des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten) in Berlin, Staud in Neumark i. Westpr., Bischoff in Arnstadt, Seyffert in Halle a/S. und Raspel in Altona; b) zu Eisenbahnbauinspektoren: die Regierungsbaumeister Fietze in Insterburg und Reichard in Magdeburg.

Im Bereich der badischen Staatseisenbahnen ist der Finanzinspektor Heinrich Brand unter Verleihung des Titels Regierungsrath zum Kollegialmitglied der Generaldirektion ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Steuerbeschwerde der Südbahn.** Der Südbahngesellschaft ist vor kurzem die Erledigung ihrer gegen die Steuervorschreibung für das Jahr 1898 — das erste, in welchem das neue Steuergesetz in Geltung war — gerichteten Beschwerde zugekommen. Die Finanzlandesdirektion als Beschwerdeinstanz hat, wie verlautet, zunächst blos in zwei Punkten den Einwendungen der Südbahn stattgegeben und demgemäss eine Abänderung getroffen; fünf Punkte — darunter die Frage der Abzugsberechtigung der Tilgungsbeträge — wurden in Schwebe belassen, sechs gänzlich abgewiesen. Die Stattgebung in den beiden Punkten brachte lediglich eine Ermässigung der Steuer um etwa 20 000 Kr. Die unerledigt gebliebenen Punkte haben inzwischen indirekt ebenfalls eine Auslegung zu Gunsten der Südbahn erfahren. Der Verwaltungsgerichtshof hat nämlich über die Beschwerde einer anderen Aktiengesellschaft, die sich inhaltlich mit diesen fünf Punkten deckte, entschieden, dass ihr Folge zu geben sei. Demgemäss ist auch hinsichtlich der fünf meritorisch unerledigt gebliebenen Punkte zu erwarten, dass die Südbahn siegen werde. Sie erzielt dadurch eine weitere Steuerermässigung um ungefähr 250 000 Kr. Finanziell ungleich schwerer ins Gewicht fallend ist jedoch die Abweisung der Beschwerde in sechs Punkten. Dieser Theil kam beim Steuerausmaass am bedeutsamsten in Betracht. Da die Südbahn die Auffassung vertritt, dass in diesen Punkten die Durchführungsverordnung mit dem Gesetz, welches allein als geltende Grundlage für die Steuerbemessung gelten kann, nicht im Einklang ist, wird sie die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof überreichen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im September d. J. nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	Septbr. 1900	gegen Septbr. 1899
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 719 009	+ 726 098
Südbahngesellschaft	9 680 613	+ 188 424
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	5 639 228	+ 3 796
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linie	2 144 847	+ 66 028
Elbethalbahn	1 408 683	+ 20 695
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	736 907	— 37 365
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (altes Netz)	1 203 392	+ 9 634
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Lokalbahn Teplitz-Reichenberg)	138 809	+ 27 525
Buschtêhrader Bahn Lit. A	862 146	+ 1 100
„ „ „ B	1 494 048	+ 73 500
böhmische Nordbahn	938 032	— 15 340

— **Versammlung der Prioritätenbesitzer der Buschtêhrader Bahn.** Am 4. d. Mts. wurde in Prag beim dortigen Handelsgericht eine Versammlung der Besitzer von Prioritätsobligationen der Buschtêhrader Eisenbahn abgehalten, um den Prioritätsobligationenbesitzern die Gelegenheit zu geben, sich über die Anträge des ihnen vom Gerichte bestellten Kurators in der bekannten Verloosungsfrage auszusprechen. Die Anträge des Kurators gehen dahin, dass die Buschtêhrader Bahn nicht berechtigt sei, bei den Verloosungen der Prioritäten aus der gesammten Zahl der noch nicht verloosten Theilschuldverschreibungen die Nummern jener auszuscheiden, die von ihr im Wege der freiwilligen Erwerbung eingelöst und getilgt worden sind. Diesem Rechte habe der Kurator nöthigenfalls durch Einbringung einer Feststellungsklage nach Erwirkung der kuratelsbehördlichen Genehmigung Geltung zu verschaffen. Die Buschtêhrader Bahn wäre im Klagewege zu verhalten, die Verloosungen gemäss der durch den Ausgang des Rechtsstreites geschaffenen Rechtslage vorzunehmen. Die bisher nicht in dieser Weise erfolgten Verloosungen seien nöthigenfalls im Klagewege anzufechten.

Zur Versammlung hatten sich nur Vertreter von Prioritäten im Gesammtbetrage von etwa 123 000 fl. eingefunden. Von einem einzigen Redner abgesehen, sprachen sich sämmtliche erschienenen Prioritätenbesitzer im Sinne der Anträge des Kurators aus. Ein Prioritätenbesitzer regte an, über die einzelnen strittigen Punkte Sachverständige zu vernehmen. Denselben sollen folgende Fragen vorgelegt werden: Ob ein Handelsgebrauch bestehe, dass freiwillig erworbene Obligationen von der weiteren Verloosung ausgeschlossen werden, ob die freiwillige Erwerbung nothwendigerweise den Verloosungsplan ändern müsse, und endlich, ob die Aenderung des Verloosungsvorganges, den die Buschtêhrader Bahn eingeführt hat, eine Benachtheiligung der Prioritäre bilde.

Nach längerer Berathung wurde beschlossen, die Erledigung der Angelegenheit den zu wählenden Vertrauensmännern zu überlassen; es wurde sodann zur Wahl der Vertrauensmänner geschritten.

— **Kohlenlieferungen aus Ungarn für die österreichischen Staatsbahnen.** Bekanntlich haben die österreichischen Staatsbahnen bei ihrer letzten Vergebung der Kohlenlieferungen insofern mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, als einerseits die verlangten Preise ungewöhnlich hoch waren und andererseits auch die angebotenen Kohlenmengen wie auch die Lieferungsbedingungen nicht ganz entsprachen. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse haben es die österreichischen Staatsbahnen vorgezogen, einen Theil der für das kommende Jahr benöthigten Steinkohlen unbedeckt zu lassen. Auch weitere mit inländischen Kohlenfirmen geführte Verhandlungen haben zu keinem Ergebnisse geführt, da seitens der österreichischen Kohlenindustriellen für zu beschaffende nachträgliche Einlieferungen ein weiterer Preisaufschlag vorgenommen wurde. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich deshalb, wie gemeldet wird, bestimmt gefunden, vorläufig 15 000 t des noch zu deckenden Bedarfes an Steinkohlen durch den Bezug ungarischer, und

zwar Salgo-Tarjaner und Baglyasaljaer Förderkohle zu sichern. Dieser Abschluss bedeutet für die Staatseisenbahnverwaltung eine nicht unbeträchtliche Ersparniss gegenüber den Kosten, die sich nach den letztgestellten Angeboten der österreichischen Kohlenwerke ergeben hätten.

— **Beschwerdebücher.** In der Zeitschrift „Bahn frei" bespricht ein Eisenbahnbeamter die Einrichtung der Beschwerdebücher, welche in Oesterreich und Ungarn in jeder Station aufliegen müssen, und tritt für die Beseitigung derselben ein. Die Gründe, welche hierfür geltend gemacht werden, sind in der That beachtenswerth. Der Reisende, dem das Beschwerdebuch ausgefolgt wird, damit er in dasselbe seine Beschwerde eintrage, finde darin beim Durchblättern eine Blumenlese der heftigsten Ausfälle gegen die Bahnbediensteten, und sei es daher kein Wunder, wenn jede neue Beschwerde an Maasslosigkeit die früheren zu überbieten suche. In der grössten Mehrzahl der Fälle ergeben die Erhebungen die völlige Grundlosigkeit der in der Aufregung des Augenblicks niedergeschriebenen Beschwerde. Die beleidigenden Ausfälle gegen die Bahnbediensteten bleiben ungesühnt im Beschwerdebuch als aneiferndes Beispiel für alle späteren Beschwerdeführer. Dem Vernehmen nach beschäftigt man sich in maassgebenden Kreisen mit einer Aenderung in der Einrichtung der Beschwerdebücher.*)

— **Die Stellung der Techniker im Eisenbahndienste.** Anfangs Oktober d. J. wurde in Wien der 4. österreichische Ingeniör- und Architektentag abgehalten, bei welchem u. a. auch die Frage der Stellung der Techniker im Eisenbahndienste auf der Tagesordnung stand. Den Bericht über diese Frage erstattete Ingeniör Ziffer. Es wies in diesem u. a. darauf hin, dass die gegenwärtige Organisation des Eisenbahnministerinms hinsichtlich des technischen Verwaltungsgebietes aus dem Grunde nicht für zweckmässig gehalten werde, weil sie alle technischen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens in e i n e r Sektion vereinige Dadurch werde der an der Spitze dieser Sektion stehenden Persönlichkeit die Beherrschung aller einschlägigen Fachgebiete zugemuthet, welche bei der Mannigfaltigkeit und der Ausdehnung der Eisenbahntechnik unmöglich vorausgesetzt werden könne. Er beantragte deshalb die Schaffung einer technischen Präsidialabtheilung im Eisenbahnministerium und von mindestens vier technischen Sektionen, und zwar für Bau und Erhaltung der Bahn und deren ständige Ausrüstung, für Fahrbetriebsmittel und Werkstätten, für den Verkehr und das Signalwesen sowie für Bahnen niederer Ordnung. (Dermalen umfasst das Eisenbahnministerium insgesammt nur 4 Sektionen und zwar ausser der technischen Sektion eine solche 1. für Angelegenheiten der Eisenbahngesetzgebung und das Konzessionswesen, dann für den finanziellen und statistischen Dienst, 2. für administrative und juridische Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, 3. für kommerzielle Angelegenheiten.) Die Anträge des Berichterstatters wurden unverändert angenommen.

— **Oesterreichischer Lloyd.** Der Geschäftsumfang des Lloyd wird demnächst eine beachtenswerthe Erweiterung erfahren durch die voraussichtlich in der allernächsten Zeit einzurichtende direkte Dampferlinie zwischen Triest und Südostafrika. Die bezüglichen, zwischen der Verwaltung und der Regierung seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen stehen vor ihrem unmittelbaren Abschlusse, da die noch bis in die letzte Zeit offen gebliebenen finanziellen Fragen im wesentlichen als beglichen anzusehen sein dürften. Es sind zehn Fahrten im Jahre in Aussicht genommen. Die dem Lloyd zugesicherte staatliche Unterstützung besteht in einer Höchstbeihilfe, welche jedoch in dem Falle, als die Erträgnisse der Linie die Beihilfe übersteigen sollten, in Form einer hälftigen Theilung des Ueberschusses zwischen der Gesellschaft und der Staatsverwaltung zur theilweisen Rückzahlung gelangen soll. Hierbei bleibt aber als unterste Grenze der staatlichen Unterstützung der neuen Linie ein Betrag von 200 000 fl. festgesetzt.

— **Bosnische Bahnprojekte.** In den letzten Tagen fanden zwischen den österreichischen, ungarischen und gemeinsamen Ministern wiederholte Besprechungen in der Angelegenheit des Ausbaues der bosnischen Bahnen statt. Bekanntlich bestehen in dieser Frage zwischen Oesterreich und Ungarn Gegensätze in den Anschauungen, deren Ausgleichung bisher nicht gelungen ist. Die Verhandlungen, welche sich äusserst schwierig gestalten, sollen in der nächsten Zeit fortgesetzt werden.

Wie verlautet, handelte es sich bei den erwähnten Ministerkonferenzen in erster Linie um die Forderung der Militärverwaltung nach dem Bau einer Eisenbahnlinie von S a r a j e v o bis zum S a n d s c h a k N o v i b a z a r. Von der gemeinsamen Regierung und insbesondere von dem Chef des Generalstabes, der an diesen Berathungen theil nahm, wurde der Bau dieser Linie, die bis an die Grenze des Sandschaks führt, in welchem Oesterreich-Ungarn auf Grund des Berliner Vertrages Besatzungsrechte ausübt, aus politisch-strategischen Gründen auf das dringendste befürwortet. Dieselben Gründe, welche Oesterreich-Ungarn bestimmten, sich im Berliner Vertrage das Besatzungsrecht im Sandschak zu sichern, wurden auch dafür geltend gemacht, dass die rasche Verbindung mit dem Sandschak und den daselbst befindlichen Garnisonen durch eine Bahnlinie gesichert werde. Die neue Bahnlinie würde sich als Schmalspur in das bosnische Netz einfügen und von Sarajevo über Gorazda vermuthlich durch das obere Limthal oder im Parallelthal zu demselben an die Grenze des Sandschaks gehen. Die Grenze des Sandschaks ist von Mitrovitza sechs Tagesmärsche oder ungefähr 120 km entfernt. Gelänge es durch eine Vereinbarung mit der Pforte, die Fortsetzung der Bahn bis Mitrovitza zu erreichen, dann wäre für Budapest durch Vermittelung des bosnischen Bahnnetzes eine direkte Verbindung mit S a l o n i c h i gewonnen, und die vieljährigen Bestrebungen Ungarns auf diesem Gebiete wären verwirklicht. Es ist also begreiflich, dass die Forderung der Heeresverwaltung nach dem Baue der Linie Sarajevo-Gorazda-Sandschak-Grenze bei der ungarischen Regierung lebhafte Förderung gefunden hat. Von der österreichischen Regierung werden begreiflicherweise für den Fall des Zustandekommens dieser Linie bestimmte Garantien gegen eine aus dem Betriebe der neuen Linie entspringende Schädigung der österreichischen Interessen verlangt.

*) Anm. d. S c h r i f t l. Die Gründe, welche für die Beseitigung dieser überlebten Einrichtung sprechen, sind s. Zt. auch in dieser Zeitung eingehend und überzeugend erörtert worden (vergl. Nr. 75 u. 77 Jahrg. 1897).

Vereinsausland.

— **Dänische Bahnprojekte.** Die Regierung beabsichtigt dem Landtage in dieser Tagung eine Vorlage, betreffend die Anlage eines D o p p e l g l e i s e s d u r c h F ü n e n und e i n e r f e s t e n B r ü c k e ü b e r d e n L i m f j o r d in Jütland einzubringen. Die Brücke würde ungefähr 15 000 000 Kr. kosten. Diesem Vorschlage wird von den Betheiligten eifrig widersprochen. Sie wünschen nämlich, den Betrieb zu theilen, und zwar so, dass der Theil, der nach dem nördlichen Jütland geht, über die jetzt benutzte Linie von Kopenhagen nach Kallundborg im nordwestlichen Seeland und von dort mittelst Dampfer nach Aarhus geführt werde. Die Reise nach Hamburg will man verkürzt sehen durch die Anlage einer Bahn durch Fünen in südwestlicher Richtung von N y b o r g nach A s s e n s, von wo die Ueberfahrt nach einem Punkte an der schleswigschen Küste stattfinden soll, so dass die ganze Strecke über S t r i b und F r e d e r i c i a gespart wird.

— **Proteste gegen die belgischen Staatsbahnen.** Die „Indépendance belge", eins der bedeutendsten belgischen Blätter, setzt ihren Feldzug gegen die belgischen Eisenbahnen in maasslos heftiger Weise fort. Fast täglich bringt das Blatt Artikel mit der Einleitung: „Die skandalöse Zersetzung auf den belgischen Eisenbahnen dauert an" oder „Der Zugdienst ist in völliger Verwirrung" usw. Dann folgen Einzelklagen; so heisst es am 9. d. Mts.: „Letzten Sonntag fuhr der Expresszug von Köln, der in Brüssel-Nord um 9 Uhr 39 Minuten eintreffen soll, etwas vor 11 Uhr in den Bahnhof ein. Die Maschine musste unterwegs ausgetauscht werden. Sagen wir nebenbei, dass die ‚englischen' Lokomotiven keineswegs den Erwartungen der Eisenbahnverwaltung entsprochen haben: die Hälfte dieser Lokomotiven ist in Mecheln zur Reparatur." In einer anderen Nummer des genannten Blattes lesen wir: „Seit der unheilvollen Aera Vandenpeereboom's herrscht die Anarchie auf den Eisenbahnen. Die Beamten pfeifen auf ihre Vorgesetzten und auf ihre Vorschriften. Niemals z. B. haben sie soviel in die Wagen gespuckt, als seit dem famosen Rundschreiben, das bestimmt war, die Ansteckung der Tuberkulose zu beseitigen. Wir zweifeln sehr, dass Minister Liebaert der Herkules sein wird, der diesen Augiasstall zu reinigen vermöchte!" Wieder in einem anderen Falle wird geschildert. wie durch die einfache, vorher bekannte Entgleisung eines Güterwagens ein Zug von Brüssel nach Namur $1^3/_4$ Stunden Verspätung erlitten habe; dazu folgt die allgemeine Bemerkung: „Bisher wartete man, wenn zwei Züge kreuzten, regelmässig 10 Minuten auf den in Verspätung befindlichen Zug. Um noch mehr den Reisenden zu genügen, hat die Verwaltung — um welche Europa uns nicht beneidet — beschlossen, dass man auf diejenigen Züge nicht mehr warten solle, die schon an ihrem Ausgangspunkt 10 Minuten Verspätung haben. Aus dieser intelligenten Entscheidung ergibt sich, dass, wenn ein mit 10 Minuten Verspätung abgegangener Zug diese einholt und nur mit 2 Minuten Verspätung ankommt, er den Anschlusszug nicht mehr vorfindet! Das kommt häufig in Gembloux mit den Zügen Tamines-Gembloux

vor, welche oft ihren Anschluss mit den Zügen nach Namur und Brüssel verfehlen, obwohl sie nur 2 oder 3 Minuten Verspätung haben." Ein gut Theil der Klagen des radikal-liberalen Organs mag auf den politischen Widerstand gegen das klerikale Ministerium zu setzen sein.

— **Minister Baudin und die französischen Staatsbahnen.** Die vor etwa Jahresfrist begonnene lebhafte Bewegung zur Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich, die in einem Antrag des Kommissions-Berichterstatters der Abgeordnetenkammer auf sofortigen Rückkauf von vier Hauptnetzen gipfelte, hat bekanntlich zu keinem Ergebniss geführt. Die Kommission überliess es den eifrigen Verfechtern der Verstaatlichung, ihre Anträge persönlich in der Kammer einzubringen, letztere aber gaben die Sache als derzeit aussichtslos auf. Das sozialistische Ministerium Waldeck-Rousseau konnte natürlich die Sache nicht grundsätzlich abweisen; aber es äusserte sich durch den Mund des Verkehrsministers Baudin nur kühl und ausweichend. Merkwürdig war, dass aus der Kammer gerade als ein Hauptgrund gegen die Verstaatlichung die damit angeblich verbundene Förderung des Sozialismus vorgeführt wurde. Jetzt ist seit einem halben Jahre von den Rückkaufsideen keine Rede mehr gewesen, sie sind wohl vorerst begraben, zumal im vorigen Winter lebhaft angegriffenen Missständen im Betrieb der französischen Privatbahnen theilweise abgeholfen worden ist. Das französische Staatsbahnnetz wird also nach wie vor verhältnissmässig unbedeutend auf etwa $^1/_{10}$ des französischen Gesammtnetzes beschränkt bleiben. Indess konnte Minister Baudin nicht umhin, dieser Tage bei der feierlichen Einweihung der neuen Linie Chantonnay-Vouvant in der Vendée sich auch grundsätzlich etwas der Staatsbahnen anzunehmen. Er erinnerte daran, dass ihr weiterer Ausbau nothwendig sei und sagte u. a. bei der Festversammlung: „Sie haben den uneigennützigen und hingebenden Männern, welche dieses Netz leiten, eine gerechte Huldigung erwiesen. Der Betrieb des Netzes der Staatsbahn kann mit dem besten verglichen werden. Es ist die Form, welche, heraustretend aus dem Bastard-Charakter (!) der jetzigen Verwaltungen, unsere Eisenbahnen für das öffentliche Interesse wie für alle Privatinteressen vereinigen wird. Indem Sie das mit uns feststellen, zerstreuen Sie gewisse Vorurtheile." Beim Bankett besprach der Minister nochmals die Entwickelung und das Gedeihen der Staatsbahnen. Trotzdem haben die mächtigen französischen Eisenbahngesellschaften die Enteignung und den Wettbewerb nicht sehr zu fürchten.

— **Manöverleistungen der französischen Westbahn.** Diese Gesellschaft hat vom Kriegsminister anlässlich der grossen Manöver in der Beauce ein Schreiben erhalten, in welchem die ausserordentlichen Anstrengungen der Gesellschaft für die Militärtransporte warm anerkannt werden und die volle Genugthuung und der beste Dank für die Regelmässigkeit ausgesprochen wird, mit welcher alle Truppentransporte, die Verpflegung und die verschiedensten Verschiebungen der Truppen geleistet worden seien. Ueberall habe sich das Personal der Leitung und des Betriebes auf der Höhe seiner Aufgabe befunden, allen wird lebhaft gedankt. Dazu ist zu bemerken, dass im vorigen Winter gerade die Westbahn wegen der Zugverspätungen, mangelnden Betriebsmaterials usw. am meisten Angriffe in der Presse und in der Kammer erfuhr.

— **Eisenbahnverkehr nach Paris.** In der zweiten Hälfte des Monats September kamen mit der Westbahn auf dem Bahnhof Saint Lazare 879 495 Reisende an gegen 629 770 in der gleichen Vorjahrszeit, d. i. eine Vermehrung von 39 %; auf dem Bahnhof Montparnasse 184 932 Reisende gegen 111 518, d. i. mehr 65 %.

— **Neue französische Eisenbahnpostwagen.** Frankreich ist im Begriff, schreibt der Pariser Berichterstatter des „Hamb. Korresp.", durch seinen unermüdlichen Unterstaatssekretär des Post- und Telegraphenwesens, Mougeot, neue Eisenbahnpostwagen zu bekommen. Das Parlament hat für diesen schon lange nothwendigen Zweck 1 800 000 Fr. ausgesetzt, und so konnten 60 neue Eisenbahnpostwagen in Auftrag gegeben werden. Hiervon sind jetzt zwei vollendet und sollen demnächst auf der Nordbahn und zwar wahrscheinlich auf der Linie Paris-Köln, wo infolge der erfreulichen Steigerung des Verkehres das Bedürfniss besonders nahe liegt, in Dienst gestellt werden. Dann werden sie in die anderen Hauptlinien eingestellt. Die Neuerung ist eine wesentliche, was schon daraus hervorgeht, dass die bisherigen französischen Eisenbahnpostwagen nur 7 m lang waren, während die neuen 14 m, also doppelt so lang sind. Diejenigen Wagen, die zwischen Paris und Calais laufen und den Postverkehr mit London vermitteln werden, sollen sogar 18 m lang werden. Die neuen Postwagen erhalten auch in gesundheitlicher Beziehung eine zweckmässige Einrichtung, die den alten vollkommen fehlte, so dass sie besonders von den Fahrpostbeamten mit Freuden begrüsst werden. Ueberdies verspricht man sich von der Reform noch eine besondere Tragweite, die das grosse Publikum interessirt. Es soll sich nämlich aus der zu erwartenden Möglichkeit der leichteren Beförderung der Postsachen eine Verbilligung des Portos und namentlich eine Herabsetzung des Briefportos ergeben. Die französische Postverwaltung selbst hofft hiervon wieder eine Steigerung des Briefverkehres und grössere Einnahmen, so dass alle Welt befriedigt sein wird.

— **Führer in deutscher Sprache auf französischen Bahnen.** Als eine bemerkenswerthe Folge der Pariser Weltausstellung und des gewaltigen Zuflusses deutscher Besucher, schreibt die „Köln. Ztg.", muss es wohl bezeichnet werden, wenn grosse französische Gesellschaften jetzt anfangen, ihre Reklameschriften in besonderer Berechnung auf deutsches Publikum in deutscher Sprache herauszugeben, ein Verfahren, das vor kurzem noch ganz undenkbar gewesen wäre. So liegt vor uns eine kleine elegante, mit hübschen, farbigen Bildern geschmückte Beschreibung des Eisenbahnnetzes der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit Städtebildern und Landschaften, die nebenbei in tadellosem Deutsch abgefasst ist. Die Weltausstellung und ihr reger deutscher Besuch hat somit die Folge gehabt, dass die Franzosen deutschen Besuch nicht mehr chauvinistisch zurückweisen, sondern im Gegentheil deutsche Besucher heranzuziehen suchen.

— **Eisenbahnunfall bei Survilliers.** Ein schrecklicher Unglücksfall, der den Verlust zweier Menschenleben zur Folge hatte, ereignete sich dieser Tage in einem Eisenbahnzuge, der von Paris nach Creil fuhr. Zwei Reisende beugten sich aus dem Wagenfenster gerade in dem Augenblick hinaus, als der Zug unter der Brücke von Carges, einige 100 m hinter der Station von Survilliers hindurchfuhr. Durch die Gewalt des Stosses gegen einen der Brückenpfeiler wurde den beiden Unglücklichen der Kopf zerschmettert und ihre Körper auf den Bahndamm geschleudert, wo sie von Bahnbeamten, die von fern den Vorgang beobachtet hatten, aufgehoben wurden. Der eine von ihnen, dessen Person nicht festgestellt werden konnte, war auf der Stelle getödtet worden, während der andere, ein gewisser Jean Rollet, in das Hospital Lariboisière in Paris geschafft wurde, wo er indess verstarb, ohne noch einmal zur Besinnung gekommen zu sein.

— **Lötschberg- oder Wildstrubeltunnel und Verkehrsverhältnisse des Berner Oberlandes.** Der schweizerische Kanton Bern, der sich eine direkte Verbindung mit dem Simplon und Italien schaffen möchte, hat durch Fachmänner eine geologische Untersuchung betreffs der Pläne eines Tunnelbaus durch den Lötschberg oder den Wildstrubel vornehmen lassen. Aus rein geologischen Rücksichten kommt das Gutachten dazu, dem kürzeren Wildstrubelprojekt — Tunnellänge 12,9 km gegen 18,5 Kilometer des 168 m tiefer ins Gebirge eintretenden längeren Lötschbergprojekts — den Vorzug vor den anderen Plänen zu geben. In Interlaken fand eine Versammlung von hervorragenden bernischen Verkehrsinteressenten statt, welche sich bitter über die Hintansetzung des Berner Oberlandes beklagte, die sich neuerdings auch bei der Besetzung der Kreiseisenbahnräthe durch die Regierung offenbart habe. Weiter wurde betont, nicht durch die Witterungsverhältnisse, sondern durch die zu kurze Dauer des Sommerfahrplans werde der Fremdenverkehr ungebührlich eingeschränkt. Die Versammlung einigte sich auf Schritte, durch welche besonders die Erweiterung des Sommerfahrplans vom 1. Mai bis 30. September und die frühere Inbetriebsetzung und spätere Einstellung der direkten Schnellzüge während der Reisezeit angestrebt werden soll.

— **Elektrische Strassenbahn Schwyz-Seewen.** Schon längst war der Plan einer Bahnverbindung von Schwyz nach dem Vierwaldstättersee und der Gotthardbahn angeregt. Der Bau wurde im April begonnen und kürzlich fertiggestellt. Für das durch die Gotthardbahn etwas ausser Verbindung gesetzte Schwyz erhofft man durch die neue Verkehrslinie grossen Vortheil.

— **Züricher Vorortverkehr.** Die schweizerische Nordostbahn will 30 neue Eisenbahnzüge einführen, um den Verkehr zwischen dem sich immer mehr entwickelnden Verkehrsmittelpunkt Zürich und seinen Vororten besser zu bedienen. Der Ortsverkehr soll durch sogenannte Tramwayzüge auf der Vollbahn gefördert werden. Vor der Einführung sucht die Bahnverwaltung bei dem schweizerischen Eisenbahndepartement die Erlaubniss nach, zur Entlastung dieser Tramzüge die Vieh-, Eilgut-, Post-, Milch- und Expressgutbeförderung von diesen Zügen auszuschliessen. Es soll vorbehalten bleiben, die Züge nicht nur auf den bestehenden Eisenbahnstationen, sondern auch an anderen Verkehrspunkten, z. B. bei Strassenkreuzungen zur Aufnahme und Abgabe von Reisenden anhalten zu lassen, soweit sich dafür ein Bedürfniss ergibt.

— **Ueber einen Unglücksfall auf der elektrischen Untergrundbahn in London** wird dem „Hamb. Korresp." von dort unterm 9. Oktober geschrieben: Die neue unterirdische Verkehrsader der englischen Metropole hat in geradezu schauderhafter Weise das erste Menschenleben als Opfer gefordert. Um die Mittagsstunde wurde einer der Konduktöre auf der Fahrt nach der City vermisst, ohne dass man zunächst seinen Verbleib feststellen konnte. Schliesslich entdeckte man Blutspuren, Fleischfetzen und Theile von Uniformtuch an der Aussenseite mehrerer Wagen und als dann die befahrene Strecke des Tunnels abgesucht wurde, fand man den bis zur völligen Unkenntlichkeit verstümmelten Leichnam des unglücklichen Beamten. Die weitere Untersuchung ergab, dass eine der Gitterthüren, die den Zutritt zu den Wagen automatisch abschliessen, nicht funktionirte, sich also wahrscheinlich während der Fahrt von selbst geöffnet haben muss, so dass der vielleicht dagegen lehnende Konduktör hinausfallen und zwischen die Tunnelwand und die Wagen gerathen konnte. Die Tunnel sind, abgesehen von ihren Erweiterungen an den Stationen, so eng gebaut, dass kaum ein halber Fuss Raum bleibt, wenn die Züge mit Eilzuggeschwindigkeit ihren unterirdischen Weg verfolgen. Der Beamte ist auf diese Weise zwischen Holz und Stein im wahren Sinne des Wortes zermalmt worden, ohne dass die zahlreichen Fahrgäste des Zuges das Geringste davon wahrgenommen hätten. Der unglückliche Mensch war so zugerichtet, dass man ihn nur an der Nummer seiner Mütze überhaupt erkennen konnte. Erst vor acht Tagen hatte er seinen Dienst angetreten.

— **Tehuantepec-Eisenbahn.** Vor einiger Zeit verlautete, die mexikanische Regierung habe den Betrieb der Tehuantepec-Eisenbahn einer Gesellschaft übertragen, die zugleich verpflichtet würde, die Umwandlung der Bahn in eine Durchgangslinie durchzuführen und den Hafenbau in Santa Cruz und Coatzacoalcos zu beenden. Jetzt meldet die „Estafeta", es sei ein Abkommen dahin erzielt, dass eine neue englische Gesellschaft 5 000 000 mexikanische Dollar Kapital aufbringt und die Regierung in der Form einer Beihilfe den gleichen Betrag hinzufügt Die Gesellschaft übernehme den Betrieb mit der Berechtigung, nach sechsmonatlicher Kündigung sich zurückzuziehen, sobald sie Verluste bis zu höchtens 4 000 000 mexikanische Dollar erlitten haben sollte. Die Tarife sollen durch den Staat festgesetzt werden; aber um die Linie zu begünstigen, werde man die Hafengebühren nur halb so hoch bemessen, als in den für die anderen Eisenbahnen Mexikos in Betracht kommenden Häfen. Eine Bestätigung dieser Angaben bleibt abzuwarten.

Bücherschau.

— **Moeller's Kursbuch**, dessen 4. Heft für 1900 soeben bei Schmorl und von Seefeld Nachf. in Hannover erschienen ist, kennt der Reisende als einen treuen und zuverlässigen Rathgeber. Bringt es doch neben dem reichhaltigen und durch die alphabetische Anordnung übersichtlichen Eisenbahnfahrplan auch genaue Angaben über Postverbindungen und Dampfschifffahrten. In einem Anhange sind auch die Kleinbahnen beigefügt. Allgemein praktische und wissenswerthe Notizen geben ihm einen besonderen Werth. Wir machen deshalb gern auf dieses vielseitige Nachschlagebuch aufmerksam.

— **Ein internationales technisches Wörterbuch** gedenkt nach Mittheilung der „Nat.-Ztg." der Verein deutscher Ingeniöre mit Unterstützung der technischen Vereine und Körperschaften herauszugeben, und der Verein zur Beförderung des Gewerbefleisses hat bereits beschlossen, das Werk nach seinen besten Kräften zu unterstützen. Das Wörterbuch ist in den drei Hauptsprachen deutsch, französisch und englisch geplant und soll alle technischen Ausdrücke umfassen, die in den Industrien dieser drei Länder und Nordamerikas üblich sind. Die Redaktionskommission stellt der Verein deutscher Ingeniöre, die einzelnen technischen Vereine und Körperschaften aller vier Kulturstaaten sollen aus den Kreisen ihrer Mitglieder geeignete Personen bezeichnen, durch deren Vermittelung die Redaktion mit den einzelnen Kreisen der Technik Fühlung gewinnen kann.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Eisenach-Lichtenfels zwischen den Stationen Marksuhl und Salzungen neu errichtete Personenhaltepunkt Ettenhausen wird am 1. November d. J. eröffnet werden. Die Abfertigung von Gepäck ist ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt von Marksuhl bis Ettenhausen 4,30 km und von Salzungen bis Ettenhausen 9,30 km.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 5 (Breslau-Warschauer Eisenbahn), Nr. 13 (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) und Nr. 25 (Neuhaldensleber Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zu den Güterwagenparkverzeichnissen Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen) und Nr. 42 b (königliche Eisenbahndirektion zu Posen) ist je der Nachtrag II, zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) der Nachtrag III und zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektion zu Hannover) der Nachtrag IV erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 5, 13 und 25 werden die älteren Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben worden sind die Kilometerzeiger Nr. 30 (pfälzische Eisenbahnen), Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster) und Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahnen). An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 32 (königliche Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin), Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen), endlich Nachtrag X zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern". Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 30, 39 und 57 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer — und zwar Nr. 30 und 39 nebst zugehörigen Nachträgen — aufgehoben.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3151 vom 4. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahngesellschaft auf Theilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 11. Oktober d. J.).

Nr. 3190 vom 5. Oktober d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Nachträge zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 10. Oktober d. J.).

Nr. 3199 vom 3. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. Oktober d. J.).

Nr. 3200 vom 3. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Eisenach - Lichtenfels zwischen den Stationen Marksuhl und Salzungen neu errichtete Haltepunkt

Ettenhausen

für den Personenverkehr (mit Ausschluss des Gepäckverkehrs) eröffnet werden.

Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt auf dem Haltepunkt selbst.

An dem neuen Haltepunkt werden anhalten in der Richtung nach Meiningen die Züge: 5203, 191 und 467, in der Richtung nach Eisenach die Züge: 470, 464, 466.

Erfurt, den 8. Oktober 1900. (2526)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums erhält der Bahnhof Lauter an der Eisenbahnlinie Schwarzenberg-Zwickau künftig die Stationsbezeichnung

Lauter in Sachsen.

Dresden, am 9. Oktober 1900. (2527)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Ladefristen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Zhl. 46350/16 vom 5. Oktober 1900 werden mit Rücksicht auf den erhöhten Güterverkehr die den Parteien tarifmässig zugestandenen wagenstandgeldfreien Fristen für die Beladung, sowie für die Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Die erwähnte Fristherabsetzung tritt mit 15. Oktober l. J. in Wirksamkeit und bleibt bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Februar 1901 in Kraft.

Für Ueberschreitungen der erwähnten sechsstündigen Frist wird in Gemässheit des § 56 bezw. § 69 des Betriebsreglements das im Tarife festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.

Wien, am 10. Oktober 1900. (2528)

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Vom 15. Oktober d. J. ab werden die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Gotha Hptbhf. - Leinefelde gelegenen Haltestelle Gotha Ost auch auf die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ausgedehnt. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Lokomobilen, Künstlerwagen u. dergl.) bleibt jedoch ausgeschlossen.

Erfurt, den 10. Oktober 1900. (2529)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Am 31. Dezember d. J. wird die Station Hagen-Eckesey für den Eilgutverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab dient die Station Hagen-Eckesey nur noch dem Frachtgutverkehr.

Elberfeld, den 8. Oktober 1900. (2530)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Heft 1.

Am 19. Oktober a./1. November n. Stils 1900 tritt zu dem Tarifheft 1 für den obenbezeichneten Verkehr der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits früher bekannt gemachten Aenderungen:

a) neue und anderweite Frachtsätze für Stationen der preussischen, sächsischen und badischen Staatseisenbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;
b) Ergänzungen und Berichtigungen.

Die Tariferhöhung für Station Stettin auf Seite 17 des Nachtrages gilt erst vom 18. November a./1. Dezember n. Stils 1900.

Druckstücke des Nachtrages können zum Preise von 0,20 ℳ durch Vermittelung der Verbandsstationen sowie der Fahrkartenausgabestelle zu Bromberg bezogen werden.

Bromberg, den 1. Oktober 1900. (2531)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil	Heft	vom
II	3	1. II. 1897,
„ II	„ 6	„ 1. I. 1899,
„ II	„ 9	„ 1. II. 1898,
„ II	„ 10	„ 1. XII. 1898,
„ III	„ 1	„ 1. I. 1898,
„ III	„ 2–4	„ 1. II. 1898,
„ IV	„ 1	„ 1. X. 1898,
„ IV	„ 2	„ 1 II. 1900,
„ V	„ 2	„ 1. V. 1900,
„ VI	„ 1 u. 2	„ 1. XII. 1896,
„ VI	„ 3	„ 1. X. 1898.

Ab 1. Dezember 1900 haben die in vorgenannten Tarifen für die Station Mainz Hafen der Eisenbahndirektion Mainz enthaltenen Wagenladungsfrachtsätze auch im Verkehr mit der Station Mainz Hauptbahnhof Anwendung zu finden.

Sofern in den Klassentarifen Theil II Heft Nr. 3, 6, 9 und 10 bei einzelnen Ausnahmetarifen nur Frachtsätze für Mainz Hauptbahnhof — nicht auch Mainz Hafen — vorgesehen sind, bleiben dieselben unverändert in Kraft.

Ab 1. Dezember 1900 wird ferner die Station Rosengarten der Eisenbahndirektion Mainz für den Gesammtverkehr geschlossen und treten daher die im Kohlenausnahmetarif Theil V Heft Nr. 3 vom 1. Februar 1898 hierfür vorgesehenen Frachtsätze am gleichen Tage ausser Kraft.

München, den 9. Oktober 1900. (2532)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. an werden die Stationen Loebejün, Gottgau, Werdershausen und Gröbzig der Neubaustrecke Nauendorf-Gerlebogk, der gleichnamigen Privatbahngesellschaft gehörig, in den direkten Verkehr mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, der mitteldeutschen Privatbahnen, sowie einiger östlichen und westlichen Privatbahnen (Tarifhefte 2 bis 5) einbezogen. Die direkte Abfertigung gilt ausser für die regelrechten Tarifklassen auch für Beförderung von Gütern, welche nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 4 a (Staubkalk zum Düngen), 4 b (Mergel zum Düngen), 4 c (Rübenerde zum Düngen — Versandstation Gottgau —), 5 Wegebaumaterialien), 6 (Brennstoffe) zur Abfertigung gelangen. Vom gleichen Tage ab werden die bisher für die Stationen Gottgau und Leobejün für eine beschränkte Anzahl von Artikeln in Geltung gewesenen Tarifsätze (siehe Nachtrag XI zum Tarifheft 2, III zum Tarifheft 3, das neue Tarifheft 4 a vom 1. Juni 1900 bezw. die mit Bekanntmachung vom 26. Juli d. J. im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze) wieder aufgehoben.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 10. Oktober 1900. (2533)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 6 für den Kohlenverkehr von den deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.

Die von der königlichen Eisenbahndirektion Essen unterm 10. September d. J. in diesem Blatte veröffentlichte Frachtermässigung für Steinkohlen, Braunkohlen etc. im Versande von den deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen tritt mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1900 bis

1. Oktober 1902 auch für den direkten Verkehr mit den Stationen der Farge-Vegesacker und Hoyaer Bahn, bezüglich dieser letzteren Bahn jedoch mit der Maassgabe in Kraft, dass an die nach der Gesammtentfernung sich ergebenden Frachtsätze der Station Hoya 0,01 ℳ für 100 kg anstossen wird.
Hannover, den 6. Oktober 1900. (2534)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.
Am 20. Oktober d. J. wird die Station Miltitz bei Leipzig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. in den direkten Verkehr einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 6. Oktober 1900. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.
Die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 1. Februar 1898 auf Seite 8 für Strassburg Centralbahnhof und Neudorf angegebenen Frachtsätze gelten vom 1. November 1900 ab auch für Strassburg Rheinhafen.
Strassburg, den 9. Oktober 1900. (2536)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Gotthardverkehr:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Am 1. November d. J. treten zu den Tarifheften 2 und 3 vom 1. März 1893 die Nachträge X in Kraft.
Sie enthalten anderweite und ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie).
Abdrücke von diesen Nachträgen können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen bezogen werden.
Dresden, am 10. Oktober 1900. (2537)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren ab süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad, Furth i. W. usw. vom 1. September 1899.
Die zur Zeit gültigen Frachtsätze und Entfernungen für die Station Mainz Hauptbhf. der Eisenbahndirektion Mainz treten mit 1. Dezember 1900 ausser Kraft. Vom gleichen Tage an haben die Frachtsätze und Entfernungen für die Station Mainz Hafen auch im Verkehre mit Mainz Hauptbhf. Anwendung zu finden.
München, den 9. Oktober 1900. (2538)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 3.
Mit dem 1. November l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag II in Kraft. Der Nachtrag erhält u. a. Aenderung der besonderen Bestimmungen, neu einbezogene Stationen, ermässigte Frachtsätze von Tluste sowie Berichtigungen. Die Erhöhung des Getreidefrachtsatzes im Verkehre mit Grossharthau gilt vom 1. Dezember l. J. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 ₰ oder 6 Heller zu haben.
Breslau, den 6. Oktober 1900. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.
Mit dem 1. November l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Erweiterung des Klassentarifs sowie der Ausnahmetarife 32 (Harz), 43 (Eier), 49 (Butter), Ergänzung des Wortlauts für den Ausnahmetarif 4 d (Eisen), Frachtsätze für Thon von Gäbersdorf-Beckern nach Golleschau und Berichtigungen. Abzüge des Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller zu haben.
Breslau, den 8. Oktober 1900. (2540)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf von Königsberg und Elbing.
Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1900 werden die Stationen Dissen-Rothenfelde und Wiedenbrück des Eisenbahndirektionsbezirks Münster, Kiel des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, Lippstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel und Rostock des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den obengenannten Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.
Bromberg, den 8. Oktober 1900. (2541)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 6. Oktober d. J. ab wird zu den Heften 2 der Abtheilungen A und B des Verbandsgütertarifs je ein Nachtrag I herausgegeben. Es werden dadurch theils neue, theils gekürzte Entfernungen für die Station Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz, ferner Mörlheim und die Stationen der Neubaustrecke Grünstadt-Offstein der pfälzischen Eisenbahnen und Westhofen (Rheinhessen) sowie die Stationen der Strecke Worms-Offstein der süddeutschen Eisenbahngesellschaft eingeführt. Ausserdem ist in den Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif für Steinkohlen im Verkehre mit den Wasserumschlagsplätzen enthalten.
Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. werden für gewisse Stationsverbindungen aufgehoben die Ausnahmetarife 9 S (Schiffsbaueisen), 17 (Petroleum und Naphta) und 26 (Mineralölrückstände).
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2542)
Frankfurt a/M., den 6. Oktober 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Das Ausschreiben in der Vereinszeitung Nr. 55 vom 17. Juli 1895, fortlfd. Nr. 1417 (Kohlenfrachtsätze von Dombrau, Karwin usw. nach Bayern) tritt mit 1. Dezember 1900 ausser Kraft.
München, den 8. Oktober 1900. (2543)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Eisenbahnverband.
Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die im ostdeutsch-hessischen Gütertarif Nachtrag IV, vom 1. Juli 1900 bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs F für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern (einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien) sowohl über See, als auch über die Landesgrenze bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht im Versand von Aschaffenburg auf die gleichen im schlesisch-süddeutschen Gütertarif, Heft Nr. 1, enthaltenen Relationen übernommen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.
München, den 9. Oktober 1900. (2544)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.
Theil II vom 1. Mai 1900.
Mit sofortiger Wirksamkeit sind im obenbezeichneten Tarife nachstehende Ergänzungen und Aenderungen vorzunehmen:
Auf Seite 14 ist nachzutragen, dass Sendungen nach Kirchenlamitz, wenn im Frachtbrief ein bestimmter Bahnhof nicht bezeichnet ist, nach „Markt Kirchenlamitz" (Staats-Lokalbahnstation) abgefertigt werden. Auf Seite 24, 45, 66 und 87 ist dementsprechend bei Kirchenlamitz Bahnhof auf Fussnote 1) zu verweisen.
Auf Seite 55 ist die Taxe der Frachtstückgutklasse für Konstanz-Sonthofen von 2,52 auf 1,52 ℳ für 100 kg und auf Seite 95 die Taxe der Allg. Wagenladungsklasse B von 2,30 auf 2,13 ℳ für 100 kg zu berichtigen.
München, den 6. Oktober 1900. (2545)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-preussisch-südwestdeutscher Verband.
Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen.
In dem Ergänzungsblatt zu den Tarifen für den vorbezeichneten Verband ist
1. Seite 2 unter Ziffer 1 f hinter „Frankfurt a/M. Hauptbahnhof" nachzutragen „Frankfurt a/M. Hafen rechtsmainisch";
2. Seite 3 unter Ziffer 3 b sind die Worte „nach Maassgabe der Ziffern 2 und 3" abzuändern in „nach Maassgabe der Ziffern 2 bis 4".

München, den 6. Oktober 1900. (2546)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. November 1900 ab wird in Woischwitz der Fahrkartenverkauf nicht mehr durch die Zugführer, sondern durch das daselbst stationirte Personal besorgt. Gepäckabfertigung findet nicht statt.
Breslau, den 7. Oktober 1900. (2547)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A: 3105 t Laschen, 267450 Stück Unterlagsplatten, 263000 Stück Hakenplatten, 23700 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 230000 Stück Klemmplatten, 605 t ungelochte Herzstück- und Unterlagsplatten.

Gruppe B: 258 t Hackenschrauben, 496 t Laschenschrauben, 101 t Weichenschrauben, 232 t Hakennägel.

Gruppe C: 4400 Stück Weichenböcke, 5000 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von **unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1,** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung **von 2,50 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 0,80 ℳ für Gruppe C** — in Baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien"** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 20. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 8. November d. J. (2548)

Essen (Ruhr), den 8. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren als: Eschen-, Rothbuchen, Hainbuchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum-, Birnbaum- und Tannendielen. Tannene Rahmenschenkel, amerikanisches Fichtenholz, amerikanische Pappeldielen, slavonische Eichendielen, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;

b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;

c) Abfallholz in Bündeln.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 24. Oktober 1900" versehen spätestens: Mittwoch, den 24. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 4. Oktober 1900. (2549)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Ausführung von Einfriedigungen (Staketenzaun und Holmschranken) auf den Bahnhöfen Coepenick, Friedrichshagen und Erkner soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 24. Oktober 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Ausführung von Einfriedigungen auf den Bahnhöfen Coepenick, Friedrichshagen und Erkner" versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote mit Zeichnung können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenlose Einsendung von 1,50 ℳ (in Baar) bezogen werden.

Berlin, den 6. Oktober 1900. (2550)
Königliche Bauabtheilung 1.
Fruchtstrasse 14/15.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines Ueberladekrahnes von 10000 kg Tragfähigkeit nach Normalblatt I 2 auf Bahnhof Bütow am 5. November d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Bedingungen, Hauptabmessungen, Zeichnung nebst Angebotbogen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Danzig, den 5. Oktober 1900. (2551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien:

Gruppe XIII. 12450 naturgewachsene Hammerstiele, 4650 bearbeitete Hammerstiele aus Hickoryholz, 10200 Feilenhefte und 4850 Griffe aus Papiermasse; Gruppe XIV. 21950 kg Waterproffirniss; Gruppe XVI. 1230 Waschschwämme, 1250 kg und 3110 Stück Bimstein, 410 kg Schellack, 550 kg Leim, 2550 kg Salzsäure, 1000 kg Salmiakgeist und 2000 kg Schwefelsäure; Gruppe XVII. 235 Schmelztiegel, 48 Schleifsteine, 11000 Chamottesteine, 3360 Bogen Pappe, 1720 kg Schmirgel, 57200 Bogen Schmirgelleinen, 16800 Bogen Glaspapier, 990 Tafeln Filz, 27800 Filzringe und Platten; Gruppe XIX. 400 qm Linkrusta und 3900 kg Tuchleisten; Gruppe XX. 1420 Gummischläuche zum Anfeuchten der Kohlen; Gruppe XXI. 7700 qm klares, 770 qm farbiges und 330 qm mattgeschliffenes Glas sowie 1570 Glasglocken; Gruppe XXII. 8365 kg Sohl-, Rindverdeck-, Kalb-, Schaf-, Fettgar- und Maschinenriemenleder. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zu den Verdingungsterminen am 14. November d. J., Vormittags 11½ Uhr für die Gruppen XIII, XIV, XVI, XVII und am 27. November d. J., Vormittags 11½ Uhr für die Gruppen XIX, XX, XXI, XXII versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstr. 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Rechnungsbüreau M, Gartenstrasse 111 (Silesia) Zimmer 7 aus, können von demselben auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist für die ersten 4 Gruppen bis 13., für die 4 letzten Gruppen bis 25. Dezember d. J.

Breslau, den 9. Oktober 1900. (2552)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/P.

Die Erd-, Böschungs- und Rodungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers von Station 16 + 30 bis 187 + 90 und von Station 427 + 93 bis 529 + 40, das Verlegen der Rohrdurchlässe sowie die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der gemauerten Durchlässe und Wege-Ueber- und Unterführungen sollen in 4 Loosen, und zwar

Loos I umfassend rd. 156000 cbm Bodenbewegung, 2350 cbm Mauerwerk,
Loos II umfassend rd. 144000 cbm Bodenbewegung, 2250 cbm Mauerwerk,
Loos VII umfassend rd. 130000 cbm Bodenbewegung, 2170 cbm Mauerwerk,
Loos VIII umfassend rd. 99000 cbm Bodenbewegung, 820 cbm Mauerwerk

verdungen werden.

Höhen- und Lagepläne, Zeichnungen sowie Bedingungen liegen im Büreau der Bauabtheilung in Lauenburg i/P., Markt Nr. 9 und im Streckenbaubüreau zu Bütow, Lauenburgerstr. 28 d zur Einsichtnahme aus. Angebotsbogen und Bedingungen können vom Unterzeichneten gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ in baar für jedes Loos bezogen werden.

Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin, den 29. Oktober 1900, Vorm. 11 Uhr versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Erd- und Maurerarbeiten" versehen an den Unterzeichneten einzureichen. Die Zuschlagsfrist beträgt 4 Wochen.

Lauenburg i/P., den 9. Oktober 1900.
Der Vorstand (2553)
der königl. Bauabtheilung.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 215000 Bahnschwellen und ca. 60000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin:
am 27. Oktober 1900,
Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1900. (2554)
Der Bahnchef.

Eisenbahn Bütow-Lauenburg i/P.

Die Lieferung von 1000000 kg Portland-Cement zum Bau der Brücken und Durchlässe obengenannter Bahn soll vergeben werden. Angebotsbogen nebst Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in baar vom Unterzeichneten zu beziehen. Angebote sind spätestens bis zum Eröffnungstermin, den 1. November 1900, Vorm. 11 Uhr versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Cement" versehen an den Unterzeichneten einzureichen. Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Lauenburg i/P., den 9. Oktober 1900.
Der Vorstand (2555)
der königl. Bauabtheilung.

Die Lieferung von 2380 cbm Kies und 1090 cbm Steinschlag als Eisenbahnbettungsmaterial für den Bezirk der unterzeichneten Inspektion für das Etatsjahr 1901 ist zu vergeben. Bedingungen können im Büreau der Inspektion eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei einzusenden. Termin zur Eröffnung der Angebote
am 7. November d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 10. Oktober 1900. (2556)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 81. | 17. Oktober 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Kleinbahn Cloppenburg-Lindern,

ausgeführt auf rein kommunaler Grundlage.

Vom Geheimen Regierungsrath von Heimburg in Cloppenburg.

Wenn sich auch das allgemeine Interesse für den Ausbau unseres Verkehrsnetzes für den örtlichen Verkehr in den letzten Jahren gesteigert hat, und die Abneigung grosser Kreise der Bevölkerung gegen den Bau von Kleinbahnen zu solchem Zwecke in Abnahme begriffen ist, so ist doch der Ausbau des für Deutschlands wirthschaftliche Gesundheit erforderlichen Kleinbahnnetzes noch immer nicht so weit fortgeschritten, wie man es für jenen Zweck wünschen möchte.

Von den 50 000 km landwirthschaftlicher Kleinbahnen, deren Nothwendigkeit und Durchführbarkeit ich im Wege der genossenschaftlichen Selbsthilfe in meiner vor etwa acht Jahren veröffentlichten Schrift nachgewiesen, sind etwa 5 % gebaut, und dieser kleine Bruchtheil ist nicht imstande gewesen, auf die gesammte wirthschaftliche Lage einen irgend merkbaren bessernden Einfluss zu üben, wenn auch die örtlichen Erfolge überraschend in die Augen fallen. Die wesentliche Ursache dieses geringen Fortschrittes in dem Ausbau der lokalen Schienenstrassen liegt nicht im mangelnden Bedürfnisse, sondern in dem Mangel an Unternehmungsgeist und Selbstvertrauen in den hauptsächlich dabei interessirten landwirthschaftlichen Kreisen. Während Industrie, Handel und Schifffahrt, die Träger des Grossverkehres, stets die Millionen bereit stellen oder vom Staate bereit gestellt erhalten, um die Interessen des Grossverkehres auf dem Weltmarkte zu schützen und neue Erwerbsquellen zu eröffnen, ohne ängstliche Frage nach der direkten augenblicklichen Verzinsung ihrer Kapitalanlagen, schüttelt der Landwirth bedenklich das Haupt, sobald von ihm verlangt wird, ein Risiko zu übernehmen für Anlagen, deren Ausnutzung seine wirthschaftliche Leistungsfähigkeit zwar steigern, deren Verzinsung aber vielleicht erst nach einer Reihe von Jahren mit Sicherheit erwartet werden kann.

Von Interesse dürfte daher die Vorführung eines Beispiels sein, welches zeigt, wie eine landwirthschaftliche Bevölkerung in einer der am dünnsten bevölkerten Gegenden des Deutschen Reiches, in den Heiden des oldenburgischen Münsterlandes, sich lediglich im Wege der genossenschaftlichen Selbsthilfe und ohne jegliche Geldunterstützung aus Staats- oder Kreiskassen eine Kleinbahn zur Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse geschaffen hat und solche auch durch ihre eigenen kommunalen Organe, ohne Einmischung des Staates, betreibt und verwaltet. Es ist dieses die seit dem 1. Januar d. J. eröffnete und seit dem 1. Mai d. J. rechnungsmässig betriebene, von dem an der Oldenburg-Osnabrücker Hauptbahn belegenen Landstädtchen Cloppenburg nach dem Dorfe Lastrup bis zur Ortschaft Kleinen-Ging gebaute Schmalspurbahn, welche jetzt nach halbjährigem Betriebe schon nach dem Dorfe Lindern weiter gebaut wird und deren Fortsetzung bis zum Kirchdorfe Werlte in der Provinz Hannover nur noch eine Frage der Zeit ist.

Ihre Entstehung verdankt diese Bahn dem von mir in meiner Schrift „50 000 km landwirthschaftlicher Lokalbahnen“ als Beispiel aufgestellten Plane eines grösseren Kleinbahnnetzes für die Erschliessung des Verkehres in den Aemtern Cloppenburg und Friesoythe im oldenburgischen Münsterlande.

Die Durchführung des *ganzen* Planes scheiterte einmal an dem Widerstreben der Staatsregierung, welche die Friesoyther Landestheile für nicht leistungsfähig genug hielt, um sich an einem so gewagten genossenschaftlichen Unternehmen zu betheiligen, dann aber, nachdem der Gesammtplan dadurch zerstückelt war, an dem Rücktritt einzelner Gemeinden, welche durch die fürsorglichen Bedenken des Staates hinsichtlich der Friesoyther Gemeinden an der eigenen Leistungsfähigkeit ebenfalls zweifelhaft wurden. Nur für die Linie von Cloppenburg über Lastrup nach Lindern blieb noch die Aussicht einer Verständigung und diese wurde dadurch verwirklicht, dass die Gemeinden Cloppenburg und Lastrup sich mit ihrem ganzen Besitzstande dem Unternehmen anschlossen. Für die Gemeinde Crapendorf, welche trennend zwischen den genannten beiden Gemeinden lag und nur zu 1/4 von der Bahn erschlossen wurde,

bildete man aus diesem Viertel, bestehend aus den Ortschaften Stapelfeld und Kneheim, eine eigene Ortsgemeinde zur Vertretung ihrer Bahninteressen, die sich den anderen beiden Gemeinden angliederte, so dass eine Strecke von 21 km gesichert war. Die Gemeinde Lindern wäre auch wohl beigetreten, wollte aber nicht den entsprechenden Antheil an Risiko übernehmen und musste daher vorläufig unberücksichtigt bleiben in der Hoffnung, dass sie den Anschluss schon suchen werde, wenn ihr der Endpunkt der Bahn würde nahe gerückt sein.

Vermessung, Planaufstellung und Kostenanschlag für diese 21 km lange Strecke, die der Bochumer Verein geliefert, fanden die allgemeine Anerkennung, da die Vorlagen in Beziehung auf Solidität, möglichste Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und billige Ausführung den Wünschen der betheiligten Kreise vollständig entsprachen.

Zur Ausführung des Bahnbaues und zur Verwaltung der Bahn und ihres Betriebes bildeten nun die Gemeinden einen Kleinbahnverein auf Grund eines von den einzelnen Gemeindevertretungen beschlossenen und vom grossherzoglichen Staatsministerium genehmigten Statuts, dessen Hauptinhalt für die Gemeinde Cloppenburg hier mitgetheilt wird:

§ 1. Die Gemeinde Cloppenburg tritt mit 1. der Ortsgemeinde Stapelfeld-Kneheim und 2. der Gemeinde Lastrup zu einem dauernden Verein zusammen zu dem Zwecke des Baues und Betriebes einer Kleinbahn von Cloppenburg über Stapelfeld, Kneheim und Lastrup bis etwa nach Kleinen-Ging in der Gemeinde Lindern, welche die Gemeinden unter sich sowie mit der Station Cloppenburg an der Hauptbahn zweckmässig in Verbindung setzt. Bau- und Betriebsplan der Bahn unterliegen der Genehmigung des oldenburgischen Staatsministeriums, Erweiterungen des Vereins oder des Bauplanes bedürfen der Feststellung durch ein neues Statut der daran betheiligten Gemeinden.

§ 2. Die Bahn nebst Zubehör und Betriebsmaterial steht im Miteigenthum der betheiligten Gemeinden (Ortsgemeinde). Die Angestellten des Vereins sind Angestellte der Gemeinden, sie werden vom Vorstande des Vereins nach Maassgabe des Regulativs (§ 6) angenommen und unterstehen der Disziplinargewalt der oldenburgischen Behörden nach Maassgabe der gesetzlichen Bestimmungen. Die den Gemeindebehörden zustehenden Disziplinar- und sonstigen Befugnisse gegenüber jenen Personen werden vom Vorstande des Vereins wahrgenommen.

§ 3. Der Verein wird durch einen, vom Verwaltungsrathe (§ 4) zu erwählenden Vorstand nach aussen hin vertreten. Der letztere ist auch bevollmächtigt, die Gemeinde in allen das Unternehmen (§ 1) betreffenden Angelegenheiten aktiv und passiv vor den Gerichten und Verwaltungsbehörden zu vertreten.

§ 4. Die Verwaltung des Unternehmens wird durch einen Vorstand (§ 3) und Verwaltungsrath, dessen auf das Unternehmen bezügliche Beschlüsse für die Gemeinde verbindlich sind, wahrgenommen. Die Gemeinde entsendet in diesen Deputirte nach Verhältniss des von ihr übernommenen Risikos (§ 5). Für den ersten Zusammentritt des Verwaltungsraths und für die Folgezeit, soweit nicht demnächst durch Statut oder das Regulativ (§ 6) etwas anderes bestimmt wird, wird die Zahl der Deputirten so bemessen, dass die Gemeinde für je fünf Antheile des übernommenen Risikos einen Deputirten zu ernennen hat. Diese sowie die Mitglieder des Vorstandes erhalten aus der Vereinskasse für ihre Theilnahme an den Sitzungen und für die Dienstreisen eine durch das Regulativ festzustellende Vergütung.

§ 5. Die Gemeinde verpflichtet sich, die aus dem im § 1 gedachten Unternehmen entstehenden Kosten zum Antheile von $^{20}/_{45}$ zu übernehmen und an die gemeinsame Kasse nach geschehener Aufforderung durch den Vereinsvorstand alsbald abzuführen. Die fraglichen Kosten sind nach folgendem Steuerfusse aufzubringen. Die Einkommensteuer wird mit 50 % vorbelastet, die übrigen 50 % werden nach der Gesammtsteuer aufgebracht. Etwaige Ueberschüsse aus dem Unternehmen, welche nach Maassgabe des Regulativs (§ 6) zur Vertheilung kommen, fliessen in die Gemeindekasse und kommen den Pflichtigen obigen Steuerfusses zu gute.

§ 6. Die näheren Bestimmungen über die Zusammensetzung und die Befugnisse des Vorstandes und Verwaltungsrathes sowie über die ganze Einrichtung und Verwaltung des Unternehmens werden durch ein vom Verwaltungsrathe zu beschliessendes, der Genehmigung des Staatsministeriums unterliegendes Regulativ geregelt.

§ 7. Die erste Berufung des Verwaltungsrathes sowie der Vorsitz in ihm bis nach geschehener Wahl eines eigenen Vorsitzenden, welche der Verwaltungsrath alsbald vorzunehmen hat, wird von dem Amte Cloppenburg wahrgenommen.

Die Statuten für die anderen Gemeinden sind gleichlautend, jedoch ist im § 5 die Risikoquote für Kneheim-Stapelfeld nur $^{5}/_{45}$ und erfolgt in den beiden Landgemeinden Kneheim-Stapelfeld und Lastrup die Aufbringung der Kosten nach der Gesammtsteuer. Dieser Unterschied im Steuerfusse hat darin seinen Grund, dass bei der Stadt Cloppenburg, als Endstation und Marktplatz, der Handel, das Handwerk, das Kapital und die Industrie hervorragender interessirt waren als der Grundbesitz und daher eine Vorbelastung des Einkommens angezeigt erschien. Ein etwas später errichtetes zweites Statut setzte dann fest, dass jede Gemeinde innerhalb ihres Bezirkes den zu Bahnzwecken erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich bezw. für eigene Rechnung zu liefern habe, nicht nur für den anfänglichen Bau, sondern auch für etwaige zukünftige Erweiterungen.

Dieses Statut fand deshalb allgemeinen Anklang, weil dadurch die Gemeinden selbst die Wahl hatten, ob sie Vortheile, welche ein Näherrücken der Bahn an oder in die berührten Ortschaften mit sich brachte, durch die höheren Preise, welche die Grundstücke in solcher Lage kosteten, sich sichern oder ob sie die billigere aber entferntere Lage des Gleises vorziehen wollten.

Auf Grund dieser Statuten wurde dann der Verwaltungsrath geschaffen und der Vorstand gewählt und das im § 6 vorgesehene Regulativ ausgearbeitet, welches die Befugnisse des Vorstandes und Verwaltungsrathes regelt und die ganze Einrichtung und Verwaltung des Unternehmens vorschreibt. Im Frühjahr 1899 wurde der Bau in Angriff genommen und zwar durch Ausschreiben aller Arbeiten und Lieferungen im Submissionswege. Für die Aufsichtsführung und als Beihilfe für den Vorstand wurde ein früherer Bahnmeister der oldenburgischen Staatsbahn angenommen. Die Herstellung der Bahn hätte sich sehr wohl in sechs Monaten erreichen lassen, wenn nicht in der Schienenlieferung und in der Beschaffung der Lokomotiven eine Verzögerung eingetreten wäre. So konnte die Eröffnung des Betriebes erst nothdürftig am 1. Januar d. J. erfolgen.

Die Bahn selbst ist als durchaus betriebssicher und gut hergestellt staatsseitig abgenommen worden, obgleich beim Bau keine weitere technische Hilfe herangezogen wurde als die obenbezeichnete Person des Bahnmeisters. Die Spurweite ist 75 cm, die Schienen sind 10 m lang, 85 mm hoch, das Meter 13,9 kg schwer. Beim graden Gleis befinden sich unter einer Schienenlänge 13 Schwellen, bei Kurven eine Schwelle mehr. Die Schwellen sind aus Kiefernholz, mit Zinkchlorid und Theeröl getränkt, Länge 1,60 m und 14/17 cm stark. Auf sämmtlichen Schwellen sind Unterlagsplatten mit Neigung und zwei Kanten, bei Stossschwellen mit drei Löchern und bei Mittelschwellen mit zwei Löchern verwendet. Die Befestigung des Stosses besteht aus 40 cm langen Winkellaschen mit je vier Stück Schraubenbolzen. Die Schienen sind auf den Schwellen mit 15 und 100 mm starken Schraubennägeln, bei den Stossschwellen mit drei Stück und bei den Mittelschwellen mit zwei Stück befestigt. In der Stadt Cloppenburg, im Orte Lastrup und bei Chausseeüberwegungen, im ganzen auf 900 m, sind 10 cm hohe Schienen, das Meter 20 kg schwer, verwendet in gleicher Befestigung wie oben.

An rollendem Material sind angeschafft zwei Lokomotiven, zwei Personenwagen, je mit acht Plätzen II. Klasse, 16 Plätzen III. Klasse und acht Plattformstehplätzen, zwei Stückgutwagen mit Postabtheil, vier gedeckte Güterwagen und 24 offene Güterwagen mit Aufsätzen zu verschiedenen Zwecken. Die Ladungsfähigkeit der letzteren beträgt 6 000 kg, so dass jeder Güter-

wagen mit Bequemlichkeit die halbe Ladung eines Doppelwagens der Hauptbahn fasst.

Die Bahn hat folgende Haltepunkte: 1. Ueberladestelle an der Hauptbahn, 2. Hauptstation im Orte Cloppenburg, 3. Station auf dem Berge bei Cloppenburg, 4. Station Stapelfeld, 5. Station Kneheim, 6. Station Nieholte, 7. Station Schnelten, 8. Station Lastrup, 9. Haltestelle zu Gr.=Boscharden, 10. Endstation Kleinen=Ging.

An besonderen Gebäulichkeiten sind von der Bahnverwaltung nur folgende errichtet: auf Station 1 beim Hauptbahnhof ein kleiner Güterschuppen und Schreibstube daran, auf Station 2 ein kleiner Bahnhof mit Wartezimmern I. und II. Klasse, Wohnung für den Bahnhofswirth, einige Bürozimmer, ein Lokomotiv- und ein Güterschuppen, dann auf der Endstation ein Lokomotiv- und ein Güterschuppen mit einem Zimmer für den dortigen Expedienten. Auf allen übrigen Stationen erhalten Personen und Güter Unterkunft vom Stationsvorsteher, der aus der Zahl der Anwohner bestellt ist und seine Räume so weit nöthig für Bahnzwecke zur Verfügung stellt. Sämmtliche Stationen sind durch Fernsprechleitung unter einander verbunden.

Der Kostenanschlag für diese 21 km lange Bahn stellte sich auf 400 000 ℳ, die wirklichen Herstellungskosten betrugen jedoch nur 340 000 ℳ, also um etwas mehr als 16 000 ℳ für 1 km, so dass etwa 60 000 ℳ erspart wurden, obgleich im Interesse eines soliden Baues noch verschiedene höhere Aufwendungen gemacht wurden, als der Bauplan verlangte. Es sei als Beispiel nur erwähnt, dass der Voranschlag nur eine Nagelung der Schienen vorgesehen hatte, während beim Bau Unterlagsplatten und Schraubennägel zur Anwendung gelangten, wodurch allein eine Mehrausgabe von rund 10 000 ℳ entstand.

An besoldeten Beamten sind angestellt: 1. der Betriebsleiter, der zugleich Stationsvorsteher auf dem Stadtbahnhofe und der Ueberladestelle beim Hauptbahnhofe ist, 2. dessen Vertreter, 3. ein Expedient an der Endstation zu Kleinen=Ging, 4. zwei Lokomotivführer, 5. zwei Heizer, 6. ein Bahnmeister, 7. acht bis zehn Arbeiter nach Bedarf für die Besorgung der Ueberladungen auf dem Hauptbahnhofe, als Zugbegleiter und als Stopfkolonne usw. An Vergütungen werden für dieses Personal jährlich etwa 14 000 ℳ verausgabt. Die übrigen Vorsteher von Stationen sind Kaufleute oder Wirthe, welche unentgeltlich ihren Dienst als Stationsvorsteher wahrnehmen.

Von Fahrkarten gibt es nur zwei Sorten, für Erwachsene und für Kinder, letztere zum halben Werthe der ersteren. Wer II. Klasse fahren will, löst sich ausser der Hauptkarte noch eine Kinderkarte. Kinder dagegen lösen für die II. Klasse eine Karte für Erwachsene. Monatskarten für Schüler werden zu sehr ermässigten Preisen ausgestellt, ebenso Sonntagskarten für die Kirchenbesucher zur Hin- und Rückfahrt für den einfachen Preis. Als Preis der Personenfahrt werden 3 ₰ für das Kilometer berechnet.

Der Stückguttarif ist festgesetzt für Gewichte bis zu 25, 50, 100 kg und dann über 100 kg für je 100 kg mehr um einen festen Zuschlag steigend. Für Stücke bis zu 100 kg gilt ein Einheitssatz für die ganze Strecke, bei Stücken über 100 kg sind zwei Zonen bestimmt, derart, dass für die entferntere Zone der Frachtpreis sich gegen die erste Zone um 50 % erhöht. Die Wagenladungen werden nach der Entfernung tarifirt und der Fahrpreis für die Ladung wird nach drei Werthklassen festgestellt. Für den Preis der niedrigsten Klasse werden alle geringwerthigen Güter, welche die Landwirthschaft zu ihrem Fortkommen gebraucht oder abzugeben hat, gefahren.

Der Betriebsleiter rechnet etwa zwei bis drei Mal im Monat mit jedem Stationsvorsteher ab, prüft dessen Geschäftsführung und liefert nach der aufgestellten Uebersicht die eingekommenen Gelder an den Vereinsvorstand bezw. an den vom Vereinsvorstand bestellten Rechnungsführer ab.

Die Mitglieder des Vereinsvorstandes und des Verwaltungsrathes besorgen ihre Geschäfte als Ehrenamt unentgeltlich, nur der Rechnungsführer erhält für die Erhebung der Gelder, deren Verausgabung und für Ablegung der Rechnung eine kleine Vergütung.

Gleich nachdem die Bahn in Betrieb genommen war und die Züge in Kleinen=Ging in der Gemeinde Lindern ihren Endpunkt fanden, nahm der Ort Lindern, welcher noch 4 km von diesem Endpunkte entfernt war, die Verhandlungen wieder auf, um dem Vereine beizutreten und die Bahn bis nach Lindern weiter zu bauen. Für die Bahnverwaltung war dieser Weiterbau ebenfalls wünschenswerth und nothwendig, weil bei einem Endpunkte, der mitten in der Heide lag und zu welchem keine Chaussee, keine Landstrasse, sondern nur für Frachten unpassirbare Sandwege führten, sich kein Güterverkehr aus dem Hinterlande entwickeln konnte. Eine Schwierigkeit für die Vereinbarung lag nur darin, dass die ländliche Bevölkerung keine Opfer bringen wollte zum Weiterbau, weil sie die Station Kleinen=Ging ohne jegliches Opfer umsonst erhalten hatte, die Bevölkerung des Ortes Lindern aber in der Gemeindevertretung, welche den Anschluss zu genehmigen hatte, durch die ländlichen Gegner überstimmt wurde.

Da beschloss dann der Ort Lindern, sich für eigene Rechnung zu helfen, er bildete für seine Eisenbahnzwecke eine eigene Ortsgemeinde und trat als solche dem Verein bei. Die Bahn wird jetzt bis nach Lindern weiter gebaut, die Station Kleinen=Ging wird aufgehoben und die Endstation nach Lindern verlegt. Die Landbevölkerung verliert dadurch ihre bisherige Haltestelle und muss die 4 km nach Lindern durch Sandwege fahren, wenn sie mit der Bahn in Verbindung treten will, während der Ort Lindern direkten Anschluss hat. Durch diese Aufhebung der Station Kleinen=Ging wird auch die Landgemeinde Lindern bald zu der Einsicht kommen, dass sie die eigene Haltestelle nicht entbehren kann, und sie wird, um eine Haltestelle wieder zu bekommen, Antheile am Risiko mit übernehmen müssen. Zum 1. November wird die neue Strecke mit in Betrieb genommen werden.

Die bisherigen finanziellen Ergebnisse der Bahn sind zwar nicht glänzend, aber doch befriedigend, denn keiner der Theilnehmer hat erwartet, dass ein solches unfertiges Stück Kleinbahn gleich in den ersten Monaten Ueberschüsse abwerfen werde. Der Personenverkehr begann mit monatlich 2 000 Personen, stieg dann im Juni bis auf 3 500 und sank in den Erntemonaten wieder auf 2 500; die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen für den Monat durchschnittlich 1 000 ℳ. Der Güterverkehr hat dagegen durchschnittlich nur etwa 800 ℳ im Monat eingebracht. An Nebeneinnahmen gehen für das laufende Jahr hinzu für Beförderung der Post 1 000 ℳ, aus Umladegebühr, Strafgeldern usw. 400 ℳ und für den Bau der Bahnstrecke von Kleinen=Ging nach Lindern, die der Verein selbst baut, reichlich 7 000 ℳ, die er mit eigenen Maschinen und eigenem Personal verdient.*) Es dürfen daher im ersten Rechnungsjahre 30 000 ℳ Einnahmen erwartet werden.

Diesen gegenüber stehen an Ausgaben für Verzinsung des Baukapitals 14 000 ℳ, Personalkosten 14 000 ℳ, sonstige Betriebskosten 4 000 ℳ, zusammen 32 000 ℳ, so dass seitens der vier betheiligten Gemeinden ein Fehlbetrag von 2 000 ℳ zu decken sein würde. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass dieser Fehlbetrag durch Vermehrung des Verkehres infolge der Weiterführung der Strecke bis nach Lindern in der zweiten Hälfte des Betriebsjahres bis zum 1. Mai 1901 vollständig gedeckt wird. Abschreibungen oder Rücklagen zum Reservefonds können allerdings in diesem ersten Betriebsjahre noch nicht gemacht werden, allein es steht mit Sicherheit zu erwarten, dass gerade der Güterverkehr sich erheblich noch steigern wird, denn der Landwirth ist sehr konservativ und gewöhnt sich erst allmählich an neue Uebergänge. Noch mancher benutzt die Pferde, weil er sonst keine Arbeit für sie hat, er

---

*) Anm. d. Schriftl. Es handelt sich hier wohl nicht nur um sogen. Baufrachten, sondern auch um Mitbenutzung aller Einrichtungen der Betriebsstrecke, deren Arbeiter beispielsweise bei den Bauten beschäftigt werden.

kommt aber allmählich zu der Ueberzeugung, dass er, um wirthschaftlich weiter zu kommen, Betriebsänderungen einführen muss, welche ihm ermöglichen, entweder unnöthige theure Zugkräfte abzuschaffen oder Betriebserweiterungen einzuführen, bei denen er seine Zugkräfte besser verwerthen kann als beim Fahren von Lasten im Wettbewerb mit der billiger arbeitenden Bahn.

Sollten aber auch die betheiligten Gemeinden noch eine Reihe von Jahren einen jährlichen Zuschuss zu den Kosten der Bahn zu zahlen haben, so ist der indirekte Nutzen einer solchen Verkehrsstrasse doch ein so erheblicher, dass dieses Opfer nicht ins Gewicht fällt. Dies sehen die Bewohner der betheiligten Gemeinden auch schon ein, und ein kleiner Landwirth gab dieser Ueberzeugung kürzlich dahin Ausdruck, dass er erklärte, er wolle lieber jährlich 100 ℳ, wenn es erforderlich sei, für die Erhaltung der Bahn bezahlen, als sie wieder aufgeben.

Schlusswort der Schriftleitung.

Wir übergeben vorstehende Darstellung unserem Leserkreise als ein höchst interessantes Beispiel, wie durch die zähe Thatkraft eines einzelnen Mannes eine ländliche Kleinbahn auch unter den denkbar bescheidensten Verhältnissen und ohne Staatsunterstützung ins Leben gerufen und betrieben werden kann. Die Bevölkerungszahlen der von der Bahn durchschnittenen Gegend sind in der That die niedrigsten, die man in Deutschland findet. Während Deutschlands Bevölkerung durchschnittlich 91 Einwohner auf 1 qkm beträgt, hat die Gemeinde Cloppenburg, zu der die einzige berührte Stadt gleichen Namens gehört, mit zusammen 2 174 Einwohnern deren 75 auf 1 qkm, die Gemeinde Crapendorf mit 2 050 Einwohnern deren nur 17 auf 1 qkm, Lastrup 1 821 Einwohner, 24 auf 1 qkm, Lindern 1 848 Einwohner, 28 auf 1 qkm. Irgend welche Industrie ist, von einigen kleineren Ziegeleien, Sägereien und Mühlen abgesehen, nirgend vorhanden, auch an grösseren und namentlich an guten Waldungen fehlt es, grosse Flächen des durchzogenen Gebietes sind mit dürftigen Kiefern und Heidekraut bedeckt. Die Bevölkerung der Höfe und Ortschaften ist durchweg ländlich. Es gibt dort fast nur bäuerlichen Besitz. Neben den Besitzern bewirthschaften sogen. Heuerleute in einem eigenartigen Pachtverhältniss das Land. Es ist das grosse Verdienst des Verfassers obiger Darstellung, welcher seit einer Anzahl von Jahren als Amtshauptmann in Cloppenburg wirkt, in jahrelanger unermüdlicher Arbeit seine Amtsbewohner von der Nützlichkeit des Unternehmens überzeugt und zu den hierfür erforderlichen verhältnissmässig grossen Opfern bestimmt zu haben. Auch die Leitung der Ausführung und die Einrichtung des Betriebes ist hauptsächlich sein Werk. Wir wünschen dem Unternehmen ein dauerndes kräftiges Gedeihen, für das uns der Anschluss an die Hümlinger Kreisbahn in Werlte eine wichtige Bedingung zu sein scheint.

Die Ablehnung der elektrischen Schnellbahn Liverpool-Manchester.

(Schluss aus Nr. 80.)

6.

Der Spruch des Ausschusses lautet dahin, dass die Voraussetzungen, die dem Gesetzentwurf unterlegt seien, nicht dargethan wären. Der Ausschuss sage, dass zwar das Einschienensystem, wenn völlig ausgereift, einen wichtigen Beitrag zur Entwickelung sehr schnellen Eisenbahnverkehrs darstellen werde; nach bestimmten wichtigen Gesichtspunkten sei jedoch der Entwurf bedenklich lückenhaft. Insbesondere sei durch die Beweisaufnahme nicht als erwiesen anzusehen, dass man eine wirksame Art der Bremsung für Züge mit so grosser Geschwindigkeit gefunden habe. Aber auch abgesehen von diesen Erwägungen ist der Ausschuss der Meinung, dass die Linie nicht mit der gebührenden Rücksichtnahme auf bestehende Interessen trassirt worden ist, in Anbetracht, dass zwischenliegende Bezirke an den Vortheilen der Bahn nicht theilnehmen würden. Der von der Stadt Salford vorgebrachte Widerspruch scheine vollbegründet und die Inanspruchnahme der von der Dockverwaltung für weitere Dockanlagen gekauften Grundstücke rufe schwere Bedenken hervor. Nach seiner — des Ausschusses — Ansicht sollte bei fernerem Vorgehen in der Richtung, frische Zugänge in die grossen Städte zu schaffen, wenn irgend möglich die Frage unterirdischer Einführung erwogen und durchgeführt werden. Man sieht, die wirthschaftliche Seite ist kaum mit einem Worte berührt, vielmehr sind zur Abweisung mehr an der Oberfläche liegende Gründe benutzt worden.

Ueber die technischen Einwendungen, welche die Kommission gegen das Behr'sche Projekt vorgebracht hat, kann man füglich zur Tagesordnung übergehen. Soweit sie gegen das System an sich gerichtet sind, kommen sie für die Allgemeinheit wenig in Betracht, da sie zu der Frage, ob Schnellverkehr oder nicht, nichts beitragen. Behr's Gegner hat im übrigen offensichtlich das Bestreben geleitet, nach dem Grundsatz, die Masse muss es bringen, den Gegner durch die Menge des Materials zu erdrücken. Das Material wird dadurch nicht beweiskräftiger, dass es nach Advokatenart mit vollem Brustton vorgetragen ist. Auch in Schnellbahndingen geht Probiren über Studiren. Dass auf solchen neuen Gebieten die Meinungen der Sachverständigen in vielen Punkten sich nicht decken, versteht sich von selbst; weichen dieselben doch oft in den geringfügigsten Dingen von einander ab. Dies gilt nicht allein für die technischen, sondern auch für die Sachverständigen irgend welcher anderen Berufszweige. Den Techniker können Einwendungen wie die, welche mit Bezug auf die Bremsung, die Unfälle, die Erschütterungen usw. erhoben sind, nur ermuntern, in der Lösung der in Betracht kommenden Aufgaben fortzufahren. Wie wenig es den Gegnern auf gehaltvolle Beweisführung ankam, zeigt so deutlich der Umstand, dass man Behr zuerst vorrechnet, seine Bahn könne nur mit einer niedrigen Geschwindigkeit betrieben werden, ihm aber dann in einem Athem vorwirft, dass eine ordnungsmässige Bremsung der mit der höheren Geschwindigkeit fahrenden Züge gar nicht ausführbar sei. Man kann sich aber auch des Eindrucks nicht erwehren, dass auch beim Ausschuss selbst nicht in allen Punkten richtiges Verständniss obgewaltet haben mag.

Die nichttechnischen Abweisungsgründe der Kommission interessiren an dieser Stelle nicht.

7.

Der eigentliche springende Punkt, die Bedürfnissfrage elektrischer Schnellbahnen Behr'scher Auffassung überhaupt, ist in den Abweisungsgründen nicht berührt; ihn zu berühren, war auch nicht die Absicht des Ausschusses. Für den Aussenstehenden ist aber gerade diese Frage von Wichtigkeit. Indessen ist klar, dass sich weitgehendere allgemeine Schlüsse aus dem besonderen Fall kaum ziehen lassen. Immerhin lassen sich einige Bemerkungen zwanglos daran anknüpfen. Die Vorzüge der elektrischen Betriebsweise sind bekannt; sie ist geeigneten Orts nicht allein in hohem Grade befähigt, anderen Unternehmungen vorhandenen Verkehr streitig zu machen, sondern auch insbesondere neuen Verkehr wach zu rufen, indem sie hinsichtlich der Bequemlichkeit, Häufigkeit und Schnelligkeit der Zugverbindungen die weitestgehenden Ansprüche erfüllt. Hellere

Beleuchtung der Wagen, Abwesenheit von Rauch und Russ sind weitere Vorzüge der elektrischen Bahn; sie finden ihren vollen Ausdruck im Strassenbahnbetrieb und neuerdings mehr und mehr auch im städtischen Schnell- und im Vorortverkehr und im Nachbarverkehr mässig weit von einander entfernter grösserer Städte. Elektrische Stadt- und Vorortbahnen sind in so grosser Zahl bereits vorhanden und ihre Vorzüge so anerkannt, dass gar nicht mehr in Frage kommen kann, derartige Bahnen, wo sie neu anzulegen sind, mit Dampf zu betreiben; Vorortbahnen sind überdies nur Theile von Stadtbahnen. Stadtbahnen sind aber nicht, wie die Stadtgemeinde Berlin bei ihrem zur Ausführung bestimmten Plan leider anzunehmen scheint, Verkehrsmittel, die an der Weichbildgrenze endigen sollten. Weiterhin fehlt es auch bereits nicht an sogen. interurbanen elektrischen Verkehrsmitteln, auch solchen auf besonderem Bahnkörper, zumal in Amerika, neuerdings aber auch bei uns, wie das treffliche Beispiel der Düsseldorf-Krefelder Bahn beweist. Bei solchen Bahnen, die durchweg Orte von nur mässiger Entfernung, etwa 20 oder 30 km, verbinden, hat man bereits den Zweck verfolgt, die Interessen der Endorte in den Vordergrund treten zu lassen, während elektrische Strassenbahnen, wie Nürnberg-Fürth, Braunschweig-Wolfenbüttel, Hannover-Hildesheim, Düsseldorf-Vohwinkel und viele andere mehr vorwiegend dem Verkehr an der Strecke zu dienen haben.

Aber auch Bahnen wie Düsseldorf-Krefeld sind nicht als Schnellbahnen im Sinne Behr's aufzufassen. Sie zeichnen sich gegenüber der Dampfbahn noch nicht durch besondere Geschwindigkeit aus, lassen auch den Zwischenverkehr keineswegs unbeachtet, den gerade die Schnellbahn bei Seite lassen will. Und da ist die Frage, ob denn eine solche Bahnanlage, die vielen nutzbringenden Verkehr auslässt und allein die Beziehungen der Hauptorte unter sich pflegen will, und dazu noch mit ganz ungewöhnlichem Aufwand an Anlage- und Betriebskosten arbeiten muss, denn auch genügend Zuspruch finden kann, um noch ein befriedigendes Erträgniss zu gewähren. Und wo letzteres nicht zu erwarten wäre, käme in Frage, ob solche Schnellbahn überhaupt ein Bedürfniss wäre. Dann würde man daran denken müssen, solche Bahnen als Theile in einem grösseren Organismus zu behandeln, die, an sich nicht ertragreich, doch das ganze stärken und nach verschiedenen Richtungen befruchten könnten. Im Gedeihen des ganzen würde die Einfügung der neuen Glieder nutzbringenden Ausdruck finden.

Was lehrt uns nun Manchester in dieser Beziehung? Man wird, wie schon gesagt, übertriebene Schlüsse aus dem besonderen Beispiel nicht ziehen dürfen. Für eine elektrische Schnellbahn mit der doppelten bis dreifachen heutigen Fahrgeschwindigkeit ist die Entfernung der beiden Städte nicht gross genug und die vorhandenen Bahnverbindungen bedürfen, wie man gewiss zugeben kann, kaum der Verbesserung. Trotz der trefflichen Zugverbindungen ist der Verkehr zwischen den Städten, die doch dem Laien als eine unerschöpfliche interurbane Verkehrsquelle erscheinen müssten, ausserordentlich gering. Wie gering müsste er aber erst sein, wenn die Städte weiter auseinander lägen. In dieser Beziehung lässt sich allerdings einwenden, dass es Grossstädte gibt, deren Verkehrsbeziehungen im Verhältniss zu Manchester-Liverpool grösser sind. Indessen kommt man sicherlich allgemein nicht zu hohen Zahlen.

Bei weiter von einander entfernten Städten reisen die Leute nur in der Ferienzeit „des Spasses halber"; Zeit und Kosten sind für weitere Strecken der Entwickelung des interurbanen Verkehres im Wege. Niemand, der nicht von Berlin nach Hamburg oder von Berlin nach Köln reisen muss, wird diese Reisen, auch wenn sie nur kurze Zeit dauern, unternehmen, wenn er seine feste Thätigkeit hat, und für viele, die die Reise unternehmen müssen, nicht allein für den Studenten, der sich nur noch den Personenzug leisten kann, wenn er ferienhalber in die ferne Heimathstadt reist, ist die Mark ein Werthobjekt. Es hiesse wohl, sich einer Selbsttäuschung hingeben, wollte man bei Schnellbahnen zwischen entfernten grossen Städten eine solche Verkehrssteigerung annehmen, dass der vermehrte Zuspruch in Verbindung mit einer — gar noch erheblichen — Fahrpreisermässigung dem einzelnen Unternehmen eine befriedigende Rente sichern sollte. Die Annahme, man könne bei einer elektrischen Schnellbahn der vorliegenden Art durch besonders niedrige Tarifstellung den Verkehr so mächtig steigern, dass wie bei elektrischen Strassenbahnen in grossen Städten der Zulauf schier endlos zunähme, könnte manchem derartigen Unternehmen, das sich auf eigene Füsse stellen wollte, ein unverhofft frühes Ende bereiten.

Nichtsdestoweniger werden wir elektrische Schnellbahnen bekommen. Die ganze Zeitströmung steht im Banne der Elektrizität; die glänzende neue Technik ist — wie die allerorten im Gange befindlichen Versuche gewiss in naher Zeit bestätigen werden — befähigt, die weitgehenden Ansprüche der Schnellbahn zu erfüllen. Dann wird für den Willen auch der Weg sich finden — sei es, dass das Publikum auch diesen neuen Weg ebenso begeistert mitmachen wird, wie es für zahlreiche andere elektrische Unternehmungen, die kein oder nur ein unbefriedigendes Erträgniss abwerfen, sein Geld hergegeben hat, oder wohl richtiger, es werden grössere Verkehrsgemeinschaften dazu schreiten, Schnellbahnen in dem bereits erörterten Sinne ihren Unternehmungen einzugliedern. K.

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der bayerischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1899.

Dem vorgenannten Berichte, welcher 74 Seiten und 51 dazu gehörige Beilagen umfasst, entnehmen wir in gedrängtem Auszuge folgendes: Als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden waren der Generaldirektion Ende 1899 unmittelbar untergeordnet: 10 Oberbahnämter, 7 Eisenbahnbausektionen, 4 Centralwerkstätten, 3 Central-Magazinverwaltungen, 1 Betriebsamt für die Bodenseedampfschifffahrt, 1 Kanalamt für den Ludwig-Donau-Mainkanal und 2 Schwellenfabriken und Schwellentränkungsanstalten. Den Oberbahnämtern waren für die Geschäfte der Bahnunterhaltung 45 Ingeniörbezirke mit 270 Bahnmeistereien, für jene des maschinentechnischen Betriebsdienstes 26 Betriebswerkstätten und zur Ausführung des Betriebs- und Abfertigungsdienstes an selbständigen Dienststellen: 32 Güterstationen, 70 Stationen I. Klasse, 204 II. Klasse, 210 III. Klasse, 146 IV. Klasse, 160 V. Klasse nebst 260 Haltestellen an Nebenbahnen und 223 Halteplätzen an Haupt- und Nebenbahnen unterstellt; dem Bodenseedampfschifffahrts-Betriebsamte unterstand 1 Güterbestätterei sowie 1 Landungsstelle und dem Kanalamte 4 Einnehmereien.

Das Gesammtpersonal der Staatseisenbahnverwaltung setzte sich Ende 1899 wie folgt zusammen: a) pragmatisch angestelltes Personal 1 520 mit einem Gesammtaufwande von 5 891 707 *M.*; b) nicht pragmatisch, jedoch statusmässig angestelltes Personal 20 736 mit einem Gesammtaufwande von 30 610 993 *M.*; c) diätarisch verwendetes Personal 1 065 mit einem Gesammtaufwande von 1 057 005 *M.*; d) Taglohnpersonal, und zwar Hilfsbedienstete, ständig nothwendige Arbeiter und Dienstaushelfer 11 223 mit einem Gesammtaufwande von 10 139 781 Mark; e) Bahnunterhaltungsarbeiter 6 459 Personen mit einem Gesammtaufwande von 4 756 819 *M.*; f) Werkstättenarbeiter 4 387 Personen mit einem Gesammtaufwande von 4 867 679 *M.*; zusammen 45 390 Personen (1898 41 743) mit einem Gesammtaufwande von 57 323 984 *M.*

Hierzu kamen noch an sonstigen Bezügen, wie:

Kommissionsdiäten, Reisekosten, Kommandogelder, Umzugskosten, Prämien für Materialersparnisse, ausserordentliche Remunerationen usw. 5 197 763 ℳ. und endlich für Wohlfahrtszwecke 1 407 658 ℳ., so dass die gesammten persönlichen Ausgaben 63 929 405 ℳ. gegen 59 328 579 ℳ. im Vorjahre betrugen.

Die Gesammtbetriebslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen betrug Ende 1899 = 5 640 km (1898 5 559 km); hiervon wurden 3 988 km oder 71 % als Haupt- und 1 652 km oder 29 % als Nebenbahnen (darunter 35 km Schmalspurbahn) betrieben. Das Anlagekapital sämmtlicher im Betriebe befindlichen Haupt- und Nebenbahnen beziffert sich Ende 1899 auf 1 286 147 702 ℳ. (1 251 529 915) ℳ.

An Betriebsmitteln waren Ende 1899 folgende vorhanden: a) 1 606 (1 539) Lokomotiven; hiervon sind mit Ausrüstung für durchgehende Bremsen nach System Westinghouse 798 sowie 684 Tender, nach System Hardy dagegen 170 Tenderlokomotiven versehen; die Anschaffungskosten sämmtlicher Lokomotiven betragen 74 576 756 (70 419 742) ℳ., d. i. für ein Stück durchschnittlich 46 436 ℳ. Der Werth des gesammten Brennmaterialverbrauches aller Lokomotiven beziffert sich auf 10 422 011 ℳ.; b) 4 015 (3 618) Personenwagen, deren Anschaffungskosten sich auf 35 439 558 (29 579 447) ℳ. beziffern; c) 23 755 (22 561) Gepäck- und Güterwagen mit 270 060 t Ladegewicht im Gesammtkostenbetrage von 80 549 568 ℳ.; ausser diesen waren der Verwaltung noch 878 Privatgüterwagen, meistens Bier- und Kesselwagen, überwiesen, die nur für Zwecke der Eigenthümer verwendet wurden; ferner wurden noch 235 offene Güterwagen von einer Wagenverleihgesellschaft vorübergehend in Benutzung genommen; d) 334 (334) Postwagen im Kostenbetrage von 3 208 349 ℳ. Die Gesammtanschaffungssumme sämmtlicher Fahrbetriebsmittel beziffert sich auf 193 774 231 (179 895 731) ℳ.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen im Berichtsjahre 46 665 027 (43 668 481) ℳ., sind daher gegen das Vorjahr um 2 996 546 ℳ. oder 6,86 % gestiegen, während die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr um 3,4 % zunahm. Befördert wurden insgesammt 45 248 335 (42 483 789) Personen, somit 6,51 % mehr. Von diesen entfielen 200 728 Personen (gegen das Vorjahr + 20,86 %) auf die I. Wagenklasse, 2 482 185 (+ 2,73 %) auf die II. Wagenklasse und 41 600 843 (+ 6,87 %) auf die III. Wagenklasse, während auf Militärfahrkarten 964 579 Personen (— 0,95 %) befördert wurden. Die Gesammtzahl der zurückgelegten Personenkilometer beziffert sich auf 1 369 794 261 (1 298 601 140), stieg somit um 5,48 %, während die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Anzahl der Personenkilometer von 243 578 im Jahre 1898 auf 248 532 im Jahre 1899, sonach um 2,03 % zunahm. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Person ist — gleich wie auf anderen Bahnnetzen mit grossen Verkehrsmittelpunkten — auch auf den bayerischen Staatsbahnen offenbar infolge der ausserordentlichen Zunahme des Nahverkehrs gesunken und zwar von 30,57 auf 30,27 km, somit um 0,98 %.

Auch im Güterverkehr sind die Einnahmen, wenn auch nicht in so erheblichem Maasse wie im Personen- und Gepäckverkehr, gestiegen. Es wurden 100 820 945 (96 677 447) ℳ., somit um 4 143 498 ℳ. oder 4,29 % mehr vereinnahmt, während die durchschnittliche Betriebslänge für den Güterverkehr nur von 5 371,52 auf 5 577,23 km, also um 3,83 % angewachsen ist. Von den Einnahmen entfielen 33,27 (33,64) % auf den Binnenverkehr, 54,23 (54,30) % auf den Wechselverkehr und 12,50 (12,06) % auf den Durchgangsverkehr. Nach den einzelnen Güterarten unterschieden, entfallen von den Einnahmen auf Eilgut 3 221 678 ℳ. (gegen das Vorjahr + 17,74 %), Frachtgut 91 877 117 ℳ. (+ 3,74 %), Militärgut 274 822 ℳ. (— 21,20 %), Vieh 2 860 565 ℳ. (+ 8,68 %), Leichen 61 900 ℳ. (+ 9,64 %) und Eisenbahnbaumaterialien 263 446 ℳ. (+ 6,88 %). Der Rest von 2 261 417 ℳ. (+ 7,88 %) entfällt auf Nebenerträge. Eine beträchtliche Steigerung ist beim Eilgut durch Einführung eines ermässigten Spezialtarifs, dagegen eine grosse Minderung beim Militärgut infolge Ermässigung des Militärtarifs und Abnahme der Militärtransporte erfolgt. Die Gesammtmenge der beförderten Güter betrug 19 552 531 (18 597 710) t, sie ist somit um 954 821 t oder 5,13 % gestiegen, während die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr entfallende Menge der zur Beförderung gelangten Güter von 3 462 t im Jahre 1898 auf 3 506 t im Jahre 1899, sonach um 1,27 % zunahm. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne betrug beim Gesammtgüterverkehr 138,50 (132,67) km und stieg bei Eilgut, Frachtgut, Militärgut und Eisenbahnbaumaterialien, fiel dagegen beim Vieh- und Leichentransport.

An Betriebsstörungen ereigneten sich: a) Entgleisungen von Personen-, Güter- und Rangirzügen oder einzelnen Fahrzeugen auf freier Strecke 6, in Stationen 32, zusammen 38, wobei 130 Fahrzeuge, darunter 36 erheblich, beschädigt wurden; b) Zusammenstösse von Zügen auf freier Strecke 6, in Stationen 46, zusammen 52, wobei 227 Fahrzeuge, darunter 192 unerheblich, beschädigt wurden; c) sonstige Unfälle 111 auf freier Strecke, 272 in Stationen, zusammen 383, wobei lediglich 14 Fahrzeuge unerhebliche Beschädigung erlitten. Die Gesammtzahl der Unfälle beträgt somit 473 (475) und treffen auf 100 km Betriebslänge 8,47.

Anlässlich dieser Unfälle wurden 13 Reisende getödtet und 24 verletzt; vom Bahnpersonal 73 getödtet, 226 verletzt; von anderen Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn 47 getödtet und 33 verletzt. Die Gesammtzahl der verunglückten Personen beträgt daher 416, darunter 133 mit tödtlichem Ausgang. An sonstigen Betriebsereignissen kamen vor 19 Bahnüberfluthungen durch Hochwasser, wodurch der fahrbare Zustand der betreffenden Strecken Unterbrechungen erlitt, dann 9 Achs-, 16 Radreifen- und 460 Schienenbrüche.

In den 4 Central- und 26 Betriebswerkstätten waren an Handwerkern, einschliesslich 148 Lehrlingen, 3 850, an sonstigen Arbeitern 537, zusammen 4 387 Personen beschäftigt. Der Gesammtbetrag der ihnen gezahlten Löhne beziffert sich auf 4 867 678 ℳ., davon entfallen auf die Handwerker 4 400 638 ℳ., auf die Arbeiter 467 040 ℳ.

Von den 4 Kohlengasanstalten wurden 380 414 cbm Gas zur Stationsbeleuchtung erzeugt und von den 5 Oelgasanstalten 446 206 cbm Gas zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen gewonnen; in den 11 grösseren Bahnstationen, in denen elektrische Beleuchtungsanlagen bestehen, standen zu deren Beleuchtung 1 604 Bogenlampen und 12 275 Glühlampen in Verwendung.

In den beiden Schwellenfabriken und -Tränkungsanstalten wurden für den Bedarf der Staatsbahnverwaltung 432 128 Bahnschwellen und 878 cbm Weichenschwellen getränkt, davon ein Theil nach dem bekannten Hasselmann'schen Verfahren. Zur Verwendung kamen für den Eisenbahnneubau und die Bahnunterhaltung im ganzen 434 924 Bahn- und 768 cbm Weichenschwellen.

Nach der Generalrechnung stellt sich das gesammte finanzielle Ergebniss wie folgt: Einnahmen 161 376 927 ℳ., Ausgaben 111 834 666 ℳ. und Ueberschuss 49 542 260 ℳ. Von diesem Ueberschuss wurden 36 842 127 ℳ. zur Verzinsung und Verwaltung der Eisenbahnschuld und 12 700 132 ℳ. zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds verwendet. Der Betriebskoeffizient (Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen) beträgt 69,30 % (1898: 68,15 %), sohin im Berichtsjahre mehr 1,15 %.

Von den Wohlfahrtseinrichtungen ist hauptsächlich a) der „Bahnärztliche Dienst“ hervorzuheben; seit 1877 sind nämlich bei den bayerischen Staatsbahnen Bahnärzte vertragsmässig angestellt, denen gegen eine feste Vergütung die ärztliche Behandlung des mittleren Beamten- und Bedienstetenpersonals und deren Angehörigen sowie auch die ärztlich-technische Mitwirkung bei Neuaufnahme und Pensionirung des Personals, Hilfeleistung und ärztliche Begutachtung bei Betriebsunfällen usw. obliegt. Im Jahre 1899 waren 363 Bahnärzte nebst mehreren Spezialärzten in Thätigkeit, wofür die Kosten sich auf 190 827 ℳ. beliefen. Das freie ärztliche Behandlung geniessende Personal betrug 22 004 Personen, auf welche 84,1 (69,3) % Erkrankungsfälle entfielen. Mittellosen Beamten und Bediensteten werden ferner auch „kostenfreie Badekuren“ bewilligt; im ganzen sind an 9 Kurorten 110 Freikuren mit einem Gesammtaufwand von 10 223 ℳ. gewährt worden. An „Pensionen“ für pragmatisch angestellte Beamte nebst deren Relikten gelangten 960 328 ℳ., für nicht pragmatisch Angestellte nebst deren Relikten 4 717 290 ℳ. zur Auszahlung. Die Zuschüsse zur „Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse“ betrugen bei einer Mitgliederzahl von 23 760 Personen 218 194 ℳ., jene zu den „beiden Arbeiterpensionskassen“ bei 41 193 Mitgliedern 524 990 ℳ., zur „Unfallversicherung“ bei 28 119 Versicherungspflichtigen 502 081 ℳ.; endlich wurden aus „dem gemeinsamen Unterstützungsfonds“ hilfsbedürftigen Angehörigen der Verwaltung noch 185 067 ℳ. an „momentanen Unterstützungen“ gewährt.

Bodenseedampfschifffahrt. Die Transportmittel bestehen aus: 6 Dampfbooten, 1 Dampffähre, 5 Schleppkähnen und 3 Trajektkähnen im Anschaffungswerthe von 1 876 360 ℳ. Befördert wurden 255 717 Personen, 1 348 t Gepäck, 2 353 Thiere in offener Ladung, 76 Wagen Thiere und 210 726 t Güter mit einem Frachtenerlös von 495 662 (459 067) ℳ. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 548 079 ℳ., die Ausgaben auf 442 206 Mark, Mehreinnahme 105 873 ℳ., gegenüber dem Vorjahre höher um 23,49 %.

Der Ludwig-Donau-Mainkanal wurde befahren von 1 760 beladenen und 1 111 leeren, zusammen von 2 871 Schiffen und 944 Flössen. Die bewegte Gütermenge in beiden Richtungen betrug 154 512 t, um 2 805 t weniger als im Vorjahre. Das finanzielle Ergebniss war eine Einnahme von 144 809 ℳ.,

eine Ausgabe von 201 689 *M.* Daher ein Fehlbetrag von 56 879 (48 873) *M.*, der sich somit gegenüber dem Vorjahre um 16,38 % erhöhte.

Kettenschleppschifffahrt auf dem Main. Während der Betriebsdauer standen die 3 Kettendampfer 221 Tage in Dienst und legten in 2 630 Stunden 11 548 km zurück; mit denselben wurden befördert 1 021 Fahrzeuge mit 64 565 t Tragfähigkeit und 25 489 t an Gütern mit einem Frachtenanfall bezw. einer Schleppgebühr von 29 184 *M.* Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 41 195 *M.*, die Gesammtausgabe auf 61 995 *M.*; es ergibt sich daher ein Fehlbetrag von 20 800 (5 027) *M.* Der Erneuerungsfonds weist einen Vermögensstand von 75 000 *M.* aus.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Reichsgesetz über die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten (Reichsseuchengesetz).** Zu diesem am 30. Juni d. J. erschienenen Gesetze hat nunmehr der Bundesrath die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen und unter dem 6. d. Mts. im „Reichsgesetzblatt" bekannt gegeben. Mit Rücksicht auf die jetzt näher rückende Pestgefahr (Glasgow, Wales) ist den betreffenden Vorschriften als Anlage 1 eine Desinfektionsanweisung bei Pest beigefügt, und als Anlage 3 sind die im Eisenbahnverkehr zu beachtenden Grundsätze für Maassnahmen bei Pestzeiten veröffentlicht, welche im wesentlichen folgendes besagen:

1. Beim Auftreten der Pest findet eine allgemeine und regelmässige Untersuchung der Reisenden nicht statt; es werden jedoch dem Eisenbahnpersonal bekannt gegeben: a) die Stationen, auf welchen Aerzte sofort erreichbar und zur Verfügung sind, b) die Stationen, bei welchen geeignete Krankenhäuser zur Unterbringung von Pestkranken bereit stehen (Krankenübergabestationen). Die Bezeichnung dieser Stationen erfolgt durch die Landes-Centralbehörde unter Berücksichtigung der Verbreitung der Seuche und der Verkehrsverhältnisse. Ein Verzeichniss der unter a und b bezeichneten Stationen ist, nach der geographischen Reihenfolge der Stationen geordnet, jedem Führer eines Zuges, welcher zur Personenbeförderung dient, zu übergeben. 2. Auf den zu 1a und b bezeichneten Stationen sowie, falls eine ärztliche Ueberwachung der Reisenden an der Grenze angeordnet ist, auf den Zollrevisionsstationen sind zur Vornahme der Untersuchung Erkrankter die erforderlichen, entsprechend auszustattenden Räume von der Eisenbahnverwaltung, soweit sie ihr zur Verfügung stehen, herzugeben. 3. Die Schaffner haben dem Zugführer von jeder während der Fahrt vorkommenden auffälligen Erkrankung sofort Meldung zu machen. Der Schaffner hat sich des Erkrankten nach Kräften anzunehmen; er hat alsdann jedoch jede Berührung mit anderen Personen nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Erkrankte ist der nächsten im Verzeichniss aufgeführten Uebergabestation zu übergeben, wenn er dies wünscht oder wenn sein Zustand eine Weiterbeförderung unthunlich macht. Berührt der Zug vor der Ankunft auf der nächsten Uebergabestation eine Zwischenstation, so hat der Zugführer sofort beim Eintreffen dem diensthabenden Stationsbeamten Anzeige zu machen; dieser hat alsdann der Krankenübergabestation ungesäumt telegraphisch Meldung zu erstatten, damit möglichst die unmittelbare Abnahme des Erkrankten aus dem Zuge selbst durch die Krankenhausverwaltung, die Polizei- oder die Gesundheitsbehörde veranlasst werden kann. Verlangt der Erkrankte seine Reise fortzusetzen, so ist die ärztliche Entscheidung darüber, ob der Reisende weiter befördert werden darf, auf der nächsten Station, auf welcher ein Arzt anwesend ist, einzuholen. Will der Erkrankte den Zug auf einer Station vor der nächsten Uebergabestation verlassen, so ist er hieran nicht zu hindern. Der Zugführer hat aber dem diensthabenden Beamten der Station, auf welcher der Erkrankte den Zug verlässt, Meldung zu machen, damit der Beamte, falls der Erkrankte nicht bis zum Eintreffen ärztlicher Hilfe auf dem Bahnhofe, wo er möglichst abzusondern sein würde, bleiben will, seinen Namen, Wohnort und sein Absteigequartier feststellen und unverzüglich der nächsten Polizeibehörde unter Angabe der näheren Umstände mittheilen kann. 4. Erkrankt ein Reisender unterwegs in auffälliger Weise, so sind alsbald sämmtliche Mitreisenden, ausgenommen solche Personen, welche zu seiner Unterstützung bei ihm bleiben, aus dem Wagenabtheil, in welchem der Erkrankte sich befindet, zu entfernen und in einem anderen Abtheil, abgesondert von den übrigen Reisenden, unterzubringen. Bei der Ankunft auf der Krankenübergabestation sind diejenigen Personen, welche sich mit dem Kranken in demselben Wagenabtheile befunden haben, sofort dem etwa anwesenden Arzte zu bezeichnen, damit dieser denselben die nöthigen Weisungen ertheilen kann. 5. Der Wagen, in welchem sich ein Pestkranker befunden hat, ist sofort ausser Dienst zu stellen und der nächsten geeigneten Station zur Desinfektion zu übergeben. 6. Eine Beschränkung des Eisenbahngepäck- und Güterverkehrs findet, abgesehen von den bezüglich einzelner Gegenstände ergehenden Ausfuhr- und Einfuhrverboten, nicht statt. 7. Eine Desinfektion von Reisegepäck und Gütern findet nur in folgenden Fällen statt: a) Auf den zu 2 bezeichneten Zollrevisionsstationen erfolgt auf ärztliche Anordnung zwangsweise die Desinfektion von schmutziger Wäsche, alten und getragenen Kleidungsstücken und sonstigen Gegenständen, welche zum Gepäck eines Reisenden gehören oder als Umzugsgut anzusehen sind und aus einem pestverseuchten Bezirke stammen, sofern dieselben nach ärztlichem Ermessen als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind. b) Im übrigen erfolgt eine Desinfektion von Express-, Eil- und Frachtgütern — auch auf den Zollrevisionsstationen — nur bei solchen Gegenständen, welche nach Ansicht der Ortsgesundheitsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind. Briefe und Korrespondenzen, Bücher, Zeitungen, Geschäftspapiere usw. unterliegen keiner Desinfektion. Die Einrichtung und Ausführung der Desinfektion wird von den Gesundheitsbehörden veranlasst, welchen von dem Eisenbahnpersonal thunlichst Hilfe zu leisten ist. 8. Sämmtliche Beamte der Eisenbahnverwaltungen haben den Anforderungen der Polizeibehörden und der beaufsichtigenden Aerzte, soweit es in ihren Kräften steht und nach den dienstlichen Verhältnissen ausführbar ist, unbedingte Folge zu leisten und auch ohne besondere Aufforderung denselben alle erforderlichen Mittheilungen zu machen. Von allen Dienstanweisungen und Maassnahmen gegen die Pestgefahr und von allen getroffenen Anordnungen und Einrichtungen ist stets sofort den dabei in Frage kommenden Gesundheitsbehörden Mittheilung zu machen. Von jedem durch den Arzt als Pest erkannten Erkrankungsfall ist seitens des betreffenden Stationsvorstehers sofort der vorgesetzten Betriebsbehörde und der Ortspolizeibehörde schriftliche Anzeige zu erstatten, welche, soweit sie zu erlangen sind, Angaben enthalten soll über die Persönlichkeit des Erkrankten, den Ort seines Reiseantritts und seine Unterbringung.

Die näheren Vorschriften über die Desinfektion der Wagen sowie über die von den Bahnbeamten zu beobachtenden Verhaltungsmaassregeln sind in besonderen Anlagen beigefügt.

— **Bahnmeisterkonferenzen bei den preussischen Staatsbahnen.** Bei der Mehrzahl der preussischen Eisenbahndirektionen haben sich die bisher abgehaltenen Bahnmeisterkonferenzen bewährt. Die kgl. Eisenbahndirektionen sind daher vom Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, den Vorständen der Betriebsinspektionen auch fernerhin zu gestatten, unbeschadet der ihnen in erster Reihe obliegenden Ueberwachung und Belehrung der Bahnmeister an Ort und Stelle je nach Bedürfniss, jedoch jährlich höchstens zwei Bahnmeisterkonferenzen abzuhalten. Der Herr Minister fügt hinzu, dass es unter Umständen nützlich sein werde, wenn an den Erörterungen allgemeiner und wichtiger Fragen der Aufstellung und Ausführung des Etats, des Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienstes, des Rechnungswesens usw. der Kassenrath und die zuständigen Streckendezernenten theilnehmen.

— **Gewährung von Unterstützungen an Hinterbliebene von Beamten und Arbeitern der preussischen Staatsbahnen.** Unter Aufhebung der entgegenstehenden Vorschriften hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, fortan über die Gewährung einmaliger Unterstützungen an andere Hinterbliebene von Beamten und Arbeitern als die Wittwen und ehelichen Nachkommen innerhalb der Grenzen, welche für die Bewilligung der übrigen Unterstützungen festgesetzt sind, selbständig zu befinden. Laufende Unterstützungen dürfen von den königlichen Eisenbahndirektionen an die bezeichneten Hinterbliebenen nicht gewährt werden.

— **Eisenbahnpacketverkehr im Direktionsbezirk Mainz.** Von der Handelskammer in Wiesbaden ist der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge bei der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz die Einführung eines billigen Eisenbahnpacketverkehres, wie er schon seit längerer Zeit auf der Main-Neckarbahn und auf den Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn besteht, auch für die übrigen Strecken des

Bezirks mit folgender Begründung beantragt: Der Eisenbahnpacketverkehr habe vor dem Postpacketverkehr den Vorzug der Schnelligkeit. Dadurch, dass es dem Absender freistehe, bis 1/4 Stunde vor Abgang des Zuges die Waaren zur Versendung zu bringen sowie dadurch, dass dem Empfänger gleich nach Ankunft des Zuges die Waare zugestellt werde, werde es ermöglicht, dass Waaren noch am selben Tage oft im Laufe weniger Stunden aus den Händen des Versenders in die des Empfängers übergingen. Der bestehende Expressgutverkehr genüge zwar in Bezug auf Schnelligkeit der Beförderung allen Anforderungen, sei aber viel zu theuer, um allgemeine Anwendung zu finden, zumal wenn es sich um Versendung geringwerthiger oder schwererer Packete handele. Von besonderer Wichtigkeit wäre eine billigere und doch rasche Packetbestellung z. B. für Gasthöfe und Restaurants, welche rasch leicht verderbliche Waaren von den grossen Lieferanten beziehen wollen sowie für kleine Geschäftsleute und Private, welche irgend eine Waare rasch zu erhalten wünschen.

— **Der Bezirkseisenbahnrath der Direktionsbezirke Berlin und Stettin** ist zu einer Sitzung auf den 12. Dezember d. J. einberufen worden, bei welcher ausser den üblichen Mittheilungen der königlichen Eisenbahndirektionen über die Durchführung früherer Beschlüsse, die Aenderungen in den Personen-, Vieh- und Gütertarifen sowie über die stattgehabten und in Aussicht genommenen Veränderungen in den Personenzugfahrplänen folgende Gegenstände von allgemeinerem Interesse auf der Tagesordnung stehen: 1. ein Antrag, bei den zur Zeit schwebenden Verhandlungen über die Personentarifreform denjenigen Provinzialstädten, an welchen Landgerichte ihren Sitz haben, dieselben Rechte bei Ausgabe von Sommerfahrkarten zu gewähren, welche den Grossstädten Berlin, Breslau, Stettin usw. beigelegt sind; 2. ein Antrag, dass für die Verfrachtung von Sprit und Spiritus aus den nordöstlichen Provinzen der preussischen Monarchie nach Hamburg, Bremen, Stettin und Neufahrwasser zur Ausfuhr der Spezialtarif III zur Anwendung gebracht sowie dass für die Verfrachtung nach Hamburg die Verpflichtung zur sofortigen Ausfuhr über See aufgehoben werde. Dieser Antrag wird damit begründet, dass ein überseeischer Absatz von Sprit und Spiritus bei der ungünstigen Lage und zumal bei dem rückläufigen Bedarf des Weltmarktes nur zu ausserordentlich billigen Preisen möglich sei, die wesentlich unter den im Inlande erzielten mittleren Preisen liegen. Die geltenden hohen Tarife hätten die Verfrachtung von Rohspiritus nach Hamburg-Freihafen allmählich dahin beeinflusst, dass wohl nur noch der Wasserweg benutzt werde. Aber auch diese Art des Transportes stosse auf mannigfache Schwierigkeiten. In erster Reihe komme in Betracht, dass die Spriterzeugung im wesentlichen auf die Wintermonate beschränkt sei, zu welcher Zeit der Wassertransport mit den grössten Uebelständen verknüpft ist. Dann aber verursache die lange Transportdauer einen grossen Schwund an Waare, auch sei derselbe nur in Gebinden möglich, deren Rücksendung schwierig und kostspielig sei. Alle diese Missstände würden fortfallen, wenn eine Ermässigung des Tarifsatzes den Bahntransport möglich machen und dem Verkehr dadurch die Verwendung von Kesselwagen verstatten würde.

— **Erleichterung und Verbilligung des direkten Bezuges landwirthschaftlicher Erzeugnisse.** Diese Frage ist von einem Mitgliede des bayerischen Eisenbahnrathes in der am 7. Februar d. J. bei der Generaldirektion abgehaltenen Sitzung angeregt worden. Durch Wegfall des Frachtbriefes, schnellere Abfertigung und Herabsetzung der Fracht sollte es den Landwirthen ermöglicht werden, ihre Erzeugnisse unmittelbar dem Verbraucher zu liefern. Diesem Antrage wurde seitens der Staatseisenbahnverwaltung entsprochen und es können nunmehr landwirthschaftliche Produkte, nämlich: Butter, Schmalz, Käse, Eier, lebendes und todtes Geflügel, Honig, frisches Obst und Beeren aller Art sowie Feldblumen als Expressgut gegen Bezahlung der Fracht der allgemeinen Stückgutklasse aufgegeben werden. Die Zulassung ist jedoch auf jene Personenzüge beschränkt, in denen Eilgutwagen laufen, und es darf das Gewicht des einzelnen Frachtstückes 25 kg nicht übersteigen.

— **Aus Anlass des Eisenbahnunglücks bei Heidelberg** war in der Presse mehrfach die Meinung geäussert worden, dass der Fahrdienst auf einer so wichtigen Station wie Heidelberg-Karlsthor, namentlich an einem Sonntag Nachmittag, nicht einem jungen Beamten hätte anvertraut werden dürfen und dass dem verunglückten Lokalzug nicht ausreichendes Personal zugetheilt gewesen sei. Wie dem gegenüber die „Karlsr. Ztg." von zuständiger Seite erfährt, waren alle vom Bundesrath bezw. in der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands aufgestellten Voraussetzungen bei dem Beamten, welcher am Abend des Unglückstages den Fahrdienst auf der Station Heidelberg-Karlsthor zu besorgen hatte, erfüllt. Er war 21 Jahre alt, stand seit vier Jahren im Staatsdienst und hatte die Befähigung zur Ausübung des Fahrdienstes durch die abgelegte Prüfung nachgewiesen. Zudem ist die Anschauung, dass der Fahrdienst auf der Station Heidelberg-Karlsthor ein besonders schwieriger sei, nicht zutreffend. Er erfordert allerdings die fortgesetzte Aufmerksamkeit des Beamten, beschränkt sich aber in der Hauptsache auf die Beachtung der Grundregel des Fahrdienstes, dass nämlich auf der Strecke zwischen zwei Stationen sich nur ein Zug befinden darf. Am Sonntag ist die Aufgabe des Fahrdienstbeamten am Karlsthor noch dadurch erleichtert, dass an diesem Tag kein Ein- und Ausstellen von Güterwagen, sondern nur ein durchgehender Verkehr auf den beiden Betriebsgleisen stattfindet. Zudem war ausser dem in den Dienst eingetheilten Beamten auch der Stationsvorstand auf dem Büro anwesend, bei dem der erstere sich jederzeit hätte Rath erholen können. Die Stärke und Besetzung der Züge hat auf die Obliegenheiten des Fahrdienstbeamten am Karlsthor keinen Einfluss. Im vorliegenden Falle waren dem Zuge drei Schaffner und ausserdem ein Wagenwärter zugetheilt, um die Schaffner von jeder anderen Aufgabe, als der Ausgabe und Kontrole der Fahrscheine zu entlasten.

— **Haftpflicht bei Aufbewahrung von Reisegepäck.** Ein den Blättern für Rechtspflege entnommener Fall, wonach ein Entschädigungsanspruch an die Eisenbahnverwaltung für den Verlust eines den Eisenbahngepäckträgern zur Aufbewahrung übergebenen Reisegepäcks durch Erkenntniss der 12. Civilkammer des Landgerichts I zu Berlin abgewiesen worden ist, hat bei der Besprechung in verschiedenen Zeitungen zu der irrthümlichen Auffassung geführt, dass damit die über die Haftpflicht bestehenden Unklarheiten gehoben seien und nunmehr feststehe, dass der Gepäckträger, nicht die Eisenbahn, haftbar zu machen sei. Gerade das Gegentheil trifft zu: die Abweisung des Entschädigungsanspruches hat sich nur auf Reisegepäck beziehen können, das vor dem 1. Januar d. J. in Verwahrung gegeben worden war, da in der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, die am 1. Januar 1900 in Kraft trat, die zutreffenden Bestimmungen einer Aenderung unterzogen worden sind. Absatz 3 des § 37 der Verkehrsordnung vom 15 November 1892 bestimmte: „Auf den grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben"; dagegen lautet die vom 1. Januar 1900 ab gültige Bestimmung: „§ 38. Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Reisegepäck gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung niederzulegen. Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer." Diese den Bedürfnissen des Publikums besser entsprechende Bestimmung steht im Zusammenhang mit der ebenfalls verbesserten Vorschrift der Verkehrsordnung, wonach es nicht mehr in das Belieben der Eisenbahnverwaltungen gestellt ist, Gepäckträger zuzulassen, sondern wonach sie verpflichtet werden, soweit ein Bedürfniss vorliegt, solches Personal anzustellen. Im Sinne der Verkehrsordnung sind die Gepäckträger auch soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen, aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport besorgen, als Bedienstete der Eisenbahn zu betrachten, woraus sich die Haftpflicht der letzteren für ihr Personal von selbst ergab. Es entsprach daher dem Wesen dieser Einrichtung wie den Bedürfnissen des Verkehres, wenn man der Eisenbahnverwaltung mit der ihr zur Pflicht gemachten vorübergehenden Aufbewahrung des Reisegepäcks durch ihre Bediensteten und in ihren Diensträumen auch die Verantwortlichkeit für die Ausführung dieses Dienstes auferlegte.

Wir möchten dieser, der Münch. „Allg. Ztg." entnommenen Darlegung, welche die betreffenden Verhältnisse in völlig zutreffender Weise schildert, noch hinzufügen, dass wir über die Angelegenheit in Nr. 12 S. 173 d. Ztg. eine besondere Abhandlung veröffentlicht haben.

— **Ueber die Firma Kramer & Co. in Berlin, deutsche Kleinbahn-Betriebsgesellschaft,** ist Konkurs eröffnet worden. Eine ihrer wesentlichsten Unternehmungen waren, wie der „Berl. Akt." mittheilt, die oberschlesischen Dampfstrassenbahnen, deren Eigenthum an die schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Berlin übergegangen ist. Die Firma hatte laut „Schl. Ztg." noch vor wenigen Wochen in einer der Eisenbahnbehörde vollkommen genügenden Weise den Nachweis geliefert, dass ihr hinlängliche Mittel zur Durchführung des Bahnbaues Brieg-Wansen zu Gebote ständen. Es sind nunmehr Verhandlungen eingeleitet worden, welche es erhoffen lassen, dass bald ein anderer leistungsfähiger Unternehmer die Durchführung des Bahnprojektes in gleicher Weise, wie es von der Firma Kramer & Co. geplant war, übernimmt.

— **Die Statistik der Berliner Strassenbahnopfer weist,** wie die „Nat.-Ztg." meldet, für das verflossene Vierteljahr un-

gewöhnlich hohe Zahlen auf. Während in der Zeit vom 1. Januar bis 30 Juni d. J. auf den Gleisen der Berliner Strassenbahnen 10 Personen ihren Tod gefunden und 71 Verletzungen davongetragen haben, sind vom 1. Juli bis 30. September 20 Personen durch die Strassenbahn todtgefahren und 44 schwer verletzt worden. Allein im Juli wurden 9 Personen getödtet, davon 3 an einem Tage, und 13 schwer verletzt Im August fielen 7 Menschen der Strassenbahn zum Opfer, 15 wurden verletzt, während der September 4 Todte und 16 Verletzte aufwies.

Aus den hieran sich knüpfenden Betrachtungen entnehmen wir derselben Quelle folgendes: Das sind erschreckend hohe Zahlen, die offenbar mit der vermehrten Einführung des elektrischen Betriebes zusammenhängen. Ein Theil der Unfälle ist sicherlich den Wagenführern beizumessen, die auf der Lehrbahn wohl technisch ausgebildet sein mögen, aber die rechte Sicherheit doch erst im Strassenverkehr selbst erhalten. Indessen wäre es unrecht, die Schuld an den vielen Betriebsunfällen lediglich der Strassenbahn und ihren Angestellten zuzuschreiben. Weitaus die Mehrzahl der Unglücksfälle wird durch den Leichtsinn und die Fahrlässigkeit des Publikums selbst verschuldet. Der Umstand, dass unter den im vergangenen Vierteljahr Verunglückten sich sehr viele Kinder befinden, deutet schon auf eine Quelle des Uebels hin; es ist leider eine namentlich in den unteren Klassen der Bevölkerung weitverbreitete Unsitte, die Kinder ohne Aufsicht auf die Strasse zum Spielen hinauszuschicken. Die meisten Unfälle aber ereignen sich beim Auf- und Abspringen, während der Wagen noch in voller Fahrt ist. Viele absteigende Fahrgäste können, um auf die andere Seite des Fahrdammes zu gelangen, nicht das Weiterfahren des haltenden Wagens abwarten, sondern schreiten unmittelbar hinter demselben über die Gleise, ohne zu bedenken, dass zu gleicher Zeit ein Wagen aus der entgegengesetzten Richtung heranbrausen kann. Der Führer eines solchen Wagens kann es nicht übersehen, ob hinter einem haltenden Wagen plötzlich Personen hervorschiessen, um über das Gleise zu laufen, und ihre Warnungszeichen kommen oft zu spät. Die elektrische Strassenbahn ist eben noch eine verhältnissmässig neue Einrichtung und das Publikum hat sich noch nicht genügend an dies Tempo gewöhnt. Dadurch hauptsächlich entstehen die vielen Unfälle auf den Strassenbahnen. Die Vorschläge zur Beseitigung oder Verminderung dieser Unfälle haben sich in mehrfacher Richtung zu bewegen. In erster Linie ist es erforderlich, dass die Strassenbahngesellschaften der technischen Ausbildung ihres Personals die grösste Sorgfalt zuwenden, ihr Betriebsmaterial in denkbar bestem Zustande erhalten sowie alle Verbesserungen und neuen Erfindungen einzuführen haben, um die Betriebssicherheit auf einen möglichst hohen Grad der Vervollkommnung zu bringen. Sodann muss das Publikum sich mit der Eigenart des elektrischen Strassenbahnbetriebes vertraut machen, sich an sie gewöhnen und ihre Gefahren kennen und vermeiden lernen. Freilich wird dies gerade nicht so leicht und so schnell geschehen können; ein erfolgreicher Weg dazu wäre vielleicht die Einwirkung auf die Schuljugend und durch diese auf Eltern und erwachsene Geschwister. Wie man bereits durch die Schule den Kindern hat beibringen lassen, die öffentlichen Plätze und Gartenanlagen nicht durch das Fortwerfen von „Stullenpapieren“ usw. zu verunzieren, so könnten zu Beginn jeden Schuljahres die Lehrer durch eine kurze Erläuterung die Schuljugend über die Gefahren des Strassenbahnbetriebes aufklären und belehren, wie sie zu vermeiden sind. Endlich müssten auch die Beamten der Strassenpolizei im Sinne der Ansprache, die der Minister des Innern jüngst an sie gehalten hat, sich mehr der Sicherheit des Verkehrs der Strassengänger widmen und thätig dabei eingreifen. Ein erfreulicher Anfang ist bereits an der gefährlichen Stelle in der Potsdamerstrasse an der Ecke der Linkstrasse gemacht worden, wo der Schutzmannsposten hilfsbereit den Vorübergehenden bei Ueberschreiten des Strassendammes beisteht.

— **Dem in Darmstadt am 10. d. Mts. verstorbenen früheren Finanzminister Weber** widmet die Münchener „Allg. Ztg.“ einen Nachruf, dem wir folgendes entnehmen: Weber hat lange Jahre in dem staatlichen Leben Hessens eine hervorragende Stellung eingenommen und auch ausserhalb seines engeren Vaterlandes die grösste Werthschätzung gefunden. Zunächst als Richter thätig, zeichnete er sich in diesem Amt durch Scharfsinn und tiefes Wissen aus. Dann in andere Staatsstellen berufen, fand er sich mit Leichtigkeit in Gebiete, die seiner früheren Thätigkeit fern lagen. Schliesslich an die Spitze des Finanzministeriums gestellt, entfaltete er eine ungemein lebhafte Thätigkeit insbesondere in den Steuerreformfragen und in Eisenbahnangelegenheiten. In letzteren erscheint als seine hervorragendste That der Abschluss des hessisch-preussischen Gemeinschaftsvertrages. Er musste offen aussprechen, dass Hessen nicht in der Lage sei, eigene Eisenbahnpolitik zu treiben, sondern eine Verbindung mit dem benachbarten und auf Hessens Verhältnisse einflussreichen Preussen suchen müsse. Gab es auch mit schwerem Herzen einen Theil staatlicher Selbständigkeit auf, so waren die finanziellen Ergebnisse für Hessen schon bei dem Eingehen des Vertrages ausserordentlich günstig und sie haben sich in einem nicht erwarteten Maasse weiter entwickelt. Diese Erträgnisse der Eisenbahnen haben es auch zuwege gebracht, dass für Kunst und Wissenschaft, Handel und Landwirthschaft, Erhöhung der Beamtenbesoldungen grössere Summen verwendet werden konnten. Und durch den Gemeinschaftsvertrag war es möglich, Hessen mit einem Netz von Nebenbahnen zu versehen, wie es in gleichen Verhältnissen kein Staat in Deutschland besitzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Verkehreinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im August d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 17 027 427 Personen und 9 662 831 t Güter befördert; hierfür wurde eine Gesammteinnahme von 56 767 501 Kr. erzielt, das ist für das Kilometer 2 954 Kr. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 16 236 183 Personen und 8 630 624 t Güter 53 828 045 Kr. oder für das Kilometer 2 910 Kr.; daher ergibt sich für den Monat August d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1,5 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 105 060 432 Personen und 66 803 195 t Güter, gegen 93 485 458 Personen und 64 301 645 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf 385 807 290 Kr., im Jahre 1899 auf 370 697 943 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 19 097,3 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 18 328 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des vorerwähnten Zeitabschnittes auf 20 202 Kr., gegen 20 226 Kr. im Vorjahre, das ist um 24 Kr. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 30 303 Kr., gegen 30 339 Kr. im Vorjahre, das ist um 36 Kr., mithin um 0,1 % ungünstiger.

— **Eine Abordnung der Bahnbediensteten beim Eisenbahnminister.** Die Maassregelung eines Konduktörs der österreichischen Staatsbahnen gab den Vertretern der organisirten Eisenbahnbediensteten Veranlassung, beim Eisenbahnminister zu Gunsten des Gemaassregelten Schritte zu unternehmen. Der Minister sagte, wie gemeldet wird, eine strenge Prüfung des Falles zu und versprach, er werde hierbei streng sachlich vorgehen. So weit den Wünschen der Sozialdemokraten entgegenzukommen, dass er die Stellung ihrer Wortführer nach ihrem Belieben in der Provinz festige, das könne ihm allerdings nicht zugemuthet werden. Im weiteren Verlaufe der Audienz kam der Minister auf das in sozialdemokratischen Versammlungen gegen ihn oft beobachtete Vorgehen zu sprechen. Er sei bis zum „Individuum“ herabgesunken, und es habe sich ein Fall ereignet, dass ein im Disziplinarwege bestrafter, auf Veranlassung des Ministers wieder in seine Rechte eingesetzter Konduktör seine Dienstkollegen zu einem Siegesfeste einlud; der Mann, dem auf Bitten einer Abordnung von Mitbediensteten gnadenweise wieder zu seiner Stellung verholfen wurde, verkündete nach dem Gnadenakte, dass er einen Sieg gegen den Eisenbahnminister errungen habe.

— **Die neue Schnellzugverbindung mit Triest.** In den dieser Tage veröffentlichten Winterfahrplan der Südbahn sind zwei neue Schnellzüge aufgenommen, welche eine dritte tägliche Eilzugverbindung zwischen Wien und Triest nach beiden Richtungen herstellen. Diese neuen Züge stehen allerdings noch nicht im Verkehr. Der Fahrplan vermerkt vielmehr, dass der Einführungstermin später bekannt gegeben werde. Dass die Eilzüge bereits im Fahrplan erscheinen, beweist wohl, dass die Hauptschwierigkeiten überwunden sind, dass es sich nur noch um Nebenfragen betriebstechnischer Natur handeln kann, bis das neue Schnellzugpaar in Verkehr gesetzt wird und damit ein langjähriger dringender Wunsch der Hafenstadt Triest in Erfüllung geht. Den Handelsbedürfnissen entsprechend sind die Fahrzeiten geregelt. Der Schnellzug nach Triest wird Wien um 7 Uhr Abends verlassen und, in 12 Stationen Aufenthalt nehmend, um 7 Uhr 10 Minuten Morgens in Triest anlangen. Der Gegenzug verlässt Triest um 6 Uhr 35 Minuten Abends, um nach Aufenthalt in den gleichen Stationen um 6 Uhr 45 Minuten Morgens in Wien einzutreffen. Gegenüber den bisherigen Abendschnellzügen erscheint die Fahrtdauer um mehr als eine Stunde verkürzt. Die ganze 589 km lange Strecke Wien-Triest wird also in rund 12 Stunden zurückgelegt, so dass der Zug — trotz der ausserordentlich schwierigen Geländeverhältnisse — eine mittlere Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde erreicht. Die Kosten der neuen Züge können auf etwa 500 000 Kr. für das Jahr

veranschlagt werden. Es ist zu wünschen, dass diese Auslagen durch den gesteigerten Verkehr vollkommen hereingebracht werden.

— **Schienenbestellung der österreichischen Nordwestbahn.** Diese Bahn hat ihren Schienenbedarf für das nächste Jahr bei den österreichischen Werken gedeckt, nachdem sie bekanntlich für das Jahr 1900 das Angebot der Hernadthaler Eisengewerkschaft angenommen hatte. Im vorigen Jahre forderten die österreichischen Werke 10 fl. 50 kr. für den Doppelcentner und wollten nur für den Fall, dass sich die Nordwestbahn für fünf Jahre binden würde, den Preis auf 9 fl. 70 kr. ermässigen. Da die Hernadthaler Gesellschaft sich jedoch mit 9 fl. 45 kr. für den Doppelcentner begnügte und überdies der Nordwestbahn die Wahl einräumte, ihren Bedarf durch fünf Jahre zu denselben Bedingungen bei ihr zu decken, wurde ihr Angebot angenommen. In diesem Jahre erboten sich die österreichischen Werke, den Schienenbedarf der Nordwestbahn für das Jahr 1901 zum Preise von 9 fl. 30 kr. für den Doppelcentner, also um 15 kr. billiger als die Hernadthaler Gewerkschaft zu liefern. Die Lieferung wurde daher wieder den österreichischen Eisenwerken zugeschlagen.

— **Der böhmische Braunkohlenverkehr.** Nach der von der Aussig-Teplitzer Bahn veröffentlichten Statistik über den böhmischen Braunkohlenverkehr für das Jahr 1899 hat die Gesammtkohlenaufgabe der Schächte an die nordwestböhmischen Eisenbahnen und die beförderte Gesammtmenge betragen bei der:

	1899	gegen 1898	Gesammt-transport der Bahn
	T o n n e n		
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8 391 051	+ 266 039	8 692 856
Buschtêhrader Eisenbahn .	1 599 108	+ 59 949	3 627 974
Oesterr. Nordwestbahn (Station Grosspriesen) .	75	— 61	1 435 052
Oesterr. Staatsbahnen (Prag und Pilsen)	5 348 260	— 9 138	7 293 499
zusammen	15 338 494	+ 316 789	—

Die Kohlenförderung in den nordwestböhmischen Revieren hat sonach im Jahre 1899 einen weiteren erheblichen Aufschwung genommen. Die grösste Zunahme weisen diesfalls der Verkehr der Aussig-Teplitzer und Buschtêhrader Bahn auf. Der Absatz hat sich wesentlich nach Bayern und Süddeutschland gehoben, desgleichen der Verkehr mit den Elbehäfen, der, durch günstigen Wasserstand und billige Schiffsfrachten unterstützt, einen besonderen Aufschwung nehmen konnte. Diese Verfrachtung betrug für Aussig-Landungsplatz und Rosawitz im Jahre 1899 2 244 569 t (gegen 2 017 359 t im Jahre 1898); in den ausländischen Elbehäfen gelangten von diesen Mengen im Jahre 1899 271 503 t zum Eisenbahnversand.

— **Die Eisenbahnbauthätigkeit in Ungarn im Jahre 1899.** Nach dem Berichte des ungarischen Handelsministeriums wurden im Jahre 1899 in Ungarn Vizinalbahnen in der Ausdehnung von 583,4 km eröffnet. Im Bau blieben solche in der Ausdehnung von 172,3 km. Ueberdies waren 4 547,9 km schon begangen und andere 663,2 km in Verhandlung. Das Kapital der Vizinalbahnen hat eine Zunahme im Betrage von 24 235 400 Kr. erfahren. Den im Jahre 1899 konzessionirten Vizinalbahnen hat der Staat Beiträge in der Höhe von 2 078 000 Kr. zugesichert.

— **Voranschlag der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1901.** Nach dem dieser Tage dem Reichstage unterbreiteten Staatsvoranschlag für das Jahr 1901 ist das Erforderniss der ungarischen Staatsbahnen gegenüber jenem für das Jahr 1900 um 4 980 000 Kr. höher; diesem Mehrerforderniss steht eine Einnahmeerhöhung im veranschlagten Betrage von 5 214 000 Kr. gegenüber. Die Zunahme der Ausgaben wird zunächst durch den Umstand herbeigeführt, dass das Netz um 650 km grösser sein wird als im vorangegangenen Jahre. Die Leistungen nehmen um 2 300 000 Zugkm zu; ausserdem ist im Interesse der Verbesserung der Lage des Personals in Aussicht genommen, dass die grösste zulässige Dienstzeit von 12 Stunden wenigstens für einen Theil des Personals eingeführt werde.

Dem Voranschlage der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1901 ist ein Betriebsnetz von 14 716 km zu Grunde gelegt, die Zunahme von 650,8 km entfällt ausschliesslich auf Vizinalbahnen. Das Netz besteht aus 7 701,89 km Staatsbahnlinien, 175,89 km Anschlusslinien und 6 838,8 km Vizinalbahnen; ausserdem werden 217 km Industriebahnen betrieben. Die Einnahmen sind mit 211 596 000 Kr., die Ausgaben mit 132 407 080 Kr. veranschlagt, demgemäss stellt sich der Betriebskoeffizient auf 62,57 % und erscheint um 0,24 % geringer als das thatsächliche Ergebniss im Jahre 1899. Durch den mit 79 188 920 Kr. veranschlagten Betriebsüberschuss würde sich das in dem Netz der Staatsbahnen angelegte Kapital von 1 810 500 000 Kr. mit 4,37 % verzinsen, während in den Jahren 1898/99 thatsächlich eine Verzinsung von 4,25 % erzielt wurde.

Die auf Grund des im Jahre 1897 geschaffenen Gesetzes auszuführenden Investitionen werden im nächsten Jahre 25 346 000 Kr. betragen, und zwar entfallen auf Werkstätten und Wagenschuppen 4 000 000 Kr. Unter diesen ist zu erwähnen der Bau jener neuen Werkstätten, welcher es möglich machen wird, dass die jetzt auf dem Budapester Westbahnhofe befindlichen Werkstätten verlegt werden können. Für die Beschaffung von Betriebsmitteln sind 11 256 000 Kr. eingestellt. Hiervon entfallen für 51 Lokomotiven 3 500 000 Kr., für 106 Personen- und 20 Konduktörwagen 3 600 000 Kr., für 1 053 Lastwagen 3 956 000 Kr. und für Heizungs-, Beleuchtungs- und Bremsausrüstung 200 000 Kr. Für die Auswechslung von Holzbrücken gegen Eisenkonstruktionen sind 600 000 Kr. eingestellt. Für den vollständigen Ausbau des zweiten Gleises auf der Linie Budapest-Marchegg 900 000 Kr., als fünfte Rate für den Bau des zweiten Gleises auf der Linie Kelenföld-Raab 2 000 000 Kr. Für Bahnhofsbauten sind eingestellt und zwar für die Erweiterung des Fiumaner Bahnhofes 600 000 Kr.; als zweite Rate für den Bau des Budapester Kohlenbahnhofes 1 500 000 Kr. In der Begründung wird gleichzeitig erklärt, dass der Handelsminister die mit der Umlegung der Budapester Bahnhöfe in Zusammenhang stehenden Fragen in reifliche Erwägung gezogen hat und von der Absicht geleitet ist, dieselben im Laufe des nächsten Jahres zur Entscheidung zu bringen. Ausserdem sind in dem Voranschlag für das Jahr 1901 vorgesehen: für Bahnhoferweiterungen in Debreczin 480 000 Kronen, in Temesvár-Josefstadt 400 000 Kr., in Klausenburg 240 000 Kr., in Kronstadt 250 000 Kr., in Arad 600 000 Kr., in Piski 200 000 Kr., in Grosswardein 200 000 Kr., in Szegedin 500 000 Kronen, in Orsova 200 000 Kr.

— **Die neuen bosnischen Bahnen.** Wie bereits mitgetheilt, haben in der letzten Zeit wiederholt Ministerkonferenzen stattgefunden, an denen die gemeinsamen Minister sowie die österreichischen und ungarischen Minister theilnahmen. Wie das „Fremdenblatt" meldet, wurde sowohl über den weiteren Ausbau der Bosnathalbahn Brood-Sarajevo zunächst bis zum Sandschak Novi-Bazar, als auch über die von Dalmatien seit langem angestrebte Verbindung von Spalato über Arzano nach Bugojno, durch welche das bosnische Bahnnetz mit den genannten dalmatinischen Häfen verbunden werden soll, eine grundsätzliche Einigung erzielt. Die ungarische Regierung hatte, um den Schwierigkeiten der Geldbeschaffung, die sich aus der politischen Lage in Oesterreich ergeben, zu entgehen, vorgeschlagen, den Bau und den Betrieb der Bahnen einer Privatgesellschaft zu überlassen und hatte ferner die Meinung ausgesprochen, dass beide Bahnen vollspurig gebaut werden sollen. Anderen Ansichten gegenüber, welche in den Ministerkonferenzen geäussert wurden, kam nun eine Vereinbarung zustande, welche folgende Punkte enthält: Die Kosten des Bahnbaues werden aus den Mitteln der bosnischen Landesregierung gedeckt; beide Bahnen werden s c h m a l s p u r i g gebaut, jedoch wird der Bahnkörper so hergestellt, dass er es ermöglicht, zu gelegener Zeit die Bahnlinie vollspurig zu gestalten. Im übrigen werden die Verhandlungen noch ihre Fortsetzung finden, da verschiedene wichtige Einzelfragen noch nicht erledigt sind, in erster Linie die Tariffrage. Diese wurde zwar bereits in den letzten Verhandlungen erörtert, allein die Entscheidung hierüber vertagt.

In der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses vom 13. d. Mts. wurde in Angelegenheit der Verhandlungen über den Ausbau der bosnischen Bahnen eine Interpellation eingebracht, welche über die Abmachungen wegen der bosnischen Bahnen Auskunft verlangt und frägt, ob wirklich die ungarische Regierung einer solchen Eisenbahnverbindung zugestimmt hat, durch welche zum Nachtheil und Schaden des ungarischen Hafens von Fiume der österreichische Hafen von Spalato zum Mittelpunkt der Ein- und Ausfuhr Bosniens erhoben wird, so dass mit einem Worte der Verkehr des ungarischen Handels und der Industrie nach dem Balkan beinahe vollständig aufhört und auf dem Umwege über Dalmatien durch den österreichischen Handel und die österreichische Industrie verdrängt wird. Weiter wird gefragt, ob die bosnischen Bahnen auf Kosten Bosniens und der Hercegovina erbaut, jedoch durch Ungarn und Oesterreich garantirt werden sollen, und ob der Bau der über österreichisches und ungarisches Gebiet laufenden Anschlusslinien gleichzeitig beschlossen bezw. der gleichzeitige Bau dieser Linien zum Beschluss erhoben wurde. Endlich wird betont, dass die von der dalmatinischen Grenze bis Spalato laufenden Anschlusslinien weder baulichen noch finanziellen Schwierigkeiten begegnen und binnen der kürzesten Frist hergestellt werden können, während die ungarischen Linien wegen der Geländeschwierigkeiten und wegen der Länge der Bahn Millionen an Opfern erfordern würden.

Vereinsausland.

— Verunglückung von Eisenbahnbediensteten in Frankreich und England. Bei einer Gesammtzahl von 295 241 Bediensteten der französischen Eisenbahnen, von denen abzüglich des Büro- und Verwaltungspersonals 236 058 der Gefahr von Betriebsunfällen ausgesetzt waren, sind nach der französischen Statistik im Jahre 1898 davon 256 tödtlich verunglückt, d. i. 1,09 auf Tausend, während im letzten Jahrzehnt die höchste Verhältnisszahl mit 1,23 vom Tausend auf das Jahr 1893 traf. Laut dem an das englische Handelsamt erstatteten Bericht sind im Jahre 1899 in England 531 Bahnbedienstete durch Unfälle getödtet und 4633 verletzt worden. Auf den englischen Bahnen wäre also die Zahl der tödtlichen Unglücksfälle doppelt so gross, als in Frankreich. Indess weiss man, dass solche statistische Zahlen nur mit Vorsicht anzuwenden und zu vergleichen sind.

— Mangelhafte Eisenbahnverkehrsverhältnisse in Frankreich. Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte vor einiger Zeit ein Rundschreiben an die Eisenbahngesellschaften gerichtet, in dem er sie aufforderte, den Uebelstand der beständigen Zugverspätungen zu beseitigen. Die Gesellschaften führten zu ihrer Entschuldigung ausser anderen Gründen auch den an, dass die unaufhörliche Vermehrung des Gepäcks der Reisenden, und namentlich auch das Wachsthum des Umfanges der Gepäckstücke die Zugverspätungen bedingten. Der Minister hat daraufhin eine Untersuchung über diesen Punkt anordnen lassen und dem „Hamb. Korresp." zufolge jetzt an die Eisenbahngesellschaften ein neues Rundschreiben gesandt, in dem er sehr energisch auftritt. Aus dem Ergebniss der angestellten Untersuchung geht nämlich hervor, dass die Vermehrung der Zahl und des Umfanges des Gepäcks der Reisenden vollkommen unwesentlich ist und dass sich die Menge des aufgegebenen Gepäcks im Verhältniss zur Zahl der Reisenden überhaupt nicht vermehrt hat. Von 100 Reisenden im Jahre 1898 wurde weniger Gepäck aufgegeben, als von 100 Reisenden im Jahre 1889, und auch das Gewicht des in diesem Zeitraume aufgegebenen Reisegepäcks ging beständig zurück. Ferner wurde erwiesen, dass die Zahl der umfangreichen Gepäckstücke in den Schnellzügen geringer ist als in den Personenzügen sowie dass die Züge besonders durch die Eilgüter und die Postpackete überfüllt werden. Dagegen hat sich weder die Zahl der Züge, noch die der Eisenbahnangestellten im Verhältniss zur Zahl der Reisenden vermehrt. Die oben erwähnte Entschuldigung der Gesellschaften lässt daher der Minister nicht gelten und legt ihnen nochmals nahe, dass sie zu gewissen Jahreszeiten, wo der Andrang des Publikums zu den Eisenbahnen besonders gross ist, wie am Beginn und Ende der Ferien oder zu Pfingsten usw., eben ihr Personal und die Zahl der Züge vermehren, um der Ueberfüllung der letzteren durch das Gepäck vorzubeugen. Der Minister schliesst sein Rundschreiben mit den geharnischten Worten: „Bevor ich vom Publikum Opfer in dieser Hinsicht verlange, ist es wesentlich, dass Sie die Pflichten voll erfüllen, die Ihnen das Bedingnissheft auferlegt. Die Mängel in Ihrer Verwaltung und Organisation sind die ersten und schlimmsten Ursachen der Unzulänglichkeit Ihrer Transportmittel."

— Albulatunnel und Engadinerbahn. Im Albulatunnel machen, der Gesteinsverhältnisse und des Wasserandranges wegen, die Arbeiten nur langsame Fortschritte. Der Sohlstollen ist im September auf der Nordseite gar nicht, auf der Südseite nur um 6 m vorwärts gekommen, der Tunnelausbau ist indess im ganzen um 50 m vorgerückt. Seitens des Verwaltungsraths der rhätischen Bahn wurde erklärt, es bestehe kein Grund, wegen des bisherigen langsamen Fortschreitens des Albulatunnels die für den Sommer 1903 in Aussicht genommene Betriebseröffnung der Engadinerbahn zu verschieben, da man im Tunnel bald auf bessere Gesteinsverhältnisse rechnen könne.

— Direkte Bahn Bern-Neuenburg. Die Betriebseröffnung dieser neuen Bahn ist endgültig auf 1. März 1901 festgesetzt.

— Arth-Rigibahn. Die inneren Verhältnisse dieser Bahngesellschaft und die Betriebsergebnisse sind wenig erfreulich. In der Generalversammlung beschuldigte man sich gegenseitig starker Unregelmässigkeiten. Im Betriebe stellte die Verwaltung eine Besserung fest. Die Generalversammlung beschloss, keine Dividende zu vertheilen.

— Der Zugzusammenstoss in Glasgow. Die englische Fachzeitschrift „Engineer" bringt in ihrer Septembernummer eine dem eben erschienenen, offiziellen Berichte des Board of trade entlehnte interessante Schilderung des am 28. März d. J. Morgens in Glasgow auf der North british Railway vorgekommenen Zusammenstosses zwischen zwei sich folgenden Personenzügen. Die Stadtbahnstrecke, auf welcher der Unfall stattfand, befindet sich in der Geraden, zwischen den Stationen Queenstreet und Charing Cross; sie ist, von den Blockposten gerechnet, 1 100 m lang und liegt beinahe vollständig in einem Tunnel, indem der Queenstreetbahnhof der Hauptlinie von ihr unterfahren wird. Die östlich gelegene Station Queenstreet hat an beiden Enden je einen Blockposten A und B, die Station Charing Cross in der Mitte einen Blockposten C; die Signalisirung ist die übliche und zwar beim Posten B mit Vorsignal und Haltsignal, beim Posten C mit Ausfahrts-, Vor- und Haltsignal; die beiden letzteren stehen im Tunnel.

Das Blocksystem „lock and block" ist theilweise selbstthätig, indem der Blockwärter erst dann das Ausfahrtsignal auf Halt stellen und dem rückwärtigen Blockposten frei geben kann, wenn der Zug nach Vorüberfahrt am Ausfahrtsignal einen elektrischen Schienenkontakt bethätigt hat. Um aber bei Untauglichkeit dieses elektrischen Apparates oder, wenn die Befahrung des Kontaktes durch den Zug, z. B. weil er in der betreffenden Station aufgelöst wird, nicht möglich ist, die Verzögerung der Züge thunlichst zu vermeiden, ist dem Blockwärter ein Schlüssel zugewiesen, durch welchen die sonst vom elektrischen Kontakte bewirkte Apparatauslösung erfolgen kann. Die Gesellschaft hat für die Benutzung dieses Schlüssels eine strenge Vorschrift ausgegeben, deren Uebertretung die sofortige Dienstentlassung des schuldigen Bediensteten nach sich zieht.

Als der erste Zug, welcher, wie auch der zweite, beiläufig 1 000 Reisende führte, vom Posten B in Queenstreet in den Tunnel abgelassen wurde, blieb er infolge plötzlicher Wirkung der Westinghousebremse im Tunnel stehen; der Grund dieses Vorfalles liess sich nicht ermitteln; doch glaubt der Untersuchungskommissar, dass der Lokomotivführer unrichtig verfahren ist. Der zweite Zug langte mittlerweile bei dem Blockposten B an; ihm war von dem vorgelegenen Posten C in Charing Cross noch nicht frei gegeben worden, daher Posten B bei Posten C durch Fernsprecher anfrug; letzterer fand seinen Apparat verriegelt, und hob, in dem irrigen Glauben, der erste Zug habe die Strecke schon durchfahren und es habe der elektrische Kontakt, wie dies nicht selten vorkam, versagt, sofort mit Anwendung des Schlüssels die Verriegelung auf und gab den Posten B frei. Dieser liess den zweiten Zug ausfahren, der nun beiläufig in der Mitte des Tunnels an den ersten, stehenden Zug anstiess, wodurch 7 Personen getödtet und 31 Personen mehr oder minder schwer verletzt wurden.

Der „Engineer" bemerkt anlässlich dieses schrecklichen Ereignisses, dass das selbstthätige Blocksystem zwar an und für sich die grösstmöglichste Sicherheit für den Zugverkehr bietet, indem es den Blockwärter vor Irrungen bewahrt, dass es aber in Verbindung mit solchen, allerdings unvermeidlichen Hilfsmitteln, wie es der erwähnte Schlüssel ist, ganz unverlässlich wird. Man hat dann durchaus keine Kontrole, ob der Blockwärter den Schlüssel wirklich nur in gerechtfertigten Bedarfsfällen oder aber unerlaubt benutzt; eine Anordnung zu finden, welche den Gebrauch des Schlüssels bei gut arbeitenden Apparaten verbietet, scheint wohl nicht ausführbar.

Die in England vorhandene starke Strömung, die Sicherheit des Zugverkehres der Aufmerksamkeit des Blockwärters und nicht dem selbstthätigen Apparate zu übertragen, dürfte durch dieses Unglück sehr verstärkt werden. W.

— Das Schiedsgericht in der Streitsache der Bahnbauunternehmung Hagienow gegen den bulgarischen Staat hat sich vertagt. Es hat sich die Nothwendigkeit eines technischen Sachverständigen-Gutachtens ergeben, nach dessen Erstattung das Schiedsgericht, dessen Mitglieder jetzt Sofia verlassen, wieder zusammentreten wird. Diese zweite Sitzung wird wohl in Paris stattfinden. Der Termin, bis zu welchem das Urtheil erfliessen muss, wurde bis zum 2. August 1901 verlängert.

— Schantung-Eisenbahn. Bei der Direktion der Gesellschaft sind am 15. d. Mts. Nachrichten aus Tsingtau eingetroffen, wonach der Bau der Strecke Tsingtau bis Kiautschou, dessen Fortsetzung trotz der chinesischen Wirren mit Energie betrieben wird, während des Monats Juli erfreulich fortgeschritten ist. Die Erdarbeiten sind auf der 75 km langen Strecke vollendet. Die Maurerarbeiten und die Verlegung des Oberbaues schreiten rüstig vorwärts. Während die Schienen von Tsingtau aus bis Kilometer 18 vorgestreckt sind, war Ende Juli damit begonnen worden, das Gleis auch von Kiautschou aus in der Richtung nach Tsingtau zu verlegen. Von den aus Deutschland hinausgesandten Lokomotiven ist bereits die erste in Tsingtau zusammengesetzt und für den Transport des Bahnbaumaterials in Benutzung genommen worden. Ein gleichzeitig aus Tsingtau eingetroffenes Telegramm meldet, dass die Bahnarbeiten auch über Kiautschou hinaus bis zu der nächsten grösseren Chinesenstadt Kaumi (also auf einer weiteren Strecke von etwa 30 km) unter dem Schutze der deutschen Truppen wieder aufgenommen worden sind.

— **Ueber die Ugandabahn** ist im August d. J. dem britischen Parlament ein Bericht vorgelegt, aus welchem wir nach der „Kolon.-Ztg." einige interessante Angaben entnehmen: Die Vermessung war bis zum Endpunkte Port Florence am Nyanza Mitte April 1900 beendet; die ganze Linie der Bahn wird 582 engl. Meilen (= 931 km) lang sein, und die beste Strecke ist für die Bahn ausgewählt worden. Die Vermessung der Ugavebucht, in welcher Port Florence liegt, ergab deren völlige Brauchbarkeit für die Schifffahrt. Wie in früheren Jahren wurde eine Zone herrenlosen Landes als Eigenthum der Bahn in Besitz genommen. Die nothwendigen Erdarbeiten wurden von indischen Kulis fertiggestellt, weil eingeborene Arbeiter nicht so viel leisten. Gegen 3 948 Kulis im Jahre 1896 waren 1899/1900 im ganzen 18 030 dabei beschäftigt. Insgesammt wurden etwa 1 700 000 cbm Erde bewegt. Von Beschotterung wurde vorläufig abgesehen; nur die Strecke zwischen Kilometer 280 und 328, welche durch Regengüsse unterwaschen war, musste beschottert werden. Ständige Stationen wurden zwölf angelegt von Mombassa bis Nairobi; Wasserbehälter und Signalapparate wurden in grosser Zahl aufgestellt. Der Telegraph erreichte bereits 362 km. An thierischen Transportmitteln haben sich vor allem Maulesel bewährt. Für die Organisation der indischen Kulis wurde eine besondere Behörde gebildet. Eine besondere Eisenbahnpolizei unter Leitung zweier englischer Offiziere hat sich als sehr werthvoll erwiesen. Die neue Linie der Eisenbahn nach Port Florence ist um 25 englische Meilen kürzer als ursprünglich geplant. Zum Verkehr auf dem Nyanza ist der Dampfer „William Mackinnon" hochgeschafft und Anfang Juni des Jahres vom Stapel gelaufen. An Lokomotiven waren vorhanden 92, an Personenwagen 176, an Frachtwagen 888 Stück. Die Gesammtausgaben betrugen bis zum 31. März d. J. 3 043 012 £ und sind bis zum 31. März 1901 veranschlagt auf 3 986 178 £, überschritten also die vom Parlament bewilligte Summe um annähernd 1 000 000 £. Für den Personenverkehr wurde die Strecke im Berichtsjahre freigegeben bis zur Station Nairobi, etwa 326 km, für den Güterverkehr bis 362 km. An Fahrgästen wurden befördert in der I. Klasse 628, in der II. Klasse 1 132, in der III. Klasse 76 908, welche insgesammt 283 349 Rupien Fahrgeld entrichteten, d. h. nicht ganz 400 000 ℳ. Die Einnahmen aus Frachten beliefen sich auf 3 478 108 Rupien, also etwa 4 869 350 ℳ. Die durch den Ausbruch des südafrikanischen Krieges für die Fortführung des Bahnbaues entstandenen Schwierigkeiten waren Anfang Mai dieses Jahres schon behoben. Während nach dem Voranschlag die Baukosten für 1 km der mit 1 m Spurweite hergestellten Bahn rund 40 000 ℳ betragen sollten, erreichten sie doch die Höhe von 57 000 ℳ, was bei den Schwierigkeiten des Bahnbaues im Gebirge nicht Wunder nehmen kann.

Allgemeines.

— **Ueber Ermüdungsmessungen im Eisenbahndienste** veröffentlicht Dr. Kupferschmid (Meran-Gratsch) in der „Oesterr. Eisenbahn-Ztg." eine interessante Abhandlung, aus der wir folgendes auszugsweise mittheilen: Die Prüfung des Ermüdungsgefühles, des Ermüdungsgrades, oder die Ermüdungsmessung im Eisenbahndienste ist eine Nothwendigkeit, die für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes bei den immer mehr und mehr sich steigernden Verkehrsverhältnissen von grösster Bedeutung ist. Um das Ermüdungsgefühl zu ermitteln, macht der Verfasser Vorschläge, in welcher Weise die hierzu nöthigen Erhebungen zu pflegen wären, damit solche nicht allein für die körperliche Brauchbarkeit der diesem Lebensberufe sich widmenden Bewerber, sondern auch als Untersuchungsergebnisse zur Hygiene des Eisenbahndienstes überhaupt verwendbar seien. Natürlich wären mit diesen Arbeiten nur die ärztlichen Organe der Bahnverwaltungen zu betrauen. Es werde sich ferner empfehlen, solange wir keine noch genauere Methode zur Prüfung des Ermüdungsgefühles kennen, an der vom Professor Dr. Griesbach erfundenen, vom Dr. L. Wagner angewendeten Methode festzuhalten, welche von der Thatsache ausgeht, dass Hirnermüdung das Empfindungsvermögen (die Sensibilität) der Haut herabsetzt, oder, dass das Empfindungsvermögen der Haut, zwei aufgesetzte Spitzen eines Zirkels gesondert zu empfinden, nicht blos von dem Abstande derselben abhängt, sondern auch von dem Grade der Ermüdung des Empfindenden. Bei einem ausgeruhten Menschen tritt die Empfindung der beiden Spitzen eines die Haut treffenden Zirkels als zweier gesonderter Spitzen schon bei einem viel geringeren Abstande der beiden Spitzen ein als bei einem ermüdeten Menschen. Es liegt somit in der Prüfung des Empfindungsvermögens der Haut eine Methode zur Ermittelung des Ermüdungsgefühles, und die bei der Prüfung erhaltenen, in irgend einem Maass ausgedrückten Zahlenwerthe, verglichen mit denjenigen, welche sich im Zustande des normalen (physiologischen) Gleichgewichtes ergeben, bilden ein Maass für den Grad der Ermüdung. Den Versuch stellt man in der Weise an, dass man die Schenkel eines Zirkels bald in geringerem, bald in weiterem Abstande von einander leise und unter gleichem Drucke senkrecht zur Hautfläche auf solche Hautstellen setzt, die sich wie z. B. die Stirnfläche, das Jochbein, die Nasenspitze, durch besonderes Empfindungsvermögen auszeichnen, und es wird nun diejenige Entfernung aufgesucht, bei welcher die zwei Eindrücke nur mehr als ein Eindruck empfunden werden.

Um die Aufmerksamkeit während des Versuches rege zu erhalten und der Gewöhnung an die Reize entgegen zu wirken, berührt man bald mit beiden Spitzen, bald nur mit einer Spitze, namentlich dann, wenn die Versuchsperson in der Angabe ihrer Empfindung unsicher war.

Der schliesslich gefundene Zahlenwerth, bei welchem trotz zweier Eindrücke eine Doppelempfindung nicht mehr eintritt, wird in Millimeter notirt und als jeweiliger Grenzwerth bezeichnet.

In dieser Weise müssten also die Prüfungen auf das Ermüdungsgefühl vorgenommen werden, und zwar so, dass vor dem Beginne und nach Schluss jeder Dienstzeit oder Dienstleistung und in den arbeitsfreien Pausen die hierfür erhobenen Grenzwerthe in die betreffenden Grundtabellen eingetragen werden, woraus sich dann aus einer grösseren Reihe gewisse Mittelwerthe oder Normalzahlen feststellen lassen werden, nach deren Abweichungen nicht allein die Brauchbarkeit der Leistung selbst, sondern auch die persönliche Befähigung hierzu viel deutlicher wird ausgedrückt und beurtheilt werden können, als dies nach den bisherigen Untersuchungsschemas und den hierfür geltenden Methoden möglich war.

Selbstverständlich müssen darin ausserdem auch alle übrigen körperlichen und geistigen Erscheinungen zum Ausdrucke gebracht werden, die auf eine gesunkene Nervenenergie oder bestehende Erregung des Nervensystems hinwirken oder schliessen lassen.

Unseres Erachtens könnte die angegebene Methode wohl dazu benutzt werden, um festzustellen, in wie weit durch die Thätigkeit im Eisenbahnbetriebsdienst und bei welcher Dauer derselben eine nachweisbare Ermüdung eintritt und welche Arten des Dienstes sich hier besonders auszeichnen. Praktisch verwendbar für die Vorschriften über die Dienstdauer würden solche Untersuchungen aber erst dann sein, wenn sie lange Zeit hindurch bei einer grossen Anzahl von Personen auf streng wissenschaftlich systematischer Grundlage fortgesetzt und ihre Ergebnisse in gleicher Weise verarbeitet würden.

— **Lokomotive Alessandro Volta.** Diese auf der Pariser Weltausstellung von der Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo unter Nr. 3 151 im Parc de Vincennes aufgestellte Lokomotive hat drei gekuppelte Achsen und davor ein Drehgestell. Sie ist eine zweicylindrige, auf 13 Atmosphären geprüfte Verbundmaschine und bestimmt, Blitzzüge mit bis 100 km Geschwindigkeit auf der horizontalen und gewöhnliche Züge auf der Steigungen von 10 bis 12‰ aufweisenden Strecke Rom-Pisa zu befördern. Die Verbundcylinder sind mit dem Borries'schen selbstthätigen Anfahrventil versehen und für Gegendampf eingerichtet. Der Schieber des Hochdruckcylinders hat Doppelkolben, der des grossen Cylinders ist behufs Verminderung des Reibungswiderstandes entlastet. Als Steuerung ist die von Walschaert angewendet, die Dampfausströmung erfolgt nach Adams' System. Die Lokomotive hat die Westinghousebremse und eine Henrybremse, ist mit Dampfentnahme- und Leitungsvorrichtungen für Haag'sche Heizung sowie mit einem Haushälter'schen Geschwindigkeitsanzeiger ausgerüstet. Der Wasserraum des dreiachsigen Tenders beträgt 13 cbm, die Gesammtlänge des Kessels 8,186 m, der Durchmesser des Kesselkörpers 1,434 m, die Anzahl der Siederohre 214, deren Durchmesser 0,052 m, die Heizfläche 10.260 qm, die Gesammtlänge des Tendergestells 6,035 m, der Raddurchmesser 1,210 m. Leer wiegt der Tender 17 000 kg, mit Wasser und Kohle 33 500 kg. Der Durchmesser der Drehgestellräder der Lokomotive beträgt 0,974 m, der Triebräder 1,834 m, die Gesammtlänge der Maschine 10,665 m, der Abstand der Triebachsen 1,96 m, der Drehgestellachsen 2,5 m, der Gesammtachsstand 6,955 m. Das Gesammtlokomotivgewicht ist leer 57 000 kg, das Adhäsionsgewicht im Betriebe 45 000 kg und die Zugkraft bei 60 km Geschwindigkeit 4 280 kg.

— **Drahtlose Telegraphie.** Auf dem Brocken werden seit einigen Tagen von einem Hauptmann, einem Unteroffizier und zwei Gemeinen des Eisenbahnregiments Versuche mit der drahtlosen Telegraphie angestellt. Zuerst wurde die 25 km entfernte Viktorshöhe als Zielpunkt angenommen, und als das erzielte Resultat den Erwartungen entsprach, versuchte man mit dem 60 km abliegenden Kyffhäuser in Verbindung zu treten. Auch dieser Versuch fiel befriedigend aus, und es soll nunmehr, wie man der „Frankf. Ztg." schreibt, mit dem Inselsberge im Thüringer Walde, dessen Entfernung 109 km beträgt, der drahtlose telegraphische Verkehr angebahnt werden.

— Bleiplombenverschluss der Werthbeutel im Bahnpostverkehr. Die deutsche Reichspostverwaltung scheint neuerdings von dem Bestreben geleitet, die in den Bahnpostwagen mitgeführten Werthbeutel statt wie bisher mit Siegellack fernerhin der besseren Sicherheit wegen mit Bleiplomben verschliessen zu lassen. Ausser den Gründen der Sicherheit wirken hierbei auch hygienische mit, da die durch den Gebrauch von Siegellack in den Wagen herbeigeführte Verschlechterung der Luft und die stets vorhandene Feuersgefahr schon längst zu Bedenklichkeiten Anlass gaben. So ist man jetzt nach längeren Versuchen dazu übergegangen, die Bahnpostämter im Oberpostdirektionsbezirk Berlin mit einer besonderen Art Bleiplomben und eigens konstruirten handlichen Zangen auszurüsten, wogegen die Verwendung von Siegellack in Wegfall gekommen ist. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen haben die Reichspostverwaltung veranlasst, auch für die Bahnpostämter der Oberpostdirektionsbezirke Köln und Frankfurt a. M. die Verwendung dieser Bleiplombenverschlüsse an Stelle des Siegellacks anzuordnen. Es ist daher wohl anzunehmen, dass in absehbarer Zeit bei allen kaiserlichen Postanstalten die Verwendung von Bleiplomben für den Verschluss von Werthbeuteln allgemein zur Einführung gelangen wird.

Bücherschau.

— Das Wagenübereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und seine wirthschaftliche Bedeutung. Von Dr. Max Höltzel. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1900. Preis 2 ℳ. — Das Wagenübereinkommen ist bislang weit weniger als jeder andere Theil des geltenden Eisenbahnrechts der Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchung gewesen. Es war daher ein dankenswerthes Beginnen des Verfassers, der sein Werk dem verdienstvollen Leiter der königlich württembergischen Bahnen, Staatsrath von Balz gewidmet hat, auf diesem Gebiete gleichsam als Pionier vorzugehen und den Wagenumlauf und seine allmähliche Entwickelung in den Bereich geschichtlicher, juristischer und volkswirthschaftlicher Betrachtung zu ziehen. Wie wenig ältere Vorarbeiten er hierzu vorgefunden hat, dafür bildet der dem Buche nachgefügte Litteraturnachweis, der sich auf — ausgerechnet — 13 Nummern beschränkt, einen möglichst deutlichen Beleg. In den 6 Abschnitten seines Buches behandelt der Verfasser 1. die verschiedenen Systeme des Wagenaustausches, 2. die rechtliche Natur der Wagenmiethe, 3. die Entwickelung des Vereins-Wagenübereinkommens, 4. die Berechnung der Wagenmiethe, 5. den Ausgleich der Leistungen, 6. den Einfluss des Vereins-Wagenübereinkommens auf die Wagenausnutzung und den Wagenmangel. In diesem letzten Kapitel kommt er zu dem Ergebnisse, dass die immer und immer wieder hervortretende Landplage des Wagenmangels weit weniger auf die vom Handelsstande so oft und so leidenschaftlich behauptete zahlenmässige Unzulänglichkeit des verfügbaren Wagenparks als auf die ungenügende Ausnutzung des letzteren zurückzuführen sei. In den zwischen den Vereinsverwaltungen geltenden hohen Wagenmiethssätzen findet er dann in erster Linie die treibende Ursache jener bisherigen geringen Ausnutzung. Der die Selbstkosten — nach Ansicht des Verfassers — erheblich übersteigende Miethssatz und die darüber hinaus noch drohende Verzögerungsgebühr seien „der Nährboden", auf dem die Leerläufe der Wagen ihren Ursprung finden, indem alle Zwischen- und Empfangsbahnen unausgesetzt bemüht sind, fremde Wagen so rasch wie irgend möglich wieder abzustossen. Die Herabsetzung des Miethsatzes und die Beseitigung der Verzögerungsgebühr sei daher das nächste erstrebenswerthe Ziel und bilde die beste und wirksamste Gewähr gegen eine etwaige Wiederkehr des Wagenmangels und seiner üblen Folgezustände.

Wir behalten uns vor, auf das Buch und namentlich auf seine werthvollen geschichtlichen und rechtswissenschaftlichen Ausführungen später noch wieder zurückzukommen.

Kartenschau.

— Karte von Ostchina mit Spezialdarstellungen der Provinzen Tschili und Schantung, des unteren Peiholaufes und mit Plänen von Peking, Tientsin, Taku, Tsingtau, Schanghai, Kanton und Hongkong. Bearbeitet von P. Krauss. Preis 80 ₰. Leipzig und Wien, Verlag des Bibliographischen Instituts. — Eine sehr zeitgemässe, wirklich verdienstliche Veröffentlichung, welche schon die Ergebnisse der neuesten Forschungen und Nachrichten auf den sorgfältig gezeichneten und sehr anschaulichen Karten wiedergibt. Besondere Sorgfalt ist dem Verkehrswesen gewidmet. Die regelmässigen Dampfer- und die Kabellinien sind eingetragen. Vor allem erweckt aber unser Interesse die Einzeichnung der im Betriebe und der im Bau befindlichen sowie der geplanten Eisenbahnen mit ihren Stationen. Besonders dankenswerth sind die besonderen Karten der Provinzen Tschili und Schantung und der Strecke Peking-Tientsin-Taku, da sie ein vorzügliches Sichzurechtfinden auf dem Gebiet ermöglichen, welches voraussichtlich in den nächsten Monaten der Schauplatz militärischer Bewegungen und Kämpfe sein wird.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,73 km lange Strecke Ungerhausen-Ottobeuren der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 22. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. November d. J. wird der an der Hauptbahnstrecke Dittersbach-Glatz zwischen Königswalde und Ludwigsdorf gelegene Haltepunkt Nieder-Königswalde für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäckverkehr ist ausgeschlossen. Die Entfernung von Nieder-Königswalde nach Königswalde beträgt 2,03 km und nach Ludwigsdorf 4,38 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Oktober d. J. ist die zwischen den Stationen Borki wielkie und Kołodzicjówka im Km. 10,2 der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów gelegene Haltestelle Chodaczków mały für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Gepäckabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Berichtigung. Die in der Nr. 80 S. 1215 d. Ztg. mitgetheilten Entfernungsangaben für den am 1. November d. J. zur Eröffnung gelangenden Personenhaltepunkt Ettenhausen sind wie folgt zu berichtigen: Die Entfernung beträgt von Markssuhl bis Ettenhausen 3,91 km und von Salzungen bis Ettenhausen 9,71 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Gotha Hptbhf.-Leinefelde gelegene, bisher nur dem Personen- und beschränkten Güterverkehr dienende Haltestelle Gotha Ost ist vom 15. Oktober d. J. für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen — Lokomobilen, Künstlerwagen u. dergl. — bleibt ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Schmidles der Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau ist am 15. Oktober d. J. für den Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 31. Dezember d. J. wird die Station Hagen-Eckesey für den Eilgutverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab dient die Station Hagen-Eckesey nur noch dem Frachtgutverkehr.

Betriebsleitung der Pinzgauer Lokalbahn.

Der Amtssitz der k. k. Betriebsleitung der Pinzgauer Lokalbahn ist am 15. Oktober d. J. von Mittersill nach Zell am See verlegt und daselbst mit dem k. k. Bahnstationsamte Zell am See vereinigt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3218 vom 10. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1899 (abgesandt am 13. Oktober 1900).

Nr. 3230 vom 8. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Frage der Einführung der selbstthätigen Kuppelung der Eisenbahnwagen (abgesandt am 13. Oktober 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Im Nachtrag IX vom 1. Oktober d. J. zum Tarif Theil II Heft 1, vom 1. April 1895 muss es auf Seite 9 letzte Zeile heissen:

„bei Terneuzen von 48,68 in 47,32 Franken."

Köln, den 11. Oktober 1900. (2557)
Namens der betheiligten Verwaltung.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Laubenheim (bei Mainz) des Direktionsbezirks Mainz.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Laubenheim (bei Mainz) auf die unbeschränkte Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern erweitert. Die seitherige Beschränkung der Gewichtsgrenze auf 150 kg fällt fort.

Mainz, den 11. Oktober 1900. (2558)
Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Nachdem die Zufuhrstrasse zum Bahnhof Marienfelde wieder fertiggestellt ist, wird diese Station für den Wagenladungsverkehr — mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. — wieder eröffnet.

Direktion (2559)
der Militär-Eisenbahn.

Getreideverkehr von Deutschland nach Frankreich über Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif nach den Grenzpunkten Fentsch usw. vom 20. Januar 1898.

Getreide- etc. und Mühlenerzeugnisse werden von Station Berlin (Stettiner Bhf) zum Versande nicht mehr angenommen.

Strassburg, den 12. Oktober 1900. (2560)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Der laut unserer Bekanntmachung vom 25. September d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts im Versande von den zum Bezirk der preussischen Staatsbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn gehörigen deutschen Seehäfen findet vom 20. Oktober 1900 ab bis 1. Oktober 1902 auch im Versande von den Seehafenstationen der Lübeck - Büchener Bahn und der mecklenburgischen Staatsbahn Anwendung.

Hannover, den 11. Oktober 1900. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 werden für den Versand von oberschlesischen Hüttenstationen nach der Station Danzig Olivaer Thor Ausnahmefrachtsätze für Zink und zinkische Produkte widerruflich eingeführt.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftsbüreaus nähere Auskunft.

Bromberg, den 8. Oktober 1900. (2562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1900 wird im belgisch-südwestdeutschen Güterverkehr für die Beförderung von Erzen, wie im Spezialtarif III der Güterklassifikation genannt, in Ladungen von 10 000 Kilogramm von Littenweiler nach Hermalle sous Huy ein Ausnahmefrachtsatz von 15,15 Fr. f. d. t. eingeführt.

Karlsruhe, den 10. Oktober 1900. (2563)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 wird der vom 1. Februar 1894 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen (Lokomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) als Frachtgut von süddeutschen Stationen nach den österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen Suczawa (Itzkany) Predeal und Verciorowa aufgehoben.

Der neue, voraussichtlich am 1. Dezember 1900 einzuführende Tarif wird nur noch Frachtsätze von Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen und der kgl. preuss. und der gr. hessischen Staatseisenbahnen enthalten.

Karlsruhe, den 12. Oktober 1900. (2564)
Gr. Generaldirektion.

Zu dem österreichisch-süddeutschen Personen- und Gepäcktarif vom 1. Juli 1899 ist der Nachtrag I, vom 1. Oktober 1900 gültig, erschienen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 11. Oktober 1900. (2565)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Im Verkehr zwischen Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck - Büchener, der Wittenberge-Perleberger, der Paulinenaue - Neu-Ruppiner und der Kremmen - Neu - Ruppin-Wittstocker Eisenbahn einerseits und Stationen der preussischen Staatsbahnen andererseits werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts im Versand von den Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.

Nähere Auskunft ertheilen das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin, den 10. Oktober 1900. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden nach der zwischen den Stationen Dühringshof und Landsberg a/W. gelegenen Haltestelle Loppow des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in obenbezeichnetem Verkehre Frachtsätze zur Einführung gebracht.

Kattowitz, den 10. Oktober 1900. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband 5. Heft. Main-Neckarbahn-württembergischer Gütertarif.

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1900 tritt zum Tarif für den oben bezeichneten Güterverkehr der Nachtrag IV in Kraft.

Stuttgart, den 9. Oktober 1900. (2568)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Am 1. November d. J. wird die Station Braunschweig des Direktionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif Nr. 18 für Eisenbahnfahrzeuge aufgenommen.

Auf Seite 285 des Tarifs vom 1. Mai 1900 sind in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

Von der Station	Direktionsbezirk	bis zum Schnittpunkte						
		A	B	C Güterwagen				
				I	II		III	
		Lokomotiven, Tender etc.	Personenwagen	Gepäckwagen etc.	beladen		beladen	
					mit 1	mit 2	mit 1	mit 2
					Obergestellen		Eisenbahnfahrzeugen	
		pro Tonne	pro Wagenachse					
		Frachtsätze in Centimes Gold						
Braunschweig Haupt- u. Ostbbf.	Magdeburg	3 918	14 165	10 828	14 813	18 798	16 144	20 129

Breslau, den 9. Oktober 1900. (2569)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenausnahmetarif vom 1. November 1900.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung Nr. 2308 in Nr. 74 der Vereinszeitung vom 22. September 1900 wird bekannt gegeben, dass der neue böhmisch-bayerische Kohlentarif mit Wirksamkeit vom 1. November 1900 zur Einführung gelangt.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 ℳ = 1,20 Kr. für das Stück ab 20. Oktober 1900 erhältlich.

München, den 10. Oktober 1900. (2570)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen werden vom 20. Oktober d. J. an die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a (Steinkohlen etc.) auch im Versande von den Seehafenstationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn angewendet.

Dresden, den 12. Oktober 1900. (2571)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit dem 20. d. Mts. treten für die Beförderung lebender Thiere in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen den Stationen Gogolin (Direktionsbezirk Kattowitz) und Chemnitz (sächsische Staatsbahn) die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

für Pferde in gewöhnlichen Wagen . . . . 11,85 ℳ,
für sonstiges Vieh in einbödigen Wagen . . . . 8,22 „
für sonstiges Vieh in mehrbödigen Wagen . . . . 10,92 „
für 1 qm Ladefläche.

Die Entfernung beträgt 458 km.

Breslau, den 9. Oktober 1900. (2572)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird der Nachtrag VI zur Einführung gebracht, der theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für Sendungen von Redensblickschacht der Florentinegrube enthält. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 30. November d. J. in Geltung.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 10 ₰ für ein Stück zu beziehen.

Kattowitz, den 11. Oktober 1900. (2573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Chodorów und Drohobycz in den Tarif, Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1900 gelangen im Verkehre mit Chodorów die um 5 Ctms. pro 100 kg erhöhten Frachtsätze der Station Stryj und im Verkehre mit Drohobycz die gleichen Frachtsätze wie für die Station Boryslaw zur Anwendung.

Wien, am 9. Oktober 1900. (2574)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Holz a) des Ausnahmetarifes Nr. 2 A im Kartirungswege; b) des Ausnahmetarifes Nr. 3 b im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege ad a) bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1901, ad b) bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
von Kopyczynce . . .	258 ₰	184 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Kopyczynce . . .	253 ₰	179 ₰
Nach Dresden-Elbkai		
von Kopyczynce . . .	283 ₰	209 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 10. Oktober 1900. (2575)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 8 (Wein).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 werden nachstehende Stationen der königl. rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 8 (Wein) des vom 1. April 1900 gültigen Tarifes, Theil II, für den oben bezeichneten Verkehr wie folgt einbezogen:

Von	nach					
	1. Station der kgl. bayer. Staatseisenbahnen		2. Stationen der k. k. österr. Staatseisenbahnen			
	Lindau		Bregenz, Buchs, Lindau		St. Margrethen	
	a	b	a	b	a	b
	Centimes für 100 kg					
Adjud . .	872	672	872	672	878	678
Balca . .	875	675	875	675	881	681
Urechesti .	874	674	874	674	880	680
Racaciuni .	878	678	878	678	884	684
Targul-Ocna . .	884	684	884	684	890	690

Wien, am 9. Oktober 1900. (2576)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Dezember 1900 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1, welcher Kartirungssätze von und nach den galizisch-ungarischen Uebergangspunkten zur direkten Güterabfertigung für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen andererseits enthält, zur Einführung.

Zum selben Termine wird der gleichnamige Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1898 sammt Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und

den betheiligten Stationen zum Preise von 5 Kr. für das Stück erhältlich.
Wien, am 12. Oktober 1900. (2577)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Einbeziehung der Station Hamburg B. in den Ausnahmetarif 19 C, für Porzellanwaaren und dergl., des Tarif-Theiles II, Heft 1.)

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1900 wird die Station Hamburg B. in den vom 1. September 1896 bestehenden Tarif-Theil II, Heft 1 des obbezeichneten Verkehres in die Schnitt-Tafel B des Ausnahmetarifes 19 C, für Porzellanwaaren und dergl., Seite 136, mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Schnitt-Tafel B

Bis zum Schnittpunkte von	C. Porzellanwaaren und dergl.		
	a	b	c
	in Mengen		
	unter 5 000 kg	von 5 000 kg	von 10 000 kg
	in Pfennig für 100 kg		
Hamburg B.	288	252	216

Wien, am 9. Oktober 1900. (2578)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 20. September d. J. am 1. d. Mts. erfolgte Abänderung der Besonderen Bestimmung B 3 zu § 11 der Eisenbahnverkehrsordnung ist zum gleichen Tage auch auf den übrigen preussisch-hessischen Staatsbahnen in Kraft getreten.
Erfurt, den 10. Oktober 1900. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion, namens sämmtlicher preussisch-hessischer Staatsbahnen.

5. Verdingungen.

Verdingung.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A: 3 105 t Laschen, 267 450 Stück Unterlagsplatten, 263 000 Stück Hakenplatten, 23 700 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 230 000 Stück Klemmplatten, 605 t ungelochte Herzstück- und Unterlagsplatten.

Gruppe B: 258 t Hackenschrauben, 496 t Laschenschrauben, 101 t Weichenschrauben, 232 t Hakennägel.

Gruppe C: 4 400 Stück Weichenböcke, 5 000 Stück gusseiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von **unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1,** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 ℳ. **für Gruppe A, 1,50** ℳ. **für Gruppe B, 0,80** ℳ. **für Gruppe C** — in Baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, **am 20. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr,** portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 8. November d. J. (2580)
Essen (Ruhr), den 8. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren als: Eschen-, Rothbuchen, Hainbuchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum-, Birnbaum- und Tannendielen. Tannene Rahmenschenkel, amerikanisches Fichtenholz, amerikanische Pappeldielen, slavonische Eichendielen, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;
b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;
c) Abfallholz in Bündeln.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 24. Oktober 1900“ versehen spätestens: Mittwoch, den 24. Oktober 1900, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.
Karlsruhe, den 4. Oktober 1900. (2581)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 215 000 Bahnschwellen und ca. 60000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ. vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjórnsensgade, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin:
am 27. Oktober 1900,
Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.
Kopenhagen, Oktober 1900. (2582)
Der Bahnchef.

Die Lieferung von 2 380 cbm Kies und 1 090 cbm Steinschlag als Eisenbahnbettungsmaterial für den Bezirk der unterzeichneten Inspektion für das Etatsjahr 1901 ist zu vergeben. Bedingungen können im Büreau der Inspektion eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ — in baar — bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei einzusenden. Termin zur Eröffnung der Angebote
am 7. November d. J., Vormittags 11 Uhr.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Erfurt, den 10. Oktober 1900. (2583)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Die Lieferung von buchenen Brückenbohlen für die Landesverkehrsbrücke bei Kleinsteinheim soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin, Sonnabend, den 20. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2584J)
Frankfurt a/M., den 9. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Verdingung der Lieferung von 7 300 kg Zinn in Blöcken und 8 500 kg Antimon, umfassend den Bedarf der Werkstätten der Eisenbahndirektionsbezirke **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster** für das 3. Dritteljahr 1900.

Eröffnung der Angebote im Rechnungsbüreau M, Zimmer Nr. 20, am 5. November 1900, Vormittags 11 Uhr.
Zuschlagsfrist bis 8. November 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden für 50 ₰ vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12 abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.
Hannover, den 6. Oktober 1900. (2585)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Lokomotiven und Wagen.

7 Lokomotiven (darunter 1 Tenderlokomotive), 1 Personenwagen I./II. Klasse, 12 bedeckte und offene Güterwagen, sowie 4 Untergestelle von Wagen sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ. bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
5. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauer-uferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.
Magdeburg, den 10. Oktober 1900. (2586)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 13 Stück ausgemusterten Lokomotiven am 3. November 1900, Vormittags 12½ Uhr. Angebote hierauf sind versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ an das Technische Büreau, Stettin, Lindenstrasse 18, Zimmer 158, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. November 1900.
Stettin, den 12. Oktober 1900. (2587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 82. | 20. Oktober 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Ueberwindung von Steigungen durch die Eisenbahn.

1. Die Reibungsbahnen mit vorwiegend offener Linienführung.

Es war von Anfang an nicht besonders viel, was man der Reibungslokomotive auf dem glatten Schienenweg zutraute, sonst hätte wohl Stephenson nicht, um sich die 30 m Steigung über die Sandsteinschwelle des Olive Mount zu ersparen, jenen ebenso tiefen 3 000 m langen Felseinschnitt für die Gleise der Liverpool-Manchesterbahn gemacht, der freilich zu den Wundern der historischen Strecke gehört, sie aber doch einigermaassen vertheuert haben muss. Thatsächlich sind die Eisenbahnen der ersten 10—15 Jahre nach 1830 wohl ausschliesslich Flachlandbahnen gewesen; einige kurze und geringfügige Steigungen mag man da und dort der Lokomotive zugemuthet haben, aber der Gedanke, auf einer Neigung, die ein Zug unter dem Antrieb seiner Schwere allein hinunter rollen würde, ihm nichts weiter als die Zugkraft der Reibungslokomotive gegenüber zu stellen, konnte vorläufig nicht aufkommen.

Als 1837 die Bahn Braunschweig - Wolfenbüttel - Harzburg dank den 14 jährigen rastlosen Arbeiten August v. Amsberg's als erste Staatsbahn auf deutschem Boden beschlossen wurde, konnte man sich allerdings für den Lokomotivbetrieb selbst auf der Strecke vor Harzburg mit ihren Steigungen von 14 ‰ entscheiden, denn nach fachmännischen Mittheilungen sollten damals in oder bei Baltimore bereits Steigungen von 40 ‰ vom Dampfwagen bewältigt sein. Als man aber zur Ausführung schritt — die Schlussstrecke der vielgenannten Linie wurde erst Ende 1841 vollendet —, kam es dann doch anders. Die Steigungen zwischen Vienenburg und Harzburg waren bei der Ausführung auf ziemlich 25 ‰ angewachsen, und der Betrieb wurde jahrelang so geführt, dass die Wagen bergan durch Pferde gezogen, bergab aber lediglich der Schwere und den Bremsen überlassen wurden. Die Lokomotive kam hier erst später zur Anwendung. Schwierigere Aufgaben sind ihr auf dem Festlande wohl zuerst beim Betrieb der 1847 eröffneten ersten schweizerischen Eisenbahn gestellt worden, die zwischen Wettingen und Baden eine, jetzt längst nicht mehr benutzte ziemlich schwierige Strecke besass.

Nachdem die bedeutende Zugkraft der Reibungslokomotive und ihre Zuverlässigkeit auch auf längeren Steigungen einige Erfahrung überstanden hatten, konnte man zuerst daran denken, auch dem ehemals grössten Feind des Verkehres, den Gebirgen, mit der Eisenbahnschiene zu Leibe zu gehen. Dabei war ausser den Steigungen auch noch ein zweites Hemmniss mit in den Kauf zu nehmen. Man musste sich sagen, dass eine gerade Linie, wie in der Ebene, im Gebirge nicht eingehalten werden kann, dass die Bahn vielfach in Krümmungen liegen muss und dass oft die Krümmungen mit den Steigungen zusammenfallen würden. Krümmungen aber verzehren ebenfalls Kraft und es fragte sich, ob Lokomotiven vorhanden sein würden, die diesen doppelten Ansprüchen genügten. Ghega, dem Schöpfer der Semmeringbahn, gebührt der grösste Theil des Ruhmes, in allen diesen Fragen das Eis gebrochen zu haben. Als er seinen wunderbaren Schienenweg von Gloggnitz nach Mürzzuschlag schuf und damit das erste stählerne Joch auf die Alpenkette legte, hatte er weder ein Vorbild, noch die erfahrungsmässige Gewissheit, dass seine Bahn befahrbar sein würde. Im Jahre 1848 begann der Bau, erst 1850 erliess Oesterreich den Lokomotivwettbewerb für Gebirgsbahnen mit scharfen Krümmungen, aus dem freilich die später auf dem Semmering benutzte Engerth-Lokomotive erst mittelbar, durch Zusammenschweissung aller Vortheile der eingesandten Preislokomotiven hervorging, der aber doch in der Entwickelung der Lokomotiven einen Wendepunkt bedeutete. Die Engerth-Lokomotiven mit Drehgestellen, weitgehender Kuppelung und grossem Kessel sind das Vorbild aller späteren Berglokomotiven geworden, die mit bedeutender Zugkraft die für das Befahren enger Kurven erforderliche Beweglichkeit besitzen. Das Semmeringausschrei-

ben forderte nur 21,4 km Geschwindigkeit bei 140 t Nutzlast am ungünstigsten Punkt (25 ‰ Steigung in der Kurve), jetzt ziehen die Arlberglokomotiven 200 t wiegende Schnellzüge über 30 ‰ Steigung und fahren mit 42 km Geschwindigkeit durch Kurven von 200 m Halbmesser. Das Eis war gründlich gebrochen.

Die Semmeringbahn bringt das älteste Mittel zur Gewinnung von Passhöhen, das Ausfahren von Seitenthälern, in virtuoser Weise zum Ausdruck. Die grosse Schwarzathalschleife erweitert einen Abstand (Gloggnitz-Eichberg) von 1,5 km auf 9 km und erzielt 171 m Steigung, die kleineren Schleifen nächst dem Haupttunnel wollen unbeschadet ihres malerisch schöneren Eindrucks weniger besagen, was den Höhengewinn anlangt. Die Schleifen selbst sind alle von derselben Art, erst die eine, dann nach Ueberschreitung des Thales die andere Seite benutzend. Uebrigens hat Ghega auch die Anschmiegung an das Gelände, die Umfahrung der vorspringenden Bergkuppen nicht weniger meisterhaft gehandhabt. Der Tunnel, der, nach der Ersteigung von 460 m durch blosse Linienentwickelung, nur noch weitere 87 m erspart, ist dem gegenüber — und auch an Länge — nur als ein recht bescheidener Vorläufer späterer Grossthaten zu betrachten. Der Semmering ist beiläufig wohl auch die erste und letzte Gebirgsbahn, auf der vom Mauerwerk ein erstaunlich ausgiebiger Gebrauch gemacht wurde, sind doch die Thalüberschreitungen grösstentheils gemauert. Die viel nüchterner, aber auch viel billiger geführte Brennerbahn bringt zum ersten Mal zum Ausdruck, dass Tunnel unter Umständen billiger als Brücken sind; ihre hervorragendste Neuerung war der angenäherte Kehrtunnel zur Vermittelung der Richtungsumkehr an einer und derselben Bergwand. Die scharfe Steigung zwischen Gossensass und Schellenberg, 180 m übereinander an demselben Abhang gelegen, zwang zu einer Linienentwickelung von rund 8 km bei 1 bis 1,25 km Luftentfernung. Die scharfen Kehren, in denen die Windungen der Passstrassen in solchen Fällen mit einander wechseln, sind bekannt; die Bahn braucht, auch bei der bescheidensten Kurvenabmessung, mehr Raum, als eine weggesprengte Kehre ihr bieten kann. Die Kehre im Pflerschthal bei Gossensass ist theils im Tunnel, theils unter geschickter Benutzung einiger Bergvorsprünge und eines kleinen seitlichen Bergkessels ausgeführt.

Die meisterhafte Ausbildung der am Brenner gelegten Gedankenkeime erlebte die deutsche Technik noch in den 60er Jahren in der Schwarzwaldbahn mit den berühmten Triberger Schleifen. Tunnels! keine Brücken! das scheint der leitende Gedanke dieser „Gotthardbahn im Kleinen" zu sein, auf welcher man in einer Stunde gegen 30 Tunnelchen durchsaust und oft glaubt, im Kreise um denselben Fleck zu fahren. Die offenen Doppelschleifen der Schwarzwaldbahn sind gar nicht von so gewaltigen Abmessungen, aber sie scheinen viel grösser als sie sind durch den steten Wechsel der Umgebung, die man dann von einem geeigneten Punkt doch wieder als die alte erkennt. Zwei Mal, beim Bahnhof Triberg und bei Niederwasser, steigt das Gleis in drei Stufen oder Schlangenlinien um 150 m hinab, und beide Schleifen sind genau gleichartig entwickelt. Jedesmal schwenkt die Bahn aus dem Kinzigthal seitwärts ab, umfährt mit Hilfe eines grösseren und einiger kleinerer Tunnel einen benachbarten Bergkopf und gelangt mit umgekehrter Richtung ins Thal zurück, das sie nun zuerst hoch auf der einen und dann, nach abermaliger Wendung, tief auf der anderen Seite begleitet. Die Buckelform der alten, abgeschliffenen Schwarzwaldberge erlaubte diese Kehrenbildung an den Berghängen, obwohl die vielen steil eingerissenen Thalfurchen eben dazu zwangen, etwas in den Kern zurückzutreten und die vorstehenden Rippen in Dutzenden von kleinen Tunnels zu durchbohren. Die tiefen, wilden Alpenthäler haben für solche Linienführung aber in der Regel keinen Platz. Ihre geraden, steilen Wände leiden kein Ausweichen, ihre engen Seitenthäler, bedroht von Hochwasser, Gletscherbruch und Bergsturz, erlauben kein Einlenken zur Schleifenbildung, und doch ist gerade in ihnen die Längengewinnung des Eisenbahnweges um viele Kilometer von Thalstufe zu Stufe unerlässlich. Die Arlberg- und Mont Cenisbahn, die, begünstigt durch lange, allmählich steigende Zufahrtstrassen, in ziemlich direkter Linie, wenn auch mit dem Aufwand der schärfsten noch fahrbaren Steigung, auf ihre Scheiteltunnel losgehen, stehen in der Einfachheit ihrer Linienführung einzig da. Die Gotthardbahn mit ihren sinnverwirrenden Schleifen und Spiraltunneln ist das hervorragendste Beispiel der entgegengesetzten Bauart, wenn in einem engen, schluchtartigen Hauptthal das Ansteigen in Zickzacklinien oder Schleifen unvermeidlich und doch unter freiem Himmel kein Fussbreit Platz für eine Wendekurve ist. Dann tritt der Kehr- und Spiraltunnel, die Linienführung im Schooss der Berge, in Thätigkeit, eine Art Gewaltmittel des Ingeniörs, das indessen erst nach der Erschöpfung der einfacheren oder doch billigeren Auskunftsmittel näher erörtert werden soll.

Zunächst sei hier als Ergänzung der oben geschilderten Mittel oberirdischer Linienführung an die Art und Weise erinnert, wie eine Anzahl von amerikanischen Reibungsbahnen auf und über die Berge geführt sind. Die amerikanischen Gebirgsketten, besonders die viel überschienten Felsengebirge, sind von der Vielgestaltigkeit der Alpen weit entfernt. Mangel an Regen, vermuthlich aber auch ein weniger hohes Alter, sind schuld daran, dass ihnen die tief bis in das Herz der Berge führenden, gletschergenährten Querthäler und die scharf eingeschnittenen Pässe und Joche grösstentheils fehlen und dafür breite, gleichmässig geneigte, schlecht bewaldete und weiter oben kahle Bergflanken vorherrschen. Diese gleichmässig welligen Hochgebirgsketten, deren Pässe durchweg 3000 bis 4000 m hoch liegen und deren Sockel nur in sehr weiten Abständen durch lange, enge, 500 bis 1000 m tief gerissene Schluchten gespalten sind, machten eine andere Art der Linienführung nothwendig. Tunnel würden, selbst wenn man die Kosten ihrer Herstellung nicht von vornherein gescheut hätte, bei weitem nicht den Werth haben, wie bei einer Alpenbahn, weil eben an Stelle der verhältnissmässig schmalen Grate dort breite, massige Bergrücken treten, deren völlige Durchbrechung noch viel längere Tunnel als den des Simplon erfordern würde. Endlich aber lässt eben das Klima und die Verschiebung der Schneegrenze bis über 4000 m hinaus in den Felsengebirgen und der Andenkette die offene Linienführung zu in Höhen, wo es bei uns nur Firne und Gletscher gibt.

Von den Felsengebirgsbahnen, die sich besonders in Kolorado häufen, ahmen viele in ihren Passstrecken genau den Charakter einer in Windungen auf- und absteigenden Gebirgsstrasse nach. Freilich die einzelnen Arme dieser in engen Kurven zusammenstossenden Windungen zählen nach Kilometern, die an einer Bergflanke erstiegenen Höhen nach hunderten von Metern. Es ist nicht selten, dass man beim Durchfahren einer der oberen Windungen in schwindelnder Tiefe und weiter Ferne die unteren Arme dieser gewaltigen Gleistreppen erkennen kann. Einen besonders kuriosen Eindruck machte es dem Verfasser beim Ueberfahren des Veta- oder Tennpasses (ich entsinne mich nicht mehr genau, welches von beiden) im Zuge der Denver- und Rio Grande-Eisenbahn, als auf der Passhöhe die schwere Vorspannlokomotive abgekuppelt wurde und nun lustig in sehr jugendlichem Tempo vor dem Zuge her die Rampe hinabtanzte und sich durch die engen Kehren wand. Letztere sind der technische Glanzpunkt dieser mächtigen Schleifenübergänge, während die Gleisführung in den einzelnen Schleifenarmen dank der mässigen Neigung sehr mühelos ist. Aus demselben Grunde liegt auch kein Anlass zu Tunneln in den Kehren vor, aber um dieselben ohne weiteres an die Bergwände zu legen, sind die letzteren doch wieder nicht flach genug. Da wird dann zum trestle work, zu den riesigen Baumstammviadukten gegriffen, die man überall in den Felsengebirgen und der Sierra Nevada findet. Jeder Arm der Schleife wird da, wo er die natürliche Unterstützung nicht mehr findet, auf Holzgespärr von enger Bauart in die Luft hineingebaut, und in der oft recht engen Krümmung wird die Windung

geschlossen. Von dem trockenen Klima haben die Holzbauwerke nichts zu fürchten, nur das Feuer wird ihnen oft gefährlich. Der 3500 m hohe Hagermanpass der Colorado Midlandbahn wird in seiner Scheitelstrecke durch fünf grosse Windungen von Osten, drei solche von Westen erklommen. Die steile Rampe erwies sich aber endlich für die schweren Güterzüge, welche heute auch in den Felsengebirgen verkehren, zu schwierig und so ist ein Tunnel gebohrt, der wenigstens die Scheitelstrecke zu vermeiden erlaubt. Wieviel Werth die Amerikaner auf die malerische Wirkung ihrer Felsengebirgsbahnen, auf die sie mit Recht stolz sind, legen, geht übrigens daraus hervor, dass nur die Güterzüge durch den Tunnel am Hagermanpass geleitet werden, die Personenzüge aber nach wie vor die Schleifen benutzen und nur bei Verspätungen durch den abkürzenden Tunnel gehen. Hochinteressant ist auch die Linienführung der Denver- und Gulfbahn zwischen Georgetown und Silver Plume, wo zwei Punkte von 200 m Höhenunterschied durch 1,5 km Luftentfernung getrennt werden. Die Linie beschreibt zuerst eine vollständige Schlinge, indem sie in dem Kommon des Clear Creek 500 m aufwärts zieht, dann aufs andere Ufer geht, unter starker Steigung dieselbe Strecke rückwärts macht und mit abermaliger Kurve, die nun auf einem 50 m hohen Viadukt liegt, wiederum auf das andere Ufer der Schlucht übersetzt, wobei das unten liegende Gleis gekreuzt und die Linie hoch an der Felswand geführt ist. Trotz der anhaltenden Steigung sind die Schienen schon 0,75 km weiter aufwärts wieder dicht über dem Wasserspiegel angelangt und werden jetzt in dreifacher grosser Schleife um abermals 75 bis 100 m gehoben, um gleich darauf Silver Plume zu erreichen. Vier Thalbrücken und zahlreiche, grösstentheils in scharfen Krümmungen liegende Viaduktkonstruktionen kennzeichnen die kurze, trotz dieser geschickten Linienführung nur durch die schärfsten, überhaupt anwendbaren Steigungen zu ermöglichende Strecke.

Ungemein reich an Kunstbauten dieser Art ist die Northern Pacificbahn in ihren Uebergängen über die Felsengebirge und die Sierra Nevada. Ihre Schlangenwindungen an den Abhängen der Felsengebirge ähneln den berühmten Strassenübergängen über die Furka, das Stilfser Joch und andere Alpenpässe. Dabei sind die Kehren fast ausschliesslich im freien unter Vermeidung von Tunneln hergestellt. An Abhängen, wo sich der für eine Wendekurve erforderliche Raum durchaus nicht gewinnen liess, hat man sogar, wie am Stampedepass in der Sierra, zur Spitzkehre gegriffen, dem äussersten, man könnte sagen Gewaltmittel der oberirdischen Linienführung, das einige Worte der Erläuterung verdient.

Wenn ein in Schlangenwindungen oder Kehren einen Abhang hinaufzuführender Weg keinen Raum für gerundete Windungen findet, so lässt man die einzelnen Wegstrecken wohl spitz aneinanderstossen. Es entsteht dann eine Zickzacklinie, die, wenn der Weg schmal ist, nur für Saumthiere oder Fussgänger zu beschreiten ist, während ein Wagen keinen Platz zum Umwenden findet. Genau so kann man eine Eisenbahnlinie in sogenannten Spitzkehren aufwärts führen. Es ist dies sogar die billigste Art der Linienführung, für den Betrieb freilich nicht die bequemste, denn bei jeder Spitzkehre, wo ein von unten kommendes und ein von oben kommendes Gleis durch Weiche in einander geführt sind, ist natürlich ein Umsetzen der Lokomotiven nöthig, da sich vorn und hinten bei jeder Kehre vertauschen. Bei kurzen Zügen kann man allerdings unter der Voraussetzung langsamer Fahrt auch den Ausweg wählen, den Zug abwechselnd ziehen und schieben, die Lokomotive aber an ihrem Platz zu lassen. Eine allbekannte einfache Spitzkehre vermittelt in Deutschland den Uebergang der Eisenbahnlinie Frankfurt-Bebra über den Distelrasen zwischen dem Vogelsberg und der Rhön; die Spitzkehre ist hier in eine Station (Elm) gelegt und von dem oberen Schenkel der Linie sieht der Reisende, der anfangs glaubt, rückwärts zu fahren, bald die eben durchmessene Strecke unter sich am Abhang des sanft geneigten Höhenrückens liegen. Eine ebenfalls einfache Spitzkehre kühnerer Anlage besitzt die Harzbahn Blankenburg-Tanne oberhalb Blankenburgs bei der Station Bast. Verfasser sah eine sehr zweckmässige Anwendung der mehrfachen Spitzkehre u. a. auch beim Bau des Kaiser Wilhelmskanals, wo die Erdbeseitigung aus dem Grunde des 40 m tiefen Einschnitts bei Grünenthal durch Schmalspurzüge bewirkt wurde, die sich in langen Zickzacklinien am Nordabhang des Einschnitts hinaufwanden. Durch Spitzkehren gewinnt auch die Usambara-Eisenbahn, das Schmerzenskind unserer ostafrikanischen Kolonie, das Hochebene von Muhesa, und im grossartigen Maassstab ist von diesem Hilfsmittel im Stampedepass der Northern Pacific Gebrauch gemacht. Hier erwies es sich allerdings auch, dass für den Bahnbetrieb im grossen diese Anordnung recht unbequem ist, — die 300 m hohe Passstrecke der Bahn wird jetzt durch einen 3 km langen Tunnel unterfahren und abgekürzt.

Das ideale Mittel zur Höhengewinnung durch die Eisenbahn, wenn die Herstellungskosten der Linie und die Einfachheit des Betriebes gleichzeitig berücksichtigt werden sollen, ist und bleibt eigentlich doch die blosse Anschmiegung an das Gelände mit thunlichster Ausnutzung der Bergfalten und Ausschluss grösserer Kunstbauten. Ein Muster in diesem Sinne kann man beispielsweise die neue Harzquerbahn nennen, die von Wernigerode bis auf die Hochfläche des Oberharzes bei Drei Annen und in ihrem Abstieg von Benneckenstein nach Ilfeld, aber auch in vielen dazwischen liegenden Punkten zu den interessantesten neueren Eisenbahnen gehört. Ihre Schlangenwindungen um die Abhänge des Deckuhlenkopfs und Dreegethals, die grosse Schleife bei der steinernen Renne, wo freilich die Schönheit des Thales durch den Bahnbau unendlich gelitten hat, machen die Fahrt auf dieser norddeutschen Gebirgsbahn höchst lohnend. Ein grösseres Meisterstück war dann freilich die Erklimmung des Brockens selbst durch blosse geschickte Linienführung auf glatter Reibungsschiene. Die vereinzelten Fälle ausgesprochener Bergbahnen, die ohne Zahnstange oder Seil ihr Ziel erreichen, voran die Brocken- und Uetlibergbahn, gehören zu den glänzendsten Triumphen des Ingeniörs. Natürlich geht die Steigung unter entsprechender Verminderung des Zuggewichtes weit über das bei Haupteisenbahnlinien erlaubte Maass hinaus. Sie beträgt bei Nebenbahnen nicht selten 40 ‰ und in einzelnen Fällen auch noch mehr, beispielsweise bis zu 70 ‰ bei der Bahn von Zürich auf den Uetliberg. Die Brockenbahn, die in den Sommermonaten sich des regsten Zuspruches erfreut, erklimmt von dem hoch über dem gleichnamigen Ort liegenden Bahnhof Schierke noch rund 400 m Steigung, ohne dazu irgend welcher Kunstbauten, sei es Tunnel, Viadukt, Zahnstange oder was immer, zu bedürfen. Um so mächtiger sind dagegen die Schleifen und Windungen, in denen das nur 1 m breite Gleis an den Wänden des Brockenmassivs emporgeleitet ist. Nachdem es in durchschnittlich 800 m Höhe am Fuss der Heinrichshöhe entlang geführt und bis in das sogenannte Eckerloch gelangt ist, gibt es kein weiteres Vordringen. In scharfer Krümmung geht es zum gegenüberliegenden Abhang der „Schluft“ und an diesem weiter emporkletternd um den Schluftkopf herum, wo die grosse Kurve um den Königsberg, das südliche Vorgestell des Brockens, beginnt. Sie fördert die Bahn um mindestens 100 m und endet in dem grossen Moordurchstich auf dem Joch zwischen Königsberg und Brocken. Von hier aus sind abermals 100—125 m Steigung zu bewältigen, obwohl der Schienenstrang kaum noch 1 km vom Gipfel entfernt ist. Eine spiralige, fast anderthalbfache Umfahrung der Bergkuppe hilft indessen auch diese Steigung überwinden, und keuchend und prustend steht die kleine Lokomotive endlich vor dem Bahnhofsgebäude, von welchem sie dann so mühelos auf ihren Riesenwindungen wieder in die Tiefe rollt. Die Vorzüge derartig angelegter Bergbahnen vor den Seil- und Zahnradbahnen sind unverkennbar. Die freilich unter vielen Verhältnissen nicht durchführbare offene Linienführung mit mässigen Steigungen und Reibungsbetrieb wird fast immer einen billigeren Bau gestatten und das Unternehmen weniger mit Zinsen und Tilgungsbeträgen belasten. Natürlich werden die niedrigeren Baukosten durch die fünf- bis zehnmal längere Linie

zum Theil wieder ausgeglichen, aber doch nicht immer in dem Maasse, dass nicht der Vortheil doch oft auf Seiten der Reibungsbahn bliebe. Die längere Linie fordert häufig auch eine längere Fahrzeit, meist aber dürfte diese durch die grössere Fahrgeschwindigkeit wettgemacht werden. Der malerische Eindruck, die Fülle und Verschiedenheit der Naturgenüsse endlich wird auf Reibungsbahnen infolge ihrer verwickelten Linienführung, ihrer häufigen Krümmungen, ihrer Anschmiegung an die natürlichen Verhältnisse in der Regel grösser als bei den ziemlich gradlinig geführten Seil- oder Zahnradbahnen sein.

(Fortsetzung folgt.)

Die ordentliche Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Strassburg i. E.

Die am 11., 12 und 13. September d. J. zu Strassburg i. E. stattgehabten Verhandlungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben in ihrem wesentlichen Verlaufe in Nr. 73 und 74 d. Ztg. durch einen der Herren Theilnehmer eine Besprechung gefunden, der wir jetzt, nachdem das Protokoll der Versammlung im Druck erschienen ist, über die einzelnen Punkte der Tagesordnung noch folgendes nachfügen.

Aus dem Jahresberichte der geschäftsführenden Verwaltung (Nr. I der Tagesordnung) ist hervorzuheben, dass als neue Mitglieder die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft mit 129 km und die Westfälische Landeseisenbahn mit 130 km in den Verein aufgenommen sind. Dagegen ist die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn aus dem Verein ausgeschieden, nachdem die belgischen Strecken dieser Verwaltung von der belgischen Staatsbahn, die niederländischen Strecken dagegen von niederländischen Eisenbahn-Verwaltungen übernommen worden sind. Ferner ist die Eisenberg-Crossener Bahn, welche in den Betrieb der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) in Berlin übergegangen ist, als selbständiges Mitglied aus dem Verein ausgeschieden und wird in ihm forthin durch die gedachte Verwaltung vertreten.

Durch Beschluss der Vereinsversammlung zu München am 1. September 1898 war beschlossen worden, den Vereinsverwaltungen zu empfehlen, dass sie der Vereinszeitung die wichtigeren Lieferungsausschreibungen nach Möglichkeit zur kostenpflichtigen Veröffentlichung zugehen lassen. Da diese Anregung bislang wenig Erfolg gehabt hat — in den ersten vier Monaten des Jahres 1900 sind von preussischen Staatsbahndirektionen 530, von anderen deutschen Verwaltungen 158, von österreichisch-ungarischen und niederländischen Verwaltungen nur 19 Bekanntmachungen eingegangen —, so bringt die geschäftsführende Verwaltung den gedachten Beschluss wiederholt in Erinnerung.

Zu II der Tagesordnung hatte die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen beantragt, den § 13 der Vereinssatzungen durch einen vierten Absatz dahin zu ergänzen, dass eine antragstellende Verwaltung, welche nicht Mitglied des mit der Vorberathung ihres Antrags betrauten Ausschusses ist, gleichwohl berechtigt sein soll, an den betreffenden Verhandlungen dieses Ausschusses mit berathender Stimme theilzunehmen. Dieser Antrag wurde mit dem Zusatze zum Beschlusse erhoben, dass der Antragstellerin seitens der im Ausschuss den Vorsitz führenden Verwaltung Zeit und Ort der Berathung mitzutheilen sind.

Ueber den zu III der Tagesordnung zur Erörterung gestellten Antrag der österreichischen Südbahn-Gesellschaft und des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Umgestaltung des technischen Fachblattes des Vereins werden wir noch besonders berichten.

Die Nummer IV der Tagesordnung bildete der Antrag der Eisenbahndirektion zu Berlin auf Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements nach Maassgabe der durch die neue Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 und durch die neuen Theile I der deutschen Personen-, Thier- und Gütertarife bedingten Aenderungen. Diese Aenderungen sind von den Ausschüssen für Personen- und Güterverkehr durchberathen und in einem Entwurfe zusammengefasst. Auf eine Besprechung wurde allseitig verzichtet und der Entwurf auf Vorschlag des Hofraths v. Grimburg im ganzen angenommen. Zugleich wurde die geschäftsführende Verwaltung ermächtigt, das neue Vereins-Betriebsreglement betreffs seiner Abschnitte II und III (Personen- und Gepäckverkehr) zum 1. April 1901, betreffs seiner Abschnitte I und IV (allgemeine Bestimmungen und Güterverkehr) aber mit dem Zeitpunkte einzuführen, mit welchem das Pariser Zusatz-Uebereinkommen vom 16. Juni 1898 zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Kraft tritt.

Ein Antrag der Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen (V der T.-O) auf Aufnahme der zum Abschnitt II des Vereins-Betriebsreglements erlassenen zusätzlichen Bestimmungen in den Text des Reglements fand nicht die Billigung der Versammlung. Dagegen wurde ein von derselben Verwaltung gestellter Antrag (VI der T. O.), das Vereins-Betriebsreglement dahin zu ergänzen, dass im Falle ungenügender Frankirung einer Sendung der von der Bestimmungsstation festgestellte Betrag vom Empfänger einzuheben sei, mit dem Zusatze angenommen, dass für einen solchen Fehlbetrag der Absender in dem Falle in Anspruch zu nehmen ist, wenn die Unzulänglichkeit der Frankatur erst nach Auslieferung des Gutes und Einlösung des Frachtbriefes festgestellt wird.

Eine lebhafte Erörterung knüpfte sich an den Punkt VII der Tagesordnung, zu welchem der betreffende Ausschuss beantragt hatte, dem § 6 des Uebereinkommens über die Ausgabe von zusammenstellbaren Rundreiseheften eine Bestimmung einzufügen, dass der Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs ermächtigt werde, auch für Reisen von weniger als 2000 km die Gültigkeitsdauer der Hefte auf 60 Tage auszudehnen, wenn gleichzeitig und im Anschluss an den Vereins-Reiseverkehr Rundreisekarten für andere Verkehrsgebiete mit längerer Gültigkeitsdauer als 45 Tage gelöst werden. Man fand es jedoch bedenklich, eine Ermächtigung in dieser Allgemeinheit auszusprechen, und beschränkte sich daher auf die Regelung der bisher lediglich im italienischen Verkehr hervorgetretenen Schwierigkeit, indem man den vom Ausschuss zur Wahl gestellten zweiten Antrag annahm: „Werden gleichzeitig mit den Vereins-Fahrscheinheften italienische Rundreisehefte mit 60 tägiger Gültigkeit gelöst, so wird die Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte auch für Reisen bis einschliesslich 2000 km auf 60 Tage verlängert."

Auf Antrag der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen (VIII der T.-O.) wurde die Gültigkeit der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, welche mit dem Jahre 1900 abläuft, bis zum Schlusse des Jahres 1902 verlängert.

Die Umständlichkeit des Verfahrens bei Regelung und Ausgleichung von Frachterstattungen, Entschädigungsansprüchen und Verschleppungen, wie es in den Art. 15 und 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement und im Verschleppungsübereinkommen festgestellt ist, hatte mehreren Verwaltungen Veranlassung gegeben, Anträge auf Vereinfachung dieses Verfahrens zu stellen. In seinem zu IX der Tagesordnung erstatteten Bericht hatte der Ausschuss eine Reihe von Vorschlägen in dieser Richtung gemacht, die namentlich darauf hinzielten, der regelnden Verwaltung eine grössere Selbständigkeit in der Erledigung dieser Angelegenheiten beizulegen. So war beantragt worden, die regelnde Verwaltung zur selbständigen Entscheidung — Ablehnung oder Bewilligung — bei allen denjenigen Frachterstattungsansprüchen zu ermächtigen, wo der Anspruch nicht mehr als 30 ℳ, 36 Kr., 18 fl. niederl. W. oder 38 Fr. für jeden einzelnen Frachtbrief beträgt. Es war ferner vorgeschlagen, dass auch bei Verschleppungen — wie dies bisher schon bei der Vertheilung von Frachterstattungs- und Entschädigungsforderungen der Fall gewesen ist — ein gewisser Mindestbetrag von der regelnden Verwaltung auf eigene Rechnung zu übernehmen ist, und es schlug der Ausschuss hierfür den Betrag von 5 ℳ für jeden Verschleppungsfall vor. Ausserdem soll die im Verschleppungsübereinkommen festgesetzte, von der schuldigen Verwaltung zu tragende Geldbusse, welche bislang die rechnerische Arbeit erheblich erschwerte, ohne die Zahl der Verschleppungsfälle zu verringern, forthin beseitigt werden. Auf Antrag des Regierungsraths Bandiss wurden die sämmtlichen vom Ausschuss gemachten Vorschläge im ganzen angenommen.

Im Ausschusse für die Angelegenheiten des Güterverkehrs hatte sich bei Gelegenheit von ihm obliegenden schiedsrichterlichen Entscheidungen eine Meinungsverschiedenheit darüber gebildet, ob die Bestimmungen der Art. 23 bis 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement, nach welchen die im Güterverkehr zu leistenden Entschädigungen von den betheiligten Verwaltungen gemeinsam getragen werden, allgemein

anwendbar sind, oder ob ihre Anwendung sich auf diejenigen Fälle zu beschränken hat, die aus den in der Ueberschrift des § 23 ausdrücklich genannten Paragraphen des Vereins-Betriebsreglements hervorgegangen sind. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte im Ausschuss entschieden diese letztere Auffassung vertreten und einen entsprechenden Auslegungsbeschluss beantragt mit dem Zusatze, dass für Entschädigungsfälle, welche sich aus der Nichtbeachtung anderer Paragraphen des Betriebsreglements oder allgemeiner Rechtsvorschriften ergeben, die schuldtragende Verwaltung allein aufzukommen habe. Auf Antrag des Ausschusses fasste jedoch die Versammlung den Beschluss, dass sich die Haftungsgemeinschaft auf alle Entschädigungsfälle zu erstrecken habe, in denen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristversäumung Ersatz zu leisten ist, soweit nicht in Ziffer 5 des gedachten § 23 für Brandschäden usw. eine Ausnahme gemacht ist.

Nach § 4 Ziffer 2 des Verschleppungsübereinkommens sind bei Verschleppungen neben der Mehrfracht auch „die etwa entstandenen Auslagen an Zollgefällen, Rollfuhr-, Lager- und Standgeldern usw." von derjenigen Verwaltung zu tragen, deren Leute die Verschleppung verschuldet haben. Zu diesen Auslagen wurde auch die durch den Transport erwachsene Lauf- und Zeitmiethe für die benutzten Wagen gerechnet, wodurch den Wagenmiethe-Abrechnungsstellen erhebliche Mehrarbeiten erwuchsen, die mit bedeutendem Schreibwerk verbunden waren, ohne ein entsprechendes Erträgniss zu liefern. Auf Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde daher zu Punkt XI der Tagesordnung beschlossen, die betreffende Bestimmung dahin zu ergänzen, dass „etwa erwachsene Vergütungen für die Wagenbenutzung von den befördernden Verwaltungen zu tragen" sind.

Zu Ziffer XII der Tagesordnung hatte die Direktion der ungarischen Staatsbahnen zum Zwecke der Vereinfachung des Ausgleichungsverfahrens bei Verschleppungsfällen beantragt, dass anstatt der im § 7 des Verschleppungsübereinkommens vorgesehenen Ausfertigung einer besonderen Ausgleichsanmeldung für jeden einzelnen Verschleppungsfall die Regelung der aus Verschleppungen herrührenden Schuldposten mittelst des monatlich abzuschliessenden, nach Artikel 15 Ziffer 12 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement aufzustellenden Hauptverzeichnisses erfolgen soll. Der Antrag wurde vom Ausschusse befürwortet und von der Versammlung angenommen.

Ein von der Generaldirektion der österreichischen Südbahngesellschaft und dem Administrationsrathe der holländischen Eisenbahn in Vorschlag gebrachtes neues Muster zu Thatbestands-Aufnahmen über beschädigte oder in ihrem Gewicht verminderte Güter fand zu Ziffer XIII der Tagesordnung die Genehmigung der Versammlung.

Ein Gegenstand von der grössten Tragweite, der für die einheitliche Behandlung des Abfertigungsdienstes auf allen Vereinsbahnen von den segensreichsten Folgen sein wird, bildete den Punkt XIV der Tagesordnung. Es handelte sich um den Antrag des Eisenbahnministeriums zu Wien auf die Schaffung gemeinsamer Vorschriften für die Abfertigung 1. von Personen, Reisegepäck und Hunden und 2. von Gütern und auf entsprechende Umarbeitung des Uebereinkommens zum Eisenbahn-Betriebsreglement. Die Angelegenheit wurde durch das an die geschäftsführende Verwaltung gerichtete Schreiben des österreichischen Eisenbahnministeriums vom 22. Oktober 1896 eingeleitet und hat seitdem — also seit nunmehr fast vier Jahren — die Thätigkeit der betheiligten Ausschüsse unausgesetzt in Anspruch genommen. Die Bestimmungen über den Güterverkehr sind von einem zu diesem Zwecke gebildeten Unterausschusse in zehn mehrtägigen Sitzungen durchberathen, und das Ergebniss dieser Mühen und Arbeiten lag der Versammlung in einem 129 Bogenseiten umfassenden Ausschussberichte vor. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums, Ministerialrath Dr. Röll, befürwortete die Annahme der Vorlage, in welcher zugleich beantragt ist, die Ausschüsse für Angelegenheiten des Personen- und Güterverkehrs zu ermächtigen, etwaige in der Folge nothwendig werdende Abänderungen und Ergänzungen der dem Uebereinkommen als Anlage I beigefügten Abfertigungsvorschriften selbständig vorzunehmen. Die Vorlage fand die bereitwillige Zustimmung der ganzen Versammlung mit der einzigen Einschränkung, dass die Ermächtigung der Ausschüsse zur selbständigen Vornahme von Abänderungen und Ergänzungen vorläufig nur bis zur nächsten Versammlung ertheilt wurde. Die geschäftsführende Verwaltung wurde ermächtigt, die Vorlage mit dem Zeitpunkte zur Einführung zu bringen, wo das Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in Kraft tritt. — Im Laufe der Verhandlungen gab Eisenbahndirektionspräsident Thomé seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass die Abfertigungsvorschriften, welche der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband in jahrelangem Bemühen für sein Gebiet geschaffen, nunmehr ihrem wesentlichen Inhalte nach auch in dem ausgedehnten Gebiete des Vereins zur Wirkung gelangen sollten. In einem an die Abstimmung angeknüpften Schlussworte hob Geheimer Regierungsrath Brecht (Lübeck-Büchen) hervor, dass durch die Beschlüsse zu IV und XIV der Tagesordnung völlig neue Grundlagen für das Verkehrswesen geschaffen worden seien. Den Dank hierfür schulde man dem österreichischen Eisenbahnministerium, welches die grundlegenden Arbeiten geliefert, und er glaube sich daher des Einverständnisses der Versammlung versichert halten zu dürfen, wenn er diesen Dank dem Eisenbahnministerium und dem Berichterstatter ausspreche. Die Versammlung gab ihrer Zustimmung zu diesen Worten in lebhafter Weise Ausdruck.

Zu XV der Tagesordnung lag ein Antrag der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken vor, dem mit der Vereinszeitung erscheinenden Anzeiger überzähliger Güter eine grössere Uebersichtlichkeit dadurch zu verleihen, dass die Güter forthin gattungsweise getrennt nach Kisten, Fässern, Tonnen, Kübeln, Ballen und Säcken, Körben, Eisenwaaren usw. aufgeführt würden. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt, dagegen der Ausschussantrag angenommen, den Anzeiger fortan dreimal im Monat — und zwar an jedem 1., 10. und 20. — erscheinen zu lassen und zu den an das Vereinsbüro zu erstattenden Meldungen einheitliche Muster vorzuschreiben.

Der Wortlaut der den Wagen beim Uebergange auf andere Bahnen gemäss § 4 Absatz 5 des Vereins-Wagenübereinkommens anzuheftenden Beklebezettel hatte bei den verschiedenen Verwaltungen eine verschiedene Deutung in der Weise gefunden, dass die als Ueberschrift des Uebergangszettels anzugebende Bahnfirma bei 54 Verwaltungen auf die übernehmende, bei 16 Verwaltungen auf die übergebende Verwaltung bezogen wurde. Zu Punkt XVI der Tagesordnung war von der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen ein Antrag eingebracht, diesen Uebelstand durch eine entsprechende Ergänzung der betreffenden Bestimmung und eine ausgiebigere Fassung des Vordruckes zu beseitigen, indem nunmehr auf dem letzteren die Firma der übergebenden und übernehmenden Bahn als solcher deutlich ersichtlich gemacht wird. Die desfälligen Vorschläge des Ausschusses fanden die Zustimmung der Versammlung.

Die Eisenbahndirektion zu Magdeburg hatte unter Hinweis darauf, dass die den auf fremde Bahnen übergegangenen Wagen angehefteten Uebergangszettel bei der Entfernung anderer Beklebezettel in vielfachen Fällen missbräuchlicher Weise mit entfernt werden und dass alle Belehrungen des mit dieser Thätigkeit betrauten Arbeiterpersonals sich als völlig wirkungslos erweisen, zu Punkt XVII der Tagesordnung den Antrag gestellt, für die Anheftung der Uebergangszettel an allen bedeckten Wagen und Wagen mit Seitenwänden besondere Beklebetafeln (Schreibschilder) anzubringen, welche ausschliesslich zur Aufnahme dieser Zettel bestimmt sind. An Wagen ohne Seitenwände seien die Zettel an dem — vom Beschreibenden aus — linken Ende der Langträger anzubringen. Auf den Vorschlag des Ausschusses einigte sich die Versammlung dahin, das Bedürfniss zu der von der Eisenbahndirektion Magdeburg vorgeschlagenen Einrichtung anzuerkennen, die weitere Ausführung dieses Beschlusses aber dem Ausschusse für technische Angelegenheiten zur Erledigung zu übertragen.

Ein unter Nummer XVIII auf der Tagesordnung stehender Antrag der Warschau-Wiener Bahn, welcher bezweckte, für die Einbringung der in § 13 Absatz 6 des Vereins-Wagenübereinkommens vorgesehenen Prüfungsbemerkungen zu den einzusendenden Reparaturnachweisen eine einmalige allgemeingültige Höchstfrist und ferner eine bestimmte Höchstfrist für ihre Beantwortung vorzuschreiben, bei deren Nichteinhaltung aber die betreffenden Verwaltungen mit ihren Einreden auszuschliessen, wurde auf Antrag des Ausschusses für die Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung von der Versammlung abgelehnt.

Durch die Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 2. Februar 1899 ist die Desinfektion auch derjenigen Wagen vorgeschrieben, in denen lebendes Geflügel unverpackt zur Versendung gekommen ist. Da aber nach der Anmerkung zu § 14 Absatz 2 g und der Anlage IV zum Vereins-Wagenübereinkommen als „Vieh" im Sinne dieser Vereinbarung nur Pferde, Maulthiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen und Schweine gelten und lebendes Geflügel dem Vieh nicht zuzurechnen ist, so sind die deutschen Verwaltungen nicht berechtigt, ungereinigt aus dem Auslande bei ihnen eingehende Geflügelwagen als nicht übergangsfähig zurückzuweisen; sie müssen diese vielmehr übernehmen, die vorgeschriebene Reinigung vornehmen und überdies dann noch die durch diesen zeitraubenden Aufenthalt erwachsende Zeitmiethe und Verzögerungsgebühr den Eigenthumsverwaltungen gegenüber tragen. Dies hatte der Eisenbahndirektion zu Halle Anlass zu einem Antrage gegeben, nach welchem unter Vieh im Sinne des Vereins-Wagenübereinkommens auch unverpacktes lebendes Geflügel mitzuverstehen sei. Da jedoch in den ausserdeutschen Ländern des Vereinsgebietes gleichartige gesetzliche Bestimmungen für den Geflügelverkehr zur Zeit noch nicht bestehen, so fand man es bedenklich, dem Antrage (Ziffer XIX der T.-O.) stattzugeben, wenngleich man die Misslichkeit der für

die deutschen Bahnen geschaffenen Lage bereitwillig zugab. Man vereinigte sich daher dahin, „grundsätzlich anzuerkennen, dass es erwünscht ist, für den Vereinsverkehr einheitliche Bestimmungen auch über die Reinigung und Desinfektion der zur Beförderung von lebendem, unverpackten Geflügel benutzten Wagen herbeizuführen“.

Zu XX der Tagesordnung stand ein Antrag der Eisenbahndirektion Bromberg zur Verhandlung, nach welchem Wagen, deren Bedachung sich schadhaft gezeigt hat oder deren Eigengewicht unrichtig befunden ist, mit rothen Beklebezetteln „Nicht zu beladen“ versehen und zur Ausbesserung gesandt werden sollen. Die Versammlung trat jedoch der Auffassung des Ausschusses bei, welchem eine solche Maassregel, durch welche die Leerläufe der Wagen erheblich vermehrt werden würden, zu weitgehend erschien, und man beschränkte sich darauf zu beschliessen, dass derartige Wagen mit weissen Beklebezetteln „Wagendach undicht“ bezw. „Eigengewicht unrichtig“ zu versehen und das Vereinswagenübereinkommen in diesem Sinne zu ergänzen sei.

Die unliebsamen Verzögerungen, welche in der Reparatur der auswärts schadhaft gewordenen Wagen durch die verspätete Einsendung der bei der Eigenthumsverwaltung anzufordernden Ersatzstücke entstehen, hatte der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Betriebsdirektion Veranlassung zu dem Antrage gegeben, dass die bezüglichen Anforderungsschreiben fortan als eingeschriebene Briefe durch die Post abzusenden seien (XXI der T.-O.). Es wurde jedoch auf Antrag des Ausschusses beschlossen, von einer derartigen Ausnahmevorschrift abzusehen, dagegen aber den Vereinsverwaltungen zu empfehlen, dass sie die Anforderungen fremder Ersatzstücke mit der grössten Beschleunigung als Eisenbahndienstsache absenden und die bezüglichen Schreiben stets mit einem deutlichen, unterstrichenen Vermerk „Schleunig“ versehen, auch die eingehenden Anforderungen sofort erledigen und in den zulässigen Fällen für eilgutmässige Beförderung der Ersatzstücke Sorge tragen.

Die Punkte XXIII, XXIV und XXV betrafen Abänderung der Technischen Vereinbarungen in Bezug auf Schienen und zulässigen Raddruck, auf Radstand, Beweglichkeit der Achsen und Treibraddurchmesser bei Lokomotiven sowie auf die Beschaffenheit und die Abmessungen der Bremsen; auf diese Punkte werden wir besonders zurückkommen.

Zu Punkt XXVI der Tagesordnung wurde auf Antrag der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen beschlossen, die nothwendige Ausrüstung der in den durchgehenden Zügen laufenden Packwagen auf 2 Bindestricke, 2 Fackeln, 1 Schraubenkuppelung mit geschlossenen Bügeln, 1 Zugleine von mindestens 150 m Länge und (für die Heizperiode) 1 vollständige Schlauchkuppelung für die Dampfheizung festzusetzen.

Sodann wurde in die Berathung der Einführung einer selbstthätigen Kuppelung der Eisenbahnwagen (XXVII der T.-O.) eingetreten, deren Ergebnisse wir einer späteren Berichterstattung vorbehalten.

Zu Punkt XXVIII wurde der Bericht über die Rechnungslegung der Vereinskasse, zu Punkt XXIX der Bericht über die Rechnungsprüfung der Versorgungskasse für Vereinsbeamte erstattet und der geschäftsführenden Verwaltung Entlastung ertheilt.

Bei der Neuwahl der sechs Mitglieder des Preisausschusses wurden die bisherigen Mitglieder, Direktor von Fuchs (württembergische Staatsbahn), Hofrath Ritter von Grimburg (österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft), Ministerialrath von Robitsek (ungarische Staatseisenbahnen), Eisenbahndirektionspräsident Thomé (Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.), Eisenbahn-Direktionspräsident Todt (Eisenbahndirektion Erfurt) und Ministerialrath Dr. Röll (österreichisches Eisenbahnministerium) wiedergewählt.

Durch Schreiben vom 10. August 1900 hatte die geschäftsführende Verwaltung den Vereinsverwaltungen mitgetheilt, dass ein Bedürfniss, in der Zusammensetzung der aus Verwaltungen bestehenden ständigen Ausschüsse Aenderungen eintreten zu lassen, nicht hervorgetreten sei, und die Wiederwahl der bisherigen Mitglieder vorgeschlagen. Diesem Vorschlage tritt die Versammlung bei.

Für die vorzunehmende Neuwahl des Verwaltungsausschusses der Versorgungskasse für Vereinsbeamte werden vom Vorsitzenden die Eisenbahndirektion Breslau und die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen vorgeschlagen und von der Versammlung wiedergewählt.

Bei der nun erfolgenden Wahl der geschäftsführenden Verwaltung wurde auf Vorschlag des Ministerialraths Freiherrn von Buschman die Eisenbahndirektion Berlin einstimmig mit dem Ausdrucke des Dankes für ihre bisherige Thätigkeit wiedergewählt.

Als Ort für die nächste, im Jahre 1902 stattfindende ordentliche Vereinsversammlung wurde Freiburg i. Breisgau bestimmt.

Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1899.

Die vor kurzem erschienenen „Statistischen Nachrichten“ geben wiederum ein erfreuliches Bild des beständigen Aufschwunges der bei dem reisenden Publikum so sehr beliebten Einrichtung des Vereinsreiseverkehres. Die Nachrichten weisen die Ergebnisse des Verkehres auf den Strecken von 182 Verwaltungen nach, welche von der Tariflänge ihrer Bahnen insgesammt 100 314 km (gegen 99 076 km im Jahre 1898) in den Vereinsreiseverkehr einbezogen hatten. 100 Ausgabestellen in allen Theilen des Vereinsgebietes haben die Ausgabe der zusammengestellten Hefte an das Publikum vermittelt, und zwar entfielen auf die deutschen Vereinsverwaltungen mit 42 292 km 46 Ausgabestellen, auf die österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 20 684 km deren 33, auf die niederländischen, luxemburgischen und rumänischen Verwaltungen mit 5 356 km deren 6 und auf die vereinsfremden Verwaltungen (belgische, bosnisch-hercegovinische, schweizerische, dänische, schwedische, norwegische, finnländische, orientalische und serbische Bahnen) mit 31 982 km 15 Ausgabestellen. Die geringste Entfernung, für welche Hefte zusammengestellt wurden, betrug im Vereinsverkehr 600 km, während im inneren Verkehr einzelner Ländergebiete Hefte für Reisen von 250, 350 und 400 km ausgefertigt wurden. Die Gesammtzahl der für alle drei Wagenklassen ausgegebenen Fahrscheinhefte ist gegen das Vorjahr (840 378 Stück) wiederum bedeutend, und zwar auf 905 616 gestiegen. Die Zunahme entfällt namentlich auf die über die höheren Entfernungen lautenden Hefte, während die Anzahl der Hefte für Strecken bis 600 km bedeutend abgenommen hat.

Im einzelnen zerfällt die Anzahl der Hefte nach den verschiedenen Entfernungen wie folgt:

	bis 600 km	601 bis 700 km	701 bis 1 000 km	1 001 bis 1 500 km	1 501 bis 2 000 km	über 2 000 km
1899 . . .	12 583	147 439	259 562	261 011	120 412	104 609
1898 . . .	18 263	137 512	246 749	240 938	105 295	91 621
Unterschied	— 5 680	+ 9 927	+ 12 813	+ 20 073	+ 15 117	+ 12 988

Mit der Anzahl der Hefte sind auch die Anzahl der ausgegebenen Fahrscheine und die dafür erlösten Geldbeträge in erfreulicher Weise gewachsen. An Fahrscheinen wurden in den einzelnen Klassen verbraucht:

	I.	II.	III.	zusammen
1899 . . .	637 883	5 322 002	5 604 257	11 564 142
1898 . . .	597 449	5 107 424	5 287 475	10 992 348
Unterschied	+ 40 434	+ 214 578	+ 316 782	+ 571 794

und es belief sich der Erlös dafür in Mark auf:

	I.	II.	III.	zusammen
1899 . . .	4 686 837	25 115 898	15 244 735	45 047 470
1898 . . .	4 011 120	23 478 257	14 219 002	41 708 379
Unterschied	+ 675 717	+ 1 837 641	+ 1 025 733	+ 3 339 091

Von der Gesammteinnahme von 45 047 470 ℳ. entfällt auf die deutschen Verwaltungen ein Betrag von 33 986 181 ℳ., auf

die österreichisch-ungarischen Verwaltungen 4 849 366 M., auf die niederländischen, luxemburgischen und rumänischen Bahnen 761 377 M., endlich auf die vereinsfremden Bahnen 5 450 546 M. Die höchsten Einnahmen wurden erzielt im Bereiche der bayerischen Staatsbahnen mit 5 611 585 M., dann im Direktionsbezirk Berlin 5 066 518 M., Direktionsbezirk Köln 3 968 797 M., Direktionsbezirk Hannover 2 558 738 M. und Direktionsbezirk Erfurt 2 200 700 M. Die geringsten Einnahmen sind bei der Breslau-Warschauer Eisenbahn mit 1 020 M., Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn mit 1 008 M., mecklenburgischen Friedrich Wilhelmbahn mit 824 M. und westfälischen Landeseisenbahn mit 229 M. zu verzeichnen. Im Durchschnitt entfällt auf jedes Kilometer der in den Vereinsreiseverkehr einbezogenen deutschen Strecken eine Einnahme von 33 986 182 : 42 292 = 803,6 M. Bei den österreichisch-ungarischen Bahnen haben die höchsten Einnahmen zu verzeichnen die Staatseisenbahngesellschaft mit 1 801 901 M., die k. k. Staatsbahnen mit 1 257 294 M. und die Nordwestbahn mit 463 991 M. Die geringsten Einnahmen erzielten die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 830 M. und die Banjaluka-Doberliner Eisenbahn mit 179 M. Auf 1 km der in den Vereinsreiseverkehr einbezogenen österreichisch-ungarischen Strecken entfallen an Einnahmen 4 849 366 : 20 684 = 234,4 M. (Interessant hierbei ist, dass im Direktionsbezirk Berlin allein 217 152 M. mehr eingenommen wurden, als auf sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen zusammen.) Bei den übrigen Vereinsbahnen (niederländische, luxemburgische und rumänische Eisenbahnen) entfiel die Höchsteinnahme mit 455 003 M. auf die niederländische Staatsbahn, die Mindesteinnahme auf die Chimaybahn mit 110 M., während die kilometrische Einnahme aller Strecken 761 377 : 5 356 = 142,1 M. betrug. Für die Strecken sämmtlicher Vereinsverwaltungen ergibt sich eine kilometrische Einnahme von 39 596 924 : 68 332 = 579,4 M., während die vereinsfremden Bahnen 5 450 546 : 31 982 = 169,8 M. für 1 km erzielten. Von diesen Verwaltungen erzielten die schwedische Staatsbahn die Höchsteinnahme mit 1 539 782 M., die Hasselt-Maeseyker Eisenbahn die Mindesteinnahme mit 20 M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beschaffung von Lokomotiven für die preussischen Staatsbahnen.** Für bestehende Bahnen und für die im Etatsjahre 1901 zur Eröffnung gelangenden Neubaulinien sind nun die bereits in Nr. 62 S. 949 d. Ztg. erwähnten 480 Lokomotiven mit geringen Abweichungen in Bestellung gegeben; es sind dies 57 Stück 2/4 gekuppelte Schnellzugsverbund-, 44 Stück 2/4 gekuppelte Personenzug-Verbundlokomotiven, 14 Stück 2/3 gekuppelte Personenzug-Verbundlokomotiven (hannoverscher Bauart), 30 Stück 2/4 gekuppelte Personenzug-Tenderlokomotiven mit vorderer und hinterer Laufachse, 31 Stück 3/4 gekuppelte Güterzuglokomotiven mit vorderer Adamachse und Zwillingsanordnung sowie 5 desgleichen mit Verbundanordnung; 30 Stück 4/4 gekuppelte Güterzuglokomotiven mit Zwillings- und 65 desgleichen mit Verbundanordnung, 59 Stück 3/4 gekuppelte Güterzug-Tenderlokomotiven mit hinterer Laufachse, endlich 36 Stück 3/3 gekuppelte Nebenbahn-Tenderlokomotiven, zusammen 417 Stück, ausserdem für Neubaustrecken 63 Lokomotiven, unter ihnen 49 Tendermaschinen, davon 10 mit Krauss'schem Drehgestell.

Die Schnellzug- und Personenzuglokomotiven erhalten Luftdruckbremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizeinrichtung, die sämmtlichen Verbundlokomotiven Dultz'sche Wechselventile; die übrigen Lokomotiven erhalten die in einer beigefügten Beschreibung angegebenen Ausrüstungen, aus der zu ersehen ist, dass fortgesetzt einzelne Vorrichtungen in mehr oder weniger grossem Umfange erprobt werden. So sind eine Anzahl von Lokomotiven mit Schleiferbremse, eine Anzahl Güterzuglokomotiven mit Luftdruckbremse, andere mit Heberleinhaspel in entsprechender Leitung zu versehen. Pressluftsandstreuer, Radreifennässvorrichtung, Langer-Morcotti'sche Rauchverbrennungseinrichtung, Schieber aus Phosphorbronze, Lentz'sche Dampfsandstreuer, Nolle'sche Funkenfänger, Busse'sche Läutewerke gehören gleichfalls zu den für einzelne Gattungen immer in beschränkter Anzahl vorgeschriebenen Ausrüstungen. Die Maschinen für die Betriebsstrecken vertheilen sich ziemlich gleichmässig auf die Direktionsbezirke je nach ihrem Verkehrsumfang. Den Löwenantheil erhält diesmal Münster mit 49 Lokomotiven, Köln erhält 35, Essen 34.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen** werden im Winterhalbjahr 1900/01 im Hörsaal 10 der Berliner Universität über preussisches Eisenbahnrecht Dienstags und Freitags und im Hörsaal 11 über die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen Montags und Donnerstags von 6 bis 7½ Uhr Nachmittags, und zwar die ersteren vom 2. November, die letzteren vom 29. Oktober ab, gehalten werden. Ferner finden im technologischen Institut der Universität (Bunsenstrasse 1) Sonnabends von 4½ bis 6½ Uhr Nachmittags, und zwar vom 3. November ab, Vorlesungen über chemische Technologie statt.

— **Abhaltung der Direktionssitzungen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königlichen Eisenbahndirektionen empfohlen, der bei den meisten Direktionen schon gebräuchlichen Uebung entsprechend die regelmässigen Direktionssitzungen allgemein am Montag jeder Woche stattfinden zu lassen.

— **Eisenbahnunfall in Meiderich.** Wie der „Köln. Volkszeitung" aus Ruhrort gemeldet wird, ist am Abend des 17. d. Mts. der Personenzug von Oberhausen nach Ruhrort auf der Station Meiderich (Direktionsbezirk Essen) auf den Personenzug von Mülheim nach Ruhrort aufgefahren. Ein Bremser soll dabei getödtet, sechs Personen verletzt worden sein.

— **Erleichterung des Zahlungsverkehrs bei staatlicherseits zu zahlenden Wittwen- und Waisengeldern usw.** Die am 8. d. Mts. ausgegebene Nr. 38 des „E.-V.-B." veröffentlicht einen Erlass des preussischen Finanzministers, durch welchen versuchsweise gestattet wird, die Zahlung der Wittwen- und Waisengelder, der Wittwen- und Waisenrenten sowie der Wittwenpensionen und der im voraus zahlbaren Unterstützungen und Erziehungsbeihilfen im Postanweisungsverkehr ohne Monatsquittung in gleicher Weise vorzunehmen, wie dies bisher schon bei der Zahlung von Civilpensionen und Wartegeldern zulässig war. Die Uebersendung durch Postanweisung erfolgt auf schriftlichen Antrag des Bezugsberechtigten und setzt voraus, dass der Bezugsberechtigte selbst — und nicht etwa ein Vertreter, Vormund, Pfleger, Bevollmächtigter desselben — Erheber des zu empfangenden Betrages ist; jedoch gilt bei Waisengeldern die wittwengeldberechtigte Mutter als Bezugsberechtigte. Damit die Empfänger rechtzeitig in den Besitz des Geldes gelangen, hat die Einlieferung der Postanweisung bei der Postanstalt an dem dem Fälligkeitstage vorhergehenden Werktage zu erfolgen. Auch wird für die Folge gestattet, dass die gedachten Hinterbliebenenbezüge, wenn deren Fälligkeitstag ein Sonn- oder Festtag ist, am Tage vorher gezahlt werden dürfen, in gleicher Weise, wie dies für die im voraus zahlbaren Dienstbezüge der Beamten und für Beamtenpensionen bereits durch Verfügung vom 20. Juni 1894 angeordnet ist. Wir brauchen wohl kaum darauf hinweisen, wie sehr diese Vereinfachungen — und namentlich auch der damit verbundene Wegfall der monatlich beizubringenden Lebensbescheinigung — auch im Interesse der zahlreichen bezugsberechtigten Wittwen und Waisen von Eisenbahnbeamten liegen.

— **Rechnungsergebnisse der Arbeiterpensionskasse für die preussische Staatseisenbahnverwaltung.** Nach dem im Rechnungsjahre 1899 erzielten Ergebniss der Arbeiterpensionskasse betrugen in der Abtheilung A, der auf Grund des Reichs-Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes eingerichteten Pensionskasse, die Beiträge der Mitglieder 1 457 130 M. (gegen 1 433 580 M. im Vorjahre), der Zuschuss der Eisenbahnverwaltung 1 456 858 (1 432 676) M., die Zinsen der Bestände 693 797 (591 613) M. und die Gesammteinnahmen 3 615 104 (3 462 809) M. Dagegen betrugen die Ausgaben in dieser Abtheilung an Invalidenrenten 419 261 (351 737) M., an Altersrenten 316 970 (306 271) M., die Kosten der Krankenfürsorge 122 938 (68 388) M., die Verwaltungskosten 6 749 (6 424) M. und die Gesammtausgaben 942 225 (826 169) M., so dass ein Ueberschuss verbleibt von 2 672 879 (2 636 639) M., der zusammen mit dem Bestande der vorjährigen Rechnung von 18 746 510 (16 109 870) M. einen Gesammtbestand von 21 419 389 M. ergibt. Bei der Abtheilung B, der für die ständigen Eisenbahnarbeiter gebildeten Zuschusskasse und Wittwen- und Waisenversorgung, betrugen die Beiträge der Mitglieder 2 149 884 (1 923 825) M., die Beiträge der Eisenbahnverwaltung 1 938 330 (1 766 886) M., die Zinsen der Bestände 1 415 956 (1 278 352) M. und die Gesammteinnahmen 5 567 239 (5 025 102) M. Demgegenüber stellten sich die Ausgaben dieser Abtheilung wie folgt: Satzungsmässige Rentenzuschüsse 351 942 (290 825) M., satzungsmässiges Wittwengeld 353 879 (287 755) M., satzungsmässiges Waisengeld 140 840 (118 781) M., ferner die nach den früheren Satzungen zu tragenden Kassenleistungen an Invaliden-

pensionen 102 857 (112 761) M., an Wittwengeld 102 975 (108 062) M., an Waisengeld 10 554 (13 823) M.; an Beiträgen wurden zurückgezahlt 319 435 (233 606) M. und die Verwaltungskosten berechneten sich auf 4 405 (2 362) M. Nach Abzug der Gesammtausgabe von 1 531 204 (1 247 579) M. verblieb ein Ueberschuss von 4 036 085 (3 777 522) M., welcher zusammen mit dem Bestande aus der Rechnung des Vorjahres von 39 072 158 (35 294 636) M. einen Gesammtbestand von 43 108 244 (39 072 158) M. ergab. Zusammen mit dem oben angegebenen Bestande der Abtheilung A verfügte also die Anstalt am Jahresschlusse über ein Vermögen von 64 527 639 (57 818 669) M. Es verdient besonders hervorgehoben zu werden, dass die Ausgaben für Krankenfürsorge sich im laufenden Jahre gegen das Vorjahr nahezu auf das Doppelte erhöht haben, woraus hervorgeht, dass die Kassenverwaltung der ihr auf diesem Gebiete erwachsenden Aufgabe immer mehr und in thatkräftiger Weise gerecht wird.

— **Eisenbahnschule und Stenographiekursus in Königsberg i/Pr.** Der für das Sommerhalbjahr 1900 im Anschlusse an den stenographischen Unterricht des Winterhalbjahres 1899/1900 bei der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. eingerichtete Uebungs- (Fortbildungs-) Kursus für Kurzschrift ist nunmehr mit einem Probe- (Wett-) Schreiben zur Feststellung der stenographischen Leistungen geschlossen worden. An diesem Probeschreiben hatten sich Beamte, die sowohl an dem von einem Berufslehrer ertheilten Winterunterricht, als auch an dem späteren Fortbildungskursus theil genommen hatten, und ferner einige Kurrentschreiber betheiligt. Letztere leisteten etwa 50 Silben in der Minute, während die Kurzschriftschreiber 55 bis 130 Silben nachwiesen. Eine Anzahl der ausgebildeten Beamten erhielt das Prädikat „für den stenographischen Dienst verwendbar". Dieses Ergebniss kann als ein günstiges bezeichnet werden und ist demzufolge die Kurzschrift (System Stolze-Schrey) als Lehrstoff in den Lehrplan der Eisenbahnschule für das Winterhalbjahr 1900/01 aufgenommen. Der Lehrplan, welcher hierdurch und durch anderweite Aufnahmen eine Erweiterung erfahren hat, umfasst jetzt im allgemeinen folgenden Lehrstoff: Grundzüge der Staats- und Reichsverfassung, der Justizgesetze für das Deutsche Reich, der Vormundschaftsordnung, der Verwaltungsgerichtsbarkeit, der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter; Organisation der Reichs- und Staatsbehörden und der allgemeinen Landesverwaltung; die Verwaltung der preussischen Staatsbahnen; Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter; Rechnungswesen; Neubauwesen; Werkstättenwesen; internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr; Verkehrsordnung; Abfertigungs-, Kontrol- und Abrechnungswesen; Tarif- und Verkehrswesen; Betriebs-, Bahn- und Signalordnung; mechanische Einrichtungen für Sicherung und Bedienung der Signalvorrichtungen und der Weichen; allgemeine Kenntniss der Einrichtung und Beschaffenheit der Drehscheiben, Schiebebühnen, Last- und Wasserkrähne, Betriebsmittel, Stellwerke usw., soweit der Dienst des Stationsvorstehers in Betracht kommt. Den Unterricht ertheilen drei Direktionsmitglieder, 1 Betriebskontrolör, mehrere bewährte Bürobeamte, 1 Berufslehrer. Leiter der Schule ist ein Direktionsmitglied. Die Unterrichtsstunden fallen täglich in die Zeit von 8 bis 11 Uhr Vormittags. — Zum Schulbesuch sind verpflichtet die in Königsberg i/Pr. beschäftigten Civilsupernumerare und solche Anwärter, welche die Prüfung ohne Erfolg abgelegt haben. Den nicht zu den vorerwähnten Dienstanfängern (Schülern) zählenden Beamten kann auf ihr Ansuchen die Erlaubniss ertheilt werden, dem Unterricht als Hörer beizuwohnen.

— **Unfall auf der Bergheimer Kreisbahn.** Die Lokomotive und ein Wagen eines Güterzuges der Kreisbahn entgleisten am 14. d. Mts. auf der Strecke Gräfrath-Mödrath. Der Heizer des Zuges wurde hierbei getödtet.

— **Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn.** Nachdem 3 km der insgesammt 10,5 km langen Hochbahn vollständig hergestellt sind, ist am 13. d. Mts., Nachmittags, der erste Hochbahnzug auf die Gleise gebracht worden. Allerdings waren es nur Untergestelle, die von der Firma van der Zypen & Charlier in Deutz hergestellt sind, die als Belastungswagen mit dem Krahn am Wasserthor hinaufgezogen wurden. Das Wasserthor mit dem alten, noch aus den Zeiten der alten Ringbahn in der Skalitzerstrasse herstammenden Gleise hat bei diesen Abschlussarbeiten an der neuen Hochbahn eine bedeutende Rolle gespielt. Schienen aus dem Rheinland, Kies aus der Elbe bei Magdeburg wurden hier mit der Eisenbahn an die Hochbahn herangebracht, hinaufgezogen und auf diese Weise nicht unbedeutende Ersparnisse an Transportkosten erzielt. Das Wasserthor war, wie die „Nat.-Ztg." schreibt, der Mittelpunkt für die gesammte obere Ausrüstung der Bahn vom Ausgang der Skalitzerstrasse bis zum Sedanufer, d. h. für die nunmehr fertigen 3 km der Hochbahn. In sechs Wochen soll der gesammte Oberbau der Bahn bis zum sogen. Gleisdreieck, dies eingeschlossen, vollendet sein, so dass dann die Strecke Warschauer Brücke — an der Oberbaumbrücke werden eben die letzten Stützen eingesetzt — bis zum Gleisdreieck fertig sein wird. Da auch die Arbeiten vom Gleisdreieck bis zum Potsdamer Platz energisch gefördert werden und Arbeitskräfte für die in Regie hergestellten Oberbauten zur Genüge vorhanden sind, dürfte ein Theil der Bahn bis Ende des Jahres fertig sein.

— **Eisenbahnunfall bei Taimering.** Am 18. d. Mts. Morgens $4^1/_2$ Uhr stiess bei derzeitigem, durch Gleiseumbau veranlassten, eingleisigen Betriebe in der Station Taimering infolge Ueberfahrens des Ausfahrtssignals der von Passau in der Richtung nach Regensburg verkehrende Schnellzug 51 mit dem von Regensburg abgegangenen Personenzuge 440 seitlich zusammen. Durch den Aufstoss wurden drei Reisende und sechs Bedienstete nicht erheblich verletzt.

— **Elektrische Bahn Karlsruhe-Ettlingen.** Die badische Lokaleisenbahngesellschaft hat sich dafür entschieden, zwischen Karlsruhe und Ettlingen ausschliesslich den elektrischen Betrieb einzuführen. Bestimmend für diesen Entschluss war zunächst der Umstand, dass die elektrische Kraftstation der Albthalbahn nicht genügend ausgenutzt wird sowie dass die Fern- und Arbeiterzüge mit Dampflokomotiven befördert werden müssen, welche Ungleichmässigkeit in der Betriebsart thunlichst aufgehoben werden soll. Zu diesem Zweck hat die Bahngesellschaft zwei weitere elektrische Lokomotiven beschafft.

Oesterreich-Ungarn.

— **Nichtanwendung der Betriebsordnung auf Schleppbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilt, dass auf Schleppbahnen (Bergwerksbahnen), welche nicht mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen einmünden und von welchen ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln auf öffentliche Bahnen nicht stattfinden kann, die Eisenbahnbetriebsordnung überhaupt keine Anwendung findet und dass daher bei derartigen Schleppbahnen (Bergwerksbahnen) jede Einflussnahme des Eisenbahnministeriums hinsichtlich der Beschaffung und Verwendung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Bezüglich dieser Art von Schleppbahnen ist nur die politische Landesbehörde auf Grund der Verordnung vom 29. Mai 1880 verhalten, vor Ertheilung der Betriebsgenehmigung ein Gutachten der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen einzuholen und sind bei Abgabe desselben die allgemeinen einschlägigen Vorschriften, nicht aber diejenigen der Eisenbahnbetriebsordnung zu berücksichtigen.

— **Eine neue Lokalbahnvorlage.** Die bedauerlichen parlamentarischen Verhältnisse, welche in Oesterreich seit längerer Zeit die gesetzgeberische Arbeit unmöglich machten, sind auch die Ursache, dass seit dem Jahre 1898 ein Gesetz, betreffend die Sicherstellung von Lokalbahnen, nicht eingebracht worden ist. Seither ist infolge der von den verschiedenen Landtagen beschlossenen Unterstützungen eine Reihe von neuen Lokalbahnprojekten in das Stadium der Reife getreten. Der nach den Neuwahlen zusammentretende Reichsrath wird vor ein umfassendes wirthschaftliches Arbeitsprogramm gestellt sein, in welchem selbstverständlich jene Vorlage nicht fehlen dürfte, welche dem Reichsrathe in der letzten Tagung unterbreitet worden war und ein reichhaltiges Eisenbahnbau- und Investitionsprogramm zum Inhalte hatte. Es ist aber auch nicht zu zweifeln, dass unter den wirthschaftlichen Vorlagen, welche dem neuen Reichsrathe unterbreitet werden, ein neues Lokalbahngesetz nicht fehlen werde, für dessen Einbringung alle Vorbedingungen gegeben sind.

— **Die normalspurige Lokalbahn Gross-Sieghart-Raabs,** welche der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts" gehört, wurde am 15. d. Mts. eröffnet. Ihr Betrieb ist vom Staate für Rechnung der Konzessionäre zu führen. Diese 10,995 km lange Lokalbahn, die als Fortsetzungslinie der 8,474 km langen normalspurigen Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts anzusehen bezw. mit dieser zu einem einheitlichen Unternehmen vereinigt ist, ist gleichfalls der Staatsbahndirektion Wien unterstellt.

— **Der österreichische Eisenbahnminister auf der Pariser Weltausstellung.** Der österreichische Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek, welcher am 9. d. Mts. in Begleitung mehrerer Beamten des Eisenbahnministeriums zum Studium der Weltausstellung in Paris eingetroffen war, hat an diesem Tage die Eisenbahnausstellung in Vincennes und am 10. und 11. d. Mts. die Mehrzahl der österreichischen Sektionen unter Führung des österreichischen Generalkommissars eingehend besichtigt. Sein besonderes

Interesse erregten die Gruppen IV, V und VI (Maschinen, Elektrotechnik und Ingenieurwesen), deren Besichtigung der Minister längere Zeit widmete. In diesen Gruppen wurden auch die französischen und anderen ausländischen Abtheilungen besucht.

— **In der Frage der Haftung der Eisenbahnen für Entwerthung von Privateigenthum infolge des Bahnbaues** hat der österreichische oberste Gerichtshof eine interessante Entscheidung gefällt. Es handelte sich um ein Grundstück, welches an einer belebten Strasse lag. Infolge Kreuzung der Strasse durch Bahngleise wurde die Strasse nächst dem Grundstück abgesperrt und anderweitig verlegt, wodurch der unmittelbare Verkehr zwischen dem Grundstück und der Stadt unmöglich gemacht wurde und dieses eine wesentliche Entwerthung erlitt. Die Eigenthümerin verlangte von der Bahnverwaltung Schadenersatz auf Grund des Eisenbahnkonzessionsgesetzes. Die erste Instanz erkannte durch ein Zwischenurtheil die Schadenersatzpflicht der Bahngesellschaft an. Die zweite Instanz wies dagegen das Klagebegehren mit der Begründung ab, dass die öffentliche Strasse ein öffentliches Gut sei, woran keine Privatrechte erworben werden können, daher weder Gebrauchsrechte daran, noch das Recht, die Vornahme etwaiger Aenderungen an der Strasse bezw. die Verlegung an einen anderen Ort zu untersagen, erworben werden können. Wenn daher die Eisenbahn im Interesse der öffentlichen Sicherheit und der Erleichterung des Bahn- und Strassenverkehres die Strasse an einen anderen Ort verlegte, so würde hierdurch kein an der Strasse zustehendes Recht verletzt. Dagegen übte die Eisenbahnunternehmung, indem sie die Anordnung der Behörde erfüllte, nur ein ihr zustehendes Recht innerhalb der rechtlichen Schranken aus und sei daher für den hieraus wem immer entstehenden Schaden nicht verantwortlich. Der oberste Gerichtshof hat die Entscheidung der ersten Instanz wieder hergestellt und die Rechtsausführungen der zweiten Instanz als nicht ganz zutreffend erklärt; denn wenn die Klägerin an der vor ihren Grundstücken vorbeiziehenden, die Verbindung mit der Stadt in gerader Richtung vermittelnden Reichsstrasse eine der im allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche vorgesehenen Servituten auch nicht erworben hat, so stehe es doch ausser allem Zweifel, dass ausser den im bürgerlichen Gesetzbuche gewiss nicht erschöpfend vorgesehenen, auch aus dem Prinzip „rem suam intactam habere“ fliessende Berechtigungen bestehen und ein Eingriff in diese das Vermögen des Betroffenen empfindlich verletzen kann.

Strassen und Gassen einer Stadt seien als öffentliches Gut dem Erwerbe von Privatrechten entzogen, gleichwohl haben sie neben der Bestimmung, dem öffentlichen Verkehre zu dienen, auch noch den anliegenden Liegenschaften und insbesondere den an der Strasse oder Gasse oder in deren Nähe gelegenen Häusern und sonstigen Baulichkeiten die denselben entsprechende Benutzung zu ermöglichen und zu sichern, also den besonderen Bedürfnissen der einzelnen Bauten nach Zugang, Zufahrt und Lichtzutritt usw. zu dienen, und dieser ihrer Bestimmung entspreche auch die Berechtigung der anliegenden Häuser und Liegenschaften auf eine Benutzung der vorbeiziehenden Strasse oder Gasse.

Diese Berechtigung bilde einen wesentlichen Bestandtheil des Rechts der Strassenanrainer und dass ein Eingriff in diese auch einen weittragenden Einfluss auf den Vermögensstand des hierdurch Betroffenen üben kann, dafür biete der gegebene Rechtsfall den schlagendsten Beweis, indem durch eine Verlegung der Reichsstrasse und deren Absperrung die Verkehrsverhältnisse der klägerischen Grundstücke sich derart verschlimmert haben, dass sie eine namhafte Herabminderung ihres Werthes zur Folge haben.

Für diese Entwerthung habe sonach auch gemäss den Satzungen des bürgerlichen Gesetzbuches die beklagte Bahn aufzukommen, zumal es sich gegebenenfalls um einen Eingriff handelt, auf welchen nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Anrainer einer Strasse oder Gasse nicht gefasst zu sein brauchen, welcher somit gewiss zu den aussergewöhnlichen zu zählen ist und den sich daher der hiervon Betroffene zwar gefallen lassen muss, jedoch nicht ohne entsprechenden Ersatz für den ihm durch den Eingriff zugefügten Vermögensnachtheil.

— **In Angelegenheit des Ausbaues der bosnischen Eisenbahnen** wurde im ungarischen Abgeordnetenhause ausser der in Nr. 81 erwähnten eine weitere Interpellation eingebracht, worin darauf hingewiesen wird, dass seit Jahren keine Frage aufgetaucht sei, welche die volkswirthschaftlichen Interessen Ungarns näher berührt hätte als die Frage wegen Ausbaues der bosnischen Eisenbahnen. Durch die Pläne, welche jetzt — wie es heisst — ausgeführt werden sollen, würde der Verkehr Bosniens von Ungarn vollkommen abgelenkt. Die Verbindung Sarajevo-Mitrovica würde im Falle des Ausbaues der Linie Sarajevo-Spalato nur den österreichischen Interessen dienen; wenn dagegen die Verbindung mit Spalato nicht zustande kommt, werde auch die Verbindung mit Mitrovica Ungarn zum Vortheil gereichen. Der Interpellant warnt daher vor einer solchen Verkehrspolitik, welche nur den Interessen Oesterreichs dient, da in diesem Falle all' jene Opfer an Geld und Blut, die Ungarn für Bosnien gebracht habe, illusorisch sein werden. Er hält es auch für einen grossen Uebelstand, dass in Bosnien nur schmalspurige Bahnen gebaut werden, da infolge dessen der Verkehr mit Ungarn nur durch Umladungen bewerkstelligt werden könne. Der Interpellant wünscht sohin Mittheilung des Ergebnisses der Berathungen, welche den Zweck haben, die volkswirthschaftliche und Eisenbahnpolitik Bosniens auf neue Grundlagen zu stellen sowie die Zusicherung, dass die ungarischen volkswirthschaftlichen und Eisenbahninteressen in den Handelsbeziehungen zu Bosnien und der Hercegovina von der Regierung mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln werden vertheidigt werden.

— **Probefahrt mit durch elektrische Kraft angetriebenen Vollbahnwagen.** Die Firma Ganz & Co. veranstaltete am 13. d. Mts. in Budapest eine Probefahrt mit ihren für Fern- und Vollbahnen bestimmten elektrischen Wagen neuesten Systems. Zu dieser Probefahrt waren zahlreiche österreichische Techniker und Eisenbahnfachleute erschienen. Der Direktorstellvertreter, Koloman Kandó, der Erfinder des neuen Systems, erklärte es den Gästen. Diesem System dürfte namentlich für Strecken zwischen grossen Verkehrspunkten, wo es auf Schnelligkeit des Verkehrs und rasche Aufeinanderfolge der Züge ankommt, grosse Bedeutung zukommen.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im August d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im August 1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
Ungarische Staatsbahnen	17 822 800	+ 454 242
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 364 251	+ 22 861
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	138 221	— 5 506
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 054 914	— 149 342
Mohács-Fünfkirchener E.	118 325	+ 16 647
Fünfkirchen-Bárcser E.	95 700	+ 5 099
Hauptbahnen zusammen	20 594 211	+ 344 001
Lokalbahnen „	3 165 175	— 68 672
insgesammt	23 759 386	+ 275 329

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im August 9 173,8 (+ 2,9) km und jene der Lokalbahnen 8 105,6 (+ 303,6) km, zusammen somit 17 279,4 (+ 306,5) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 164 701 908 (+ 8 031 879) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 7 012 371 Kr. und auf die Lokalbahnen 1 019 508 Kr.

— **Regelung der Thierbeförderung auf den Eisenbahnen.** Nach einer Verordnung des Banus der Königreiche Kroatien, Slavonien und Dalmatien vom 8. Juli d. J. sind die für die Viehbeschau auf den Eisenbahnstationen bestimmten Amtsthierärzte verpflichtet, den Nährzustand und die Grösse des zu verladenden, vorher beschauten Grossviehes auf dem betreffenden Viehpasse nach der der Verordnung beigegebenen Tabelle abzuschätzen. Auf Grund dieser Abschätzung ist der bei der Verladung mitwirkende Eisenbahnbeamte verpflichtet, dem Wagenraum bezw. der Verladefläche entsprechend die Zahl der Thiere zu bestimmen, die in den betreffenden Eisenbahnwagen zu verladen sind. Hierbei hat er die Länge der Thiere in Betracht zu ziehen, und sofern die Körperlänge eines zu verladenden Thieres grösser wäre als die Wagenbreite, ist die, nach der vorbezeichneten Tabelle zu bestimmende Anzahl der Thiere um ein Stück zu vermindern.

Die Stückzahl der in einen dem Kleinviehtransporte dienenden Eisenbahnwagen zu verladenden Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Lämmer ist entweder so zu bestimmen, dass die in einem Wagen verladenen Thiere zum Niederlegen genügend Platz haben, oder so, dass $^1/_6$ — im Sommer $^1/_5$ — des Wagenraumes, wenn die verladenen Thiere nach einer Wagenseite gedrängt werden, leer bleibt. Die Verladung von Gross- und Kleinvieh sowie von Thieren verschiedener Gattung in einen Eisenbahnwagen ist nur dann zu gestatten, wenn der Raum des Wagens aus mehreren Abtheilungen besteht bezw. wenn dieser Raum so abgetheilt ist, dass die verladenen Thiere nach Gattung und Grösse getrennt werden können.

Die Tabelle, nach welcher die Zahl der in einen Eisenbahnwagen zu verladenden Thiere zu bestimmen ist, ist wie folgt eingetheilt:

Nährzustand des Hornviehes	Grösse des Hornviehes			in einen Wagen von 15 qm werden z. B. verladen		
	klein	mittelgross	gross	klein	mittelgross	gross
	die Verladefläche für ein Stück in Quadratmetern			Stück		
mager bezw. bei Fleisch.	1,2	1,4	1,5	13	11	10
halb gemästet . .	1,4	1,5	1,6	11	10	9—10
ganz gemästet . .	1,6	1,8	1,9	9—10	8—9	8

— **Einbeziehung von Schiffahrtstrecken in den Geltungsbereich des Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahntransport.** Wie mitgetheilt wurde (vergl. Nr. 37 S. 569), hat sich das internationale Tarifkomitee in der am 26/27. April d. J. in Freiburg im Breisgau abgehaltenen Sitzung gegen die von den ungarischen Staatsbahnen beantragte Einbeziehung von Schifffahrtstrecken in das Geltungsbereich des Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ausgesprochen. Dem Beschlusse des internationalen Tarifkomitees entsprechend hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen den betheiligten Bahnen jetzt angezeigt, dass die Schiffsstationen der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrtgesellschaft in Sabacz, Obrenovacz und Bosna Raca als Güternebenstellen der ungarischen Staatsbahnen anzusehen sind und die daselbst mit internationalen Eisenbahnfrachtbriefen zur Aufgabe gelangenden Pflaumensendungen nach deutschen usw. Stationen als Bevollmächtigte der ungarischen Staatsbahnen übernehmen werden.

Vereinsausland.

— **Französische Stimmen über den internationalen Eisenbahnkongress.** Ueber diesen entnehmen wir dem „Journal des transports" folgende witzigen und zum Theil recht ironischen Betrachtungen unter der Ueberschrift: „Philosophie du Congrès": „Der internationale Eisenbahnkongress hat seine sechste Tagung nach einem glänzenden Festmahl im Schlosse zu Versailles beendet, die auswärtigen Mitglieder werden sicherlich befriedigt heimkehren und sich mit Freuden an die präsidentliche Würde Picard's, die glühende Beredsamkeit Noblemeire's und die vielsprachigen Talente Perl's, aber auch ebenso gern an den köstlichen Geschmack des Château-Yquem und die Tänze (im französischen Text steht: les jambes) der Lambelli erinnern. Wir aber ziehen aus dem Kongress folgende philosophische Lehre: Er hat sich mit zu viel abgegeben und folglich das einzelne nicht genügend erschöpft (il a tron embrassé et, par conséquent, mal étreint). 42 Punkte standen auf der Tagesordnung, über welche die Berichterstatter — 103 an der Zahl — ungeheure Arbeiten, wahre Bände an Umfang und Zahl verfasst hatten, die so gewichtig an Inhalt und so schwerwiegend durch Nachträge waren, dass der Baumeister des Kongresspalastes sich weigerte, den dünnen Fussboden des ersten Stockwerkes, in welchem der Kongress tagte, so zu belasten. Um niemanden zu kränken und um der Wahrheit die Ehre zu geben, müssen wir übrigens, wie es ja auch schon Herr Picard in seiner Eröffnungsrede hervorhob, bekennen, dass diese Arbeiten ein „glorreiches Denkmal" bilden; trotzdem bleibt aber die unbestreitbare Thatsache, dass die durchschnittliche Lebensdauer eines Ingeniörs kaum ausreichen würde, um sich durch alle diese technischen Studien hindurchzuarbeiten, und dass in den 12 Sitzungstagen die Zeit fehlte, um die dem Kongresse vorgelegten Anträge einer gründlichen Erörterung zu unterziehen. Es würde sich im Interesse eines glücklicheren Verlaufes zukünftiger Kongresse empfehlen, die ganze Arbeit unter eine geringere Zahl von Berichterstattern zu vertheilen und mit dem Referat über die auf der Tagesordnung des einzelnen Tages stehenden Anträge jeweilig nur einen einzelnen Berichterstatter zu beauftragen. Dieser Berichterstatter müsste dann, aus Mitleid für seine Kollegen, die Uneigennützigkeit so weit treiben, den Stoff in wenigen Seiten zu erschöpfen und ihn nicht durch Nachträge, welche bisweilen das Lesen desselben abschreckend machen und das Verständniss erschweren, verdunkeln. Da wir uns nun einmal auf philosophischem Gebiete bewegen, sei uns noch der Wunsch erlaubt, dass sich unter den Beschlüssen, die der nächste Kongress, welcher im Jahre 1904 in Washington tagen soll, fassen wird, auch solche befinden, die dem freien Amerika eine etwas knappere und deutlichere Ausdrucksweise, die ihnen anscheinend diesmal gefehlt hat, entlehnt. Möge man dort beispielsweise kurz und bündig festsetzen, dass kräftige Lokomotiven zum Ziehen schwerer Züge nöthig sind und dass Selbstfahrer auf breiten Strassen mit schwachem Verkehr ohne Gefahr benutzt werden können.

Die von uns gemachte Bemerkung soll übrigens, wohlverstanden, keine allgemein gültige sein, da wir sehr wohl wissen, wie schwierig es in den einzelnen Fällen ist, in genau und knapp umgrenzter Form Regeln aufzustellen. ‚Die technischen und wirthschaftlichen Verhältnisse sind,' wie Herr Picard sehr richtig bemerkte, ‚in jedem Lande, sogar in einzelnen Landestheilen viel zu verschieden, um unumstössliche und eigenmächtige Gesetze aufzustellen. Unsere Vorschläge müssen deshalb so biegsam und dehnbar sein, dass sie sich den verschiedensten Verhältnissen anzupassen vermögen. Wenn wir Orakelsprüche geben, unumstössliche Grundsätze aussprechen, in Einzelheiten eingehen wollten, so würden wir schwere Irrthümer begehen, den Fortschritt hemmen. Die Welt ändert sich täglich, und es wäre Thorheit, sie darin aufhalten zu wollen.'

Diese Ansicht, die wir rückhaltlos theilen, ist diejenige eines Weisen. Vielleicht würden wir sie für etwas zu allgemein halten, wenn wir nicht wüssten, wie sehr die Kontrole der öffentlichen Verwaltungen den Forderungen der Männer der Politik, welche ihnen die Richtung angeben und sie lenken, unterworfen ist, wie sehr bei uns, wo die Frauen danach streben, die Hosen anzuziehen, und wo die Zwerge alles daran setzen, gross zu werden, die Richtung vorherrscht, alles verallgemeinern, alles gleichförmig machen zu wollen."

— **Darstellung der geschichtlichen Entwickelung der französischen Eisenbahnen.** Das französische Arbeitsministerium hat auf der Pariser Weltausstellung eine Reihe von Diagrammen zur Schau gestellt, durch welche den Besuchern eine Art geschichtlicher Entwickelung der französischen Eisenbahnen von ihren ersten Anfängen an bis auf unsere Tage gegeben wird. Die Diagramme beziehen sich auf den jedesmaligen Bestand des Personals und Materials, auf die Personen- und Güterbewegung und auf die finanziellen Ergebnisse. Im Jahre 1828 erscheinen in Frankreich zum ersten Male Bahnen mit einer Gesammtlänge von 23 km, im Jahre 1838 mit einer solchen von 183 km. Damit hat das langsame Wachsen der Kilometerzahl ein Ende, die Vorzüglichkeit dieses neuen Verkehrsmittels, welches selbst bei bedeutenden Männern anfangs grossem Zweifel begegnete, war glänzend erwiesen, und man machte sich mit grösstem Eifer an die Arbeit.

Im Jahre 1848 waren schon 2 200 km im Betriebe, und von diesem Zeitpunkte an sehen wir die Kilometerzahl von 10 zu 10 Jahren beständig wachsen. Im Jahre 1858 gab es 8 621 km, im Jahre 1868 16 625 km, im Jahre 1878 22 139 km Hauptbahnen und 2 069 km Nebenbahnen, im Jahre 1897 endlich 45 000 km. Die Anlagekosten der Bahnen beliefen sich nach den Diagrammen im Jahre 1898 auf 16 098 000 000 Fr. für die Hauptbahnen und auf 509 000 000 Fr. für die Nebenbahnen. Die Zahl der Bediensteten betrug im Jahre 1898 269 608, von denen 259 241 auf die Hauptbahnen und 10 367 auf die Nebenbahnen entfielen. An Rollmaterial waren im Jahre 1898 10 964 Lokomotiven im Betriebe, davon 784 auf den Nebenbahnlinien und 312 216 Wagen aller Art, und zwar 28 655 Personenwagen, 269 231 Güterwagen und 14 320 Gepäckwagen.

Im Personenverkehr sind auf den Hauptbahnen im Jahre 1851 797 000 000 Personenkilometer und von dem einzelnen Reisenden durchschnittlich 40 km zurückgelegt worden, im Jahre 1878 ist dieser Verkehr bereits auf 7 779 000 000 km gestiegen, auf den einzelnen Reisenden entfallen durchschnittlich 37,8 km; im Jahre 1889 beträgt die Zahl der Personenkilometer 8 628 000 000, auf den einzelnen Reisenden entfallen durchschnittlich 35,3 km. Im Jahre 1898 endlich betrug die Personenbewegung 11 818 000 000 Personenkm, auf den einzelnen Reisenden entfallen durchschnittlich 30,6 km. Auf den Neben- und Kleinbahnen stellt sich die Personenbewegung im Jahre 1880 auf 88 000 000 Personenkilometer, für den einzelnen Reisenden durchschnittlich auf 9,7 km, im Jahre 1890 stieg sie auf fast 117 000 000 km, für den einzelnen Reisenden durchschnittlich auf 11,2 km und im Jahre 1898 endlich auf 316 000 000 Personenkm, für den einzelnen Reisenden durchschnittlich auf 18,5 km.

Die Güterbewegung betrug auf den Hauptbahnen im Jahre 1851 fast 463 000 000 tkm, für 1 t durchschnittlich 100 km, im Jahre 1878 3 346 000 000 tkm, für 1 t durchschnittlich 133,1 km, im Jahre 1889 11 052 000 000 tkm, für 1 t durchschnittlich 128,3 km, im Jahre 1898 endlich 15 865 000 000 tkm, für 1 t durchschnittlich 129 km. Auf den Neben- und Kleinbahnen betrug die Güterbewegung im Jahre 1890 rund 60 000 000 tkm, für 1 t durchschnittlich 10,5 km, und im Jahre 1898 rund 126 000 000 tkm, für 1 t durchschnittlich 21,7 km.

Die durchschnittliche kilometrische Gesammteinnahme hat sich seit 1841 fortwährend verringert, und zwar hängt dies nach unserer Quelle mit Tarifermässigungen, mit der Einrichtung von Abonnementskarten und der Reisen zu ermässigten Preisen zusammen. Auch die durchschnittliche Länge

der Fahrt des einzelnen Reisenden hat fortdauernd eine rückläufige Bewegung gezeigt. Der Grund dafür ist sehr klar: Man reist zwar viel mehr als früher, aber das Reisen auf Strecken mit kurzer Entfernung, wie z. B. im Vorortverkehr der grossen Städte, hat so bedeutend zugenommen, dass es das allgemeine Ergebniss beeinflusst.

— **Zugverspätungen, Privatbahnsystem und Weltausstellung in Frankreich.** In Frankreich haben, wie wir schon in der vorigen Nummer S. 1229 mittheilten, wieder einmal ziemlich scharfe amtliche Auseinandersetzungen wegen der Zugverspätungen stattgefunden; auch sind weitere Beschwerden im Parlament angekündigt. Die Sache betrifft zunächst die Westbahn, welche im vorigen Winter bei dem allgemeinen Feldzug gegen wirkliche oder vermeintliche Missstände auf den französischen Eisenbahnen auch die Hauptrolle spielte und in der Folge einen neuen obersten Verwaltungsleiter erhielt. Jetzt hat der Arrondissementsrath von Versailles auf Antrag seines Vizepräsidenten Guillaume in einer Eingabe den Wunsch strengster Einhaltung der Fahrpläne für die Personenzüge ausgesprochen. Es heisst in dem Schriftstück: „In Erwägung, dass die Eisenbahnen ein öffentlicher Dienst sind, der nach den Bedürfnissen des Verkehres und den Bequemlichkeiten der Reisenden geregelt werden muss, dass aus der Unzulänglichkeit des Personals ständige und wiederholte Verspätungen im Laufe der Züge sich ergeben und dadurch die Reisenden täglich kostbare Zeit verlieren, dass die Eisenbahngesellschaften die Beschwerden ihrer Opfer wenig fürchten, zumal man meistens nicht wagt, diese Beschwerden auf den Prozessweg zu bringen, aus Besorgniss vor den daraus sich ergebenden Störungen, dass jedoch die durch die Gesellschaften übernommenen Verpflichtungen betreffs der Beförderung der Reisenden zu bestimmten Stunden sie diesen gegenüber durchaus binden, und dass jede Verspätung eine Verfehlung gegen einen regelmässigen Vertrag ist, spricht der Rath den Wunsch aus: dass der Minister der öffentlichen Arbeiten die Hand mit der äussersten Schärfe auf die Beobachtung der Fahrpläne aller Eisenbahngesellschaften lege, indem er besagte Gesellschaften anhalte, die zu einem solchen Ergebniss nöthigen dienstlichen Maassnahmen zu ergreifen.“ Das ist allerdings eine schroffe Anschauung und eine wohl einseitig scharfe Beschwerde. Wie wir dem „Temps“ entnehmen, hatte indess Minister Baudin dem Arrondissementsrath von Versailles schon im voraus Genugthuung gegeben. In einem am 27. September an die Eisenbahngesellschaften gerichteten Rundschreiben, dessen Inhalt wir in voriger Nummer kurz wiedergaben, sagte der Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Nachdem die Eisenbahngesellschaften zu wiederholten Malen ohne Erfolg aufgefordert sind (mises en demeure), die immer häufigeren und beträchtlicheren Verspätungen der Personenzüge aufhören zu machen, haben die Gesellschaften, um sich zu entschuldigen, eine gewisse Anzahl Gründe angerufen. Sie haben namentlich, als auf fühlbare Weise zu den Verspätungen beitragend, die unaufhörliche Vermehrung und die Entwickelung auch des Umfanges des Reisegepäcks geltend gemacht. Die Gesellschaften haben daher auf der Nothwendigkeit bestanden, die Zulassung von viel Raum beanspruchendem Gepäck einzuschränken . . . Es ergibt sich aus den angestellten Erhebungen (die vom Ueberwachungsdienst besorgt wurden), dass die von Ihnen aus der Vermehrung der Zahl und des Umfanges des Reisegepäcks hergeleitete Begründung keine ernstliche Tragweite hat. Die Menge des verzeichneten Gepäcks ist nicht in verhältnissmässiger Steigerung der Menge und Zahl der Reisenden gefolgt: auf 100 Reisende ergab sich im Jahre 1898 weniger Eintragung als 1889 und das mittlere Gewicht des eingetragenen Gepäcks hat während dieser Zeit abgenommen. Die Schwierigkeiten, welche die Gesellschaften aus Anlass des Gepäcks vorschützen, liegen einfach darin, dass die Zahl der Züge wie der Bahnhofbeamten nicht eine mit der Zahl der Reisenden im Verhältniss stehende Vermehrung erfahren hat . . .“ Der Minister schliesst folgendermaassen: „Zugegeben, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten das Recht hat, die Gegenstände zu bestimmen, welche als Gepäck zugelassen werden können oder nicht, so liegt doch kein Anlass vor, für den Augenblick von diesem Recht Gebrauch zu machen. Bevor man dem Publikum Opfer in dieser Beziehung zumuthet, kommt es darauf an, dass Sie die Pflichten, welche Ihnen das Lastenheft auferlegt, auch wirklich voll auf sich nehmen. Aber die Mangelhaftigkeit (les défectnosités) der Verwaltung und der Organisation sind die ersten und schwersten Ursachen der Unzulänglichkeit Ihrer Beförderungsfähigkeit. Ich kann die Reform, die Sie wünschen, erst ins Auge fassen, wenn Sie augenscheinlich den Vorschriften, welche ich Ihnen viele Male gemacht habe, gehorcht haben werden.“

Diese Antwort des Ministers, welche an Schneidigkeit nichts zu wünschen übrig lässt, ist vielleicht mit deshalb so scharf ausgefallen, weil bald die Parlamentsdebatten, die auch über die Eisenbahnen losziehen werden, beginnen. Nach dem Rundschreiben des Ministers sind schon neue Anklagen erhoben. So hat Herr Lhopiteau, Abgeordneter von Eure-et-Loir, dem Minister geschrieben: „Sofort nach Wiederzusammentritt der Kammer werde ich die Ehre haben, Sie um Antwort auf eine Frage zu bitten, die ich an Sie zu richten beabsichtige betreffs der Maassregeln, welche Sie zu ergreifen gedenken, um den gewohnheitsmässig gewordenen und wahrhaft ‚excessiven‘ Verspätungen der Personenzüge der Westbahn ein Ende zu machen, und betreffs des Zeitpunktes, in welchem Sie hoffen, die Kammer mit dem Ausbau des Staatsbahnnetzes zu befassen, dessen Dringlichkeit zum äussersten gekommen ist, wenn man nach der Ueberlastung der Linien der Westbahn zwischen Chartres und Paris urtheilt.“

Die Westbahngesellschaft antwortet auf diese Klagen mit folgender Note: „Die Gesellschaft bedauert diese Unregelmässigkeiten lebhaft und beschäftigt sich fortwährend mit ihnen, denn sie weiss, wie sehr sie für das Publikum der Bannmeile störend sind, namentlich wegen der Stunde der Eröffnung der Läden, Büros usw. Sie ist überzeugt, dass die Verzögerungen, über die man sich beklagt, nach dem Schluss der Weltausstellung aufhören werden; sie sind thatsächlich die leider unvermeidliche Folge des enormen Zuströmens von Reisenden nach Paris. Die englischen Züge, die transatlantischen Züge von Havre und Cherbourg, eine grosse Zahl der gewöhnlichen Dienstzüge sind fortwährend verdoppelt, verdreifacht, vervierfacht; es sind sogar Versechsfachungen von Zügen vorgekommen. Daraus ergab sich, dass der Bahnhof Saint Lazare in diesem Jahre an gewissen Tagen eine Gesammtbewegung von nahezu 1 300 Zügen aufwies, ohne die Bewegungen der Maschinen zu rechnen, mit einem Zustrom von mehr als 180 000 Reisenden. Das sind fürchterliche Ziffern, welche nirgendwo anderwärts erreicht worden sind, und man begreift, dass, wie gross auch die fachmässige Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit der Stellwerksbeamten sein mag, und was immer für Maassregeln für die Regelung der Fahrpläne ergriffen werden mögen, es unmöglich ist, dass der Ein- und Ausgang einer so grossen Anzahl von Ergänzungszügen nicht manchmal am Eingange des Bahnhofs Saint Lazare die Vorortzüge während mehr oder weniger langer Zeiträume aufhält. Das sind einigermaassen Fälle von force majeure, wie auch die seit Eröffnung der Ausstellung zu gewissen Zeitpunkten durch ein ausserordentliches Zuströmen veranlasste Ueberfüllung der Boulevards und Hauptstrassen von Paris. Es wäre eine Ungerechtigkeit, sich deshalb ausschliesslich an die Westbahn halten zu wollen; alles was man vernünftiger Weise von ihr verlangen kann, ist, dass sie keine Anstrengung vernachlässigt, um die Unzukömmlichkeiten aus dieser Ausnahmslage zu vermindern. Dazu thut sie alle Tage ihr bestes, und das Publikum kann versichert sein, dass in einigen Wochen, nach dem Schluss der Ausstellung und nach dem Aufhören des ausserordentlichen Dienstes aller Art, den die Ausstellung auferlegt, der Gang der Züge wieder normal werden wird.“

Die Gerechtigkeit fordert es zu erwähnen, dass zu derselben Zeit, als der Minister der öffentlichen Arbeiten den obigen Tadel erliess, der Kriegsminister der Verwaltung der Westbahn ein Schreiben voll warmer Anerkennung sandte, dass sie sich den ausserordentlichen Leistungen für Truppen- und Materialbeförderungen zu den grossen Manövern bei Chartres wohl gewachsen gezeigt habe. Auch ist daran zu erinnern, dass nach den schweren Anklagen vom vorigen Winter sogar dasjenige Pariser Organ, welches sich hauptsächlich zu deren Mundstück gemacht hatte, der „Matin“, schliesslich anerkannte, die Eisenbahngesellschaften hätten Verbesserungen eingeführt und die schweren Missstände seien geringer geworden. Immerhin geben die Klagen den zunächst wieder zurückgeschlagenen Bestrebungen der Anhänger der Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich neue Nahrung. Was die Weltausstellung anlangt, so berechnet man, dass infolge derselben die sechs grossen französischen Bahngesellschaften bis zum 15. September etwa 61 000 000 Fr. Mehreinnahme hatten.

— **Die Jungfraubahn** beförderte im September d. J. 4 767 Personen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr und aus den Nebengeschäften betragen 253 456 Fr. Die Gesammteinnahme während der diesjährigen Betriebszeit beläuft sich auf rund 100 000 Fr. — Mit 1. d. Mts. sind die Bauarbeiten, die während der Betriebszeit ruhen mussten, in vollem Umfange wieder aufgenommen worden.

— **Eisenbahnpläne für Macedonien** und **Albanien.** Wie aus Konstantinopel berichtet wird, ist der österreichisch-ungarische Plan, von Sarajevo aus eine Eisenbahnlinie durch Bosnien nach der Grenze des Sandschaks Novi-Bazar zu bauen und wenn möglich später bis Mitrowitza zum Anschluss an die auf türkischem Gebiet liegenden Bahnlinien Mitrowitza-Uesküb und Ueskü-Salonik zu verlängern, nicht der einzige Eisenbahnan-

trag, der in nächster Zeit der Pforte zur Konzessionirung vorgelegt werden dürfte. Auch die russischen Absichten auf Albanien umfassen, dem „Hamb. Korresp." zufolge, Eisenbahnfragen. So soll als Gegenzug gegen die österreichisch-ungarisch macedonischen Eisenbahnpläne die Bildung einer russisch-italienischen Gesellschaft für Anlage von Bahnen in Aussicht genommen worden sein. Es sind dabei zwei Strecken geplant, die eine als Querbahn, von der Küste über Elbassan nach Monastir, die andere als Längsbahn von Skutari bezw. der montenegrinischen Grenze aus über Elbassan bis nach Jannina.

— **Eisenbahn Damaskus-Mekka.** Ueber dieses von der türkischen Regierung mit ungewohntem, fast leidenschaftlichem Eifer aufgenommene Projekt, über das wir zuletzt in Nr. 78 S. 1187 d. Ztg. berichtet haben, wird jetzt der „Pol. Korr." aus Konstantinopel geschrieben: Als die ersten Nachrichten von der Absicht der türkischen Regierung, Damaskus mit Medina und Mekka durch eine Eisenbahn zu verbinden, auftauchten, äusserten Kenner der hiesigen Verhältnisse sofort Zweifel bezüglich der Wahrscheinlichkeit der Durchführung dieses Projektes. Seitdem sind mehrere Monate verstrichen und alles, was inzwischen in dieser Angelegenheit geschehen ist, deutet thatsächlich darauf hin, dass das geplante Unternehmen über die Kräfte der Türkei gehen dürfte. Bis zum heutigen Tage ist die Trasse der geplanten Hedschasbahn noch an keinem einzigen Punkte festgesetzt, noch weniger haben die Arbeiten in Wirklichkeit begonnen. Die Kosten für den Bau der 2200 km langen Bahn, die ursprünglich von türkischer Seite auf 1000000 türkische Pfunde veranschlagt waren, würden sich thatsächlich auf 5000000 bis 10000000 Pfunde belaufen. Da sie auf dem Subskriptionswege beschafft werden sollen, so sind die Subskriptionsbillets, die anfänglich auf 1000000 türkische Pfunde berechnet waren, bereits auf 4000000 Pfunde erhöht worden. Für den Eisenbahnbau ist die Schaffung zweier besonderer Eisenbahnbataillone angeordnet worden; von denselben ist jedoch erst eines in Damaskus zusammengestellt, während mit der Aufstellung des zweiten Bataillons noch nicht begonnen wurde. Wegen der Lieferung der Schienen wurde zunächst mit Krupp unterhandelt, ebenso bezüglich der Anlegung eines Walzwerkes für die Erzeugung von Schienen in Konstantinopel. Diese Verhandlungen haben sich jedoch gänzlich zerschlagen. Gegenwärtig ist nur mehr von dem Ankauf von Schienen für eine Strecke von 160 km die Rede. Diesbezüglich liegen von zwei amerikanischen Firmen so billige Angebote vor (die Tonne Schienen für 147 Fr.), dass europäische Häuser überhaupt nicht in Wettbewerb treten. Selbst türkische Kreise neigen der Ansicht zu, dass mit Rücksicht auf die moralische Verpflichtung, welche an hiesigen maassgebenden Stellen hinsichtlich des Baues der Hedschasbahn übernommen wurde, wohl ein kleiner Theil derselben zur Durchführung gelangen, das ganze jedoch kaum zu Ende geführt werden wird, die Bahn somit ein Torso bleiben dürfte.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahn.** Wie aus London berichtet wird, führt die „Times" in einem Leitartikel aus, die niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft habe ihren Besitz verscherzt, indem sie auf eigene Faust sich in kriegerische Handlungen gegen England einliess. Die Eisenbahn werde nun von England übernommen und biete eine der werthvollsten Errungenschaften. Welche Entschädigung den Aktionären gewährt werden soll, müsse man reiflich erwägen, jedoch sei es undenkbar, auf der Grundlage des durch Korruption skandalös verwässerten Kapitals zu verhandeln.

Die Aktionäre der Bahn werden hoffentlich diese auf einen billigen Erwerb der Aktien durch Kursdrückerei hinzielende Drohung nicht allzu ernst nehmen und sich ihres Besitzes nicht zu Schleuderkursen entledigen; denn zur Ausführung eines solchen Gewaltaktes dürfte sich England wohl doch nicht hinreissen lassen, um nicht die ohnehin schwachen Sympathien des Auslandes für die gewaltsame Einverleibung zweier südafrikanischer Staatswesen durch eine Interessenschädigung der Transvaalbahnaktionäre noch zu verringern.

Allgemeines.

— **Wie die Buren einen Eisenbahnzug zerstörten.** Ein Rotterdamer Blatt veröffentlicht eine Schilderung von einem Soldaten, der die Züge De Wet's mitgemacht hat. Es handelt sich um die Einnahme eines Eisenbahnzuges in Roodevaal. Die Erzählung entrollt ein Bild von den schrecklichen Formen, die der Krieg in der letzten Zeit angenommen hat. Wenn die Kriegführung der Buren in der naiven Schilderung ein wenig wild erscheint — wird dazu bemerkt —, so ist daran zu erinnern, dass sie den Krieg zuerst ritterlich geführt haben und dass sie von den englischen Soldaten in der Kunst, Beute zu machen, unterrichtet worden sind. Ferner richten sich die Thaten der Buren gegen Dinge, sie haben einen Zug mit Kaufmannswaaren und Munitionen verbrannt, während die ihrer Gegner sich gegen Menschen und bewohnte Farmen richten. In der Erzählung heisst es dem „Hamb. Korresp." zufolge: „De Wet hatte die Nachricht erhalten, dass ein von 240 englischen Soldaten begleiteter Zug von 68 Wagen sich auf dem Bahnhof von Roodevaal befand. Obgleich er nur 80 Mann bei sich hatte, umstellte er in der Nacht vom 5. zum 6. Juni mit seinen Leuten den Bahnhof, ohne vom Feinde bemerkt zu werden. Die ‚Rooineks' ahnten nichts. Beim ersten Morgengrauen fielen die Schüsse hageldicht auf sie, so dass die ‚Khakis' wie aufgescheuchte Hühner den Kopf verloren. Nach halbstündigem Kampfe wurde die weisse Fahne gehisst. Wir hatten weder Todte noch Verwundete, während die Feinde 40 Todte und 60 Verwundete hatten. Nachdem die weisse Fahne gehisst war, kamen unsere Leute aus ihren Deckungen hervor und untersuchten die gemachte Beute. Der Zug enthielt 30000 vollständige Winteruniformen, 2000 Lydditbomben, 2000 Briefsäcke und eine ungeheure Menge Tabak, Cigaretten, Getränke und Hunderte andere Gegenstände. De Wet entwaffnete natürlich zuerst die Engländer und dann gings an die Plünderung!

In einigen Augenblicken waren Hunderte von Kasten erbrochen und die 2000 Briefsäcke aufgeschnitten. Die Briefe wurden erbrochen, nach Geld oder Banknoten durchsucht und dann fortgeworfen. Baar Geld wurde wenig gefunden, jedenfalls nichts von der Million Pfund Sterling, von der die englischen Blätter sprachen, oder wenn sie vorhanden gewesen ist, so muss sie mit dem übrigen in die Luft geflogen sein. Beträchtlich war die Menge der Khakianzüge für den Winter. Für uns war es ein unverhoffter Fund, dass jeder einen vollständigen neuen warmen Anzug erhielt. Jeder erledigte sich ohne weiteres seiner alten Kleider und tauschte sie gegen ein wollenes Khakikostüm ein. Sobald der Zug genommen war, hatte De Wet Boten abgeschickt, um die anderen Kommandos von unserem Funde zu benachrichtigen, und diese zögerten nicht, zu uns zu stossen. Während wir ihre Ankunft erwarteten, wurde einigen guten Flaschen Champagner der Hals gebrochen und wir tranken einen ausgezeichneten ‚extra dry', der als persönliches Geschenk für Lord Roberts von einem seiner Bewunderer bestimmt war. Natürlich haben wir auch nicht verfehlt, auf die Gesundheit des alten Marschalls zu trinken. Dann aber brachten wir unserem tapferen Christian De Wet drei Hurras aus! Jeder von unseren Buren füllte nun zunächst seine Taschen mit Vorräthen, wobei der Tabak und die Cigaretten nicht vergessen wurden. Wer noch ein Packpferd bei sich hatte, lud ihm soviel auf wie es nur tragen konnte. Unsere Ochsen- und Maulthierwagen waren angekommen, wurden mit Lee-Metfordgewehren, Kartätschen und Munitionen beladen, und ein anderer Theil wurde eine Strecke davon eingegraben, um später benutzt zu werden. Als alles fertig war, rief unser Christian: ‚Und jetzt, Kinder, wollen wir uns amüsiren und ein schönes Feuerwerk zur Feier unseres Erfolges heute Morgen abbrennen. Aber zunächst gehe jeder ohne Ausnahme Holz schneiden.'

In kurzer Zeit kamen neunzehn Wagen mit Holz bei dem Bahnhof an, und ein ungeheurer Holzstoss wurde errichtet. Dann kam die Reihe an die Briefe. Arme Tommies! Alle Eure ‚feelings' und alle Eure ‚greetings' flogen auf den Holzstoss! Wie schade! Ein verwundeter englischer Kapitän, der Zeuge dieser Vorbereitungen zur Zerstörung war, konnte seine Wuth nicht verbergen und schrie alle Augenblicke: ‚Welche Ruchlosigkeit! ‚Welch Skandal!' ‚Sie meinen?' antwortete ihm De Wet. ‚Wissen Sie, was ein Skandal ist? Unsere Farmen verbrennen, unsere Frauen und unsere Kinder misshandeln und sie ganz nackt in das Veld jagen!' Als die 2000 Säcke ausgebreitet waren, wurden die zerbrochenen Kisten aufgehäuft und darüber die Khakiuniformen und was vom Tabak und den Cigaretten übrig blieb, geworfen. Hier und dort legte man auf den Haufen Lydditbomben und streute über das Ganze Knallpulver. Wer der Explosion einer einzigen Lydditbombe beigewohnt hat, wird sich eine schwache Vorstellung davon machen können, was die Wirkung dieser zweitausend ‚Konservenbüchsen' sein musste! Ein Lauffeuer wurde vorbereitet, eine Lunte daran gelegt, die in einer halben Stunde abbrennen musste, so dass wir genügend Zeit hatten, uns hinter einem der Kopjes zu decken. Voller Erregung erwarteten wir die Wirkung. Plötzlich trat eine schreckliche Explosion ein und eine Feuersäule von mehreren hundert Metern Höhe erhob sich gen Himmel. Es war wie ein Vulkanausbruch. Bäume, Dächer und Mauern des Bahnhofs, Wagen und Schienen, alles flog in die Luft und fiel in kleinen Stücken mehrere hundert Meter weit nieder. Einige kleinere Explosionen folgten dieser ersten, es waren die Petroleumfässer, die jetzt sprangen."

— Ueber die Beförderung von Fahrrädern erhalten wir von einem alten Radler, der zugleich der Eisenbahnverwaltung nahesteht, die nachstehende Zuschrift, die wir als Beitrag zur Lösung der schwierigen und vielumstrittenen Frage gern zur Veröffentlichung bringen:

Ich gestatte mir als alter, erfahrener Radfahrer den Artikel „Transport unverpackter Fahrräder auf der Eisenbahn" in Glaser's Annalen 1898 Seite 141 und 182 (vergl. auch Jahrg. 1898, Nr. 78, S. 1200 d. Ztg.) im Interesse der Sache ganz ergebenst in Erinnerung zu bringen.

Ich habe keine Gelegenheit verabsäumt, mit gebildeten erfahrenen Fachleuten (nicht Sportsleuten) über den wichtigen Gegenstand mich zu unterhalten, und ich darf wohl als Ergebniss dieser Besprechungen kurz folgendes mittheilen:

Die Einführung von besonderen Eisenbahnwagen, die nur nach Bedarf dem Radfahrverkehr dienen sollen, im übrigen aber ebensogut den Personenverkehr aufzunehmen haben, erscheint nach einstimmigem Urtheile aller Befragten für Verwaltung wie für Radfahrer als eine gleich bequeme Lösung der schwierigen Frage. Wenn die Eisenbahnverwaltung dann ein Interesse daran hat, einen zu grossen Andrang abzuhalten, wird ihr niemand übel nehmen, wenn sie zu dem Zweck für das unverpackte Fahrrad etwa die Lösung einer Hundefahrkarte, mindestens aber die Zahlung von 50 ₰ für die Hundefahrkarte vorschreiben würde. S., Regierungsbaumeister.

Ein weiterer Vorschlag geht uns aus dem Reichslande von einem höheren Bahnbeamten zu und lautet folgendermaassen:

Wäre es nicht das Einfachste, das Fahrrad als „Tragelast" zu behandeln?

1. Da der Einheitssatz 50 ₰ beträgt, so kann ein Automat die Karten verkaufen.

2. Der Reisende schreibt mit Bleistift auf die Rückseite der Fahrkarte deutlich die Nummer seines Rades.

3. Er bringt es selbst an den Packwagen, ist unterwegs für die Umladung verantwortlich und holt es am Bestimmungsorte selbst ab, unter Rückgabe der Fahrradkarte als Quittung über den Empfang.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. September d. J. eröffnete 0,780 km lange Strecke Offstein-hessisch-pfälzische Landesgrenze der süddeutschen Eisenbahngesellschaft ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner ist die 27,31 km lange Strecke Wieren-Triangel der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, welche am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Der an der Hauptbahnstrecke Camenz-Königszelt zwischen Reichenbach i. Schl. und Faulbrück gelegene Haltepunkt Reichenbach-Niederstadt wird am 1. November d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäckverkehr ist ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt von Reichenbach-Niederstadt nach Reichenbach i. Schl. 2,67 km und von Reichenbach-Niederstadt nach Faulbrück 4,06 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Wasentegernbach ist auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewicht von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. In der an der Gailthalbahn (Arnoldstein Hermagor) gelegenen Personenhaltestelle Emmersdorf findet seit 8. Mai d. J. eine Fahrkartenausgabe nicht mehr statt. Die Abfertigung der in dieser Haltestelle einsteigenden Reisenden, desgleichen die Abfertigung des Reisegepäckes im Nachzahlungswege findet im Zuge statt.

Die statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1899 sind herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen vertheilt worden.

Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens.

Vom Ausschusse für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung sind nachstehende Auslegungsbeschlüsse gefasst worden, dass

a) zu den „rückliegenden Bahnen im Sinne des § 22 Absatz 1c auch die Eigenthumsbahnen" zu rechnen sind,

b) die Berliner Stadt- und Ringbahn als Verbindungsbahn im Sinne des § 7 Absatz 3 des Vereins-Wagenübereinkommens anzusehen ist, es aber allen Verwaltungen, welche auf die getrennte Berechnung der Lauffristen für in ihrem Bereiche liegende Verbindungsbahnen Anspruch erheben, zur Aufgabe zu machen ist, die auf die Verbindungsbahnen entfallenden Entfernungen auch bei Durchrechnung der Gesammtentfernungen in ihrem Kilometerzeiger noch besonders anzugeben, und

c) Brustbäume (Streichbäume oder Scheideriegel), Nr. 249 der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens, als solche Wagenbestandtheile im Sinne des § 16 des Vereins-Wagenübereinkommens zu betrachten sind, für welche gemäss § 22 Absatz 1d bei Verlust ohne Rücksicht auf die Höhe der Ersatzkosten zu haften ist, wenn der Wagen an beiden Langseiten die bezüglichen Anschriften trägt oder das Vorhandensein dieser Bestandtheile durch Beigabe eines zu kartirenden Begleitscheines kenntlich gemacht wird.

Diese Beschlüsse sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1900 — für bindend erklärt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3168 vom 9. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 16. Oktober d. J.).

Nr. 3260 vom 10. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. Oktober d. J.).

Nr. 3308 vom 13. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Aufforderung von Ersatzstücken zur Wiederherstellung fremder Wagen (abgesandt am 16. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 1. November d. J. wird der auf der Hauptbahnstrecke Camenz - Königszelt zwischen Reichenbach i/Schl. und Faulbrück gelegene Haltepunkt Reichenbach-Niederstadt für den Personenverkehr eröffnet.

Gepäckverkehr ist ausgeschlossen.

In Reichenbach-Niederstadt halten alle auf der Strecke verkehrenden Personenzüge.

Breslau, den 12. Oktober 1900. (2588)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Eröffnung der Rheinbrücke bei Worms und des Personenhaltepunktes Worms-Rhein, Schliessung der Station Rosengarten für den Gesammtverkehr und der Station Worms-Hafen für den Personenverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms dem Betriebe übergeben und zwar für den Güterverkehr mit den rechtsrheinischen Eisenbahnlinien unbeschränkt, für den Personenverkehr nur für die Richtungen Biblis und Bensheim. Mit diesem Zeitpunkt wird die Station Rosengarten geschlossen:

a) für den Güterverkehr ganz,
b) für den Personenverkehr mit Ausnahme desjenigen der Richtung Lampertheim.

Die gänzliche Schliessung der Station Rosengarten auch für den Personenverkehr der Richtung Lampertheim und die Leitung dieses Verkehrs über die Rheinbrücke nach Worms erfolgt mit dem Ablauf des 2. Januar 1901.

Mit dem Ablauf des 30. November d. J. wird die Station Worms-Hafen für den Personenverkehr mit Ausnahme desjenigen der Richtung Lampertheim geschlossen. Die Schliessung für den letzteren Verkehr erfolgt mit dem Ablauf des 2. Januar 1901. Der Betrieb auf der bisherigen vom Bahnhof Worms zur Station Worms-Hafen führenden Gleisverbindung sowie der Betrieb des Personentrajekts zwischen Worms-Hafen und Rosengarten werden mit dem Ablauf des 2. Januar 1901 gänzlich eingestellt. Von da ab erfolgt die Bedienung der künftig nur noch dem Güterverkehr dienenden Station Worms-Hafen vermittelst der vom Bahnhof Worms abzweigenden neuen Hafenbahn.

Als neue Station wird am 1. Dezember 1900 der Haltepunkt Worms-Rhein für den Personenverkehr eröffnet.

Mainz, den 15. Oktober 1900. (2589)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.
Binnengüterverkehr.

Am 22. Oktober d. J. wird der an der Linie Görlitz-Dresden liegende Haltepunkt Kubschütz, der seither nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Haltestelle für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet.

Ueber die Frachtberechnung ertheilen die Güterverkehrsstellen Auskunft.

Dresden, den 18. Oktober 1900. (2590)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. November d. J. treten folgende Tarifergänzungen in Kraft:

a) Für den allgemeinen Güterverkehr werden die Stationen Gottgau, Gröbzig, Löbejün und Wershausen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn, sowie die Station Niederdorf i. Sachs. der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen.
b) Im Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlen etc. treten als Versandstationen die Stationen Brandis, Breitingen, Grossröda, Hirschfelde und Lausigk der sächsischen Staatseisenbahnen hinzu.
c) Der Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen, Braunkohlen etc.) findet wieder Anwendung auf den Verkehr mit den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze (zu a—c) geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 18. Oktober 1900. (2591)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbands-Gütertarifes v. 1./II. 1898), ferner Theil II Heft Nr. 2 v. 1./II. 1897.

Mit sofortiger Wirksamkeit sind in den Tarifbestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. 33 für Thon, roh etc Abtheilung IV, Seite 8 bezw. 5 der Nachträge II zu Theil II Heft 7 und 9, bezw. zum Ausnahmetarif Nr. 33 für Porzellanerde etc. auf Seite 2 des Nachtrags II zu Theil II Heft 8, ferner auf Seite 19 des Nachtrags II zu Theil II Heft 2 jeweils die Worte „in beliebiger Verpackung“ zu streichen.

München, den 13. Oktober 1900. (2592)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts im Versande von deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen kommen mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsbüreaus und die Abfertigungsstellen.

Hannover, den 15. Oktober 1900. (2593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Für die Station La Sambre (halte de zône) der ehemaligen Grossen belgischen Centraleisenbahn kommen mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. in dem Hefte B vom Theile II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs die Sätze der Station Acoz (Fourneaux) — an Stelle derjenigen für La Sambre — zur Anwendung. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 1. Dezember d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 13. Oktober 1900. (2594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.

Mit dem 1. November l. J. werden die Stationen Berlin Anhalt - Dresd. Bhf., Berlin Görl. Bhf. und Berlin Schles. Bhf. in den Ausnahmetarif 45 (Obst) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 10. Oktober 1900. (2595)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Oktober 1900 treten für mehrfach geschnittene Stangen (Rebstecken) bis zu 2,5 m Länge durch Aufnahme dieser Holzsorte in den Ausnahmetarif Nr. 3 unter Ziffer 1 a des Gütertarifs badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 15. Oktober 1900. (2596)
Grossh. Generaldirektion.

Ostdeutsch-hessischer und Berlin-Stettin-hessischer Verkehr.

Mit Gültigkeit ab 20. Oktober d. J. wird die Station Gustavsburg des Direktionsbezirks Mainz in den Seehafen-Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl als Versandstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2596a)

Frankfurt a/M., den 16. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die auch für den Verkehr B. B. und Waldshut-Schweiz gültigen Bestimmungen in Artikel 32, erster Absatz der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen vom 1. April 1897 und unter Ziffer 9 (1) des gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 10 für die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoirwagen vom 15. Oktober 1898 werden auf den 31. Dezember 1900 aufgehoben.

Auf den gleichen Zeitpunkt tritt bezüglich der Frachtberechnung für gefüllte Kessel- und andere Gefässwagen auf den schweizerischen Bahnen eine neue Vorschrift in Kraft, die später bekannt gegeben wird.

Karlsruhe, den 18. Oktober 1900. (2597)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifs vom 1. II. 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1900 werden die Stationen Bingerbrück und Boppard der k. preuss. und gr. hessischen Eisenbahndirektion Mainz für den Verkehr mit der Station Zbirow der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 55 für Holz einbezogen:

Von	Nach Bingerbrück	Nach Boppard
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Zbirow . . .	1,91	2,03

München, den 14. Oktober 1900. (2598)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Oktober 1886.
Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Vom 1. November l. J. ab wird die Station Gmünd der k.k. österr. Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 15 (Hohlglaswaaren) für Sendungen zu 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief aufgenommen:

Nach	Von Gmünd für 100 kg
Frankfurt a. M. trs. . . .	1,81 ℳ
Gustavsburg trs.	1,88 „
Mainz Hafen, Kastel Hafen	1,89 „
Mannheim trs., Ludwigshafen trs. . .	1,90 „

Auf Seite 8 der Leitungsvorschriften vom 1. Mai 1899 ist die Station Gmünd mit der Gruppenbezeichnung C nachzutragen.

München, den 13. Oktober 1900. (2599)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1900 treten die im Tarifheft Nr. 1 vom 1. März 1891 nebst Nachträgen enthaltenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Station Rosengarten des königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Direktionsbezirks Mainz ausser Kraft.

Dresden, den 18. Oktober 1900. (2600)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
(Gruppe II.)

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin gelegene Haltestelle Czeluscin des Eisenbahndirektionsbezirkes Posen in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 15. Oktober 1900. (2601)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 20. Oktober d. J. wird Stephanshain als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine etc. mit den für Ströbel geltenden Frachtsätzen aufgenommen.

Breslau, den 12. Oktober 1900. (2602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-sächsischer Thierverkehr.

Am 1. November d. J. werden die Station Eystrup des Direktionsbezirks Hannover und die Station Woyens des Direktionsbezirks Altona in den norddeutsch-sächsischen Thierverkehr einbezogen. Ausserdem werden am selben Tage für den Thierverkehr zwischen der Station Minden (Westfalen) des Direktionsbezirks Hannover und der Station Crimmitschau der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze eingeführt.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 18. Oktober 1900. (2603)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahn-Verband.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts werden im Versande von den Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III berechnet.

Schwerin, den 16. Oktober 1900. (2604)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.

Mit Ablauf des 15. Dezember d. J. werden die im Tarif vom 1. Mai d. J. für den Verkehr von Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn nach Danzig lege Thor vorgesehenen Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Nach dieser Zeit etwa vorkommende Sendungen sind in den österreichisch-sächsischen Grenzstationen umzukartiren.

Dresden, den 20. Oktober 1900. (2605)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 finden die Frachtsätze für Petroleum und Naphta von Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau und Kehl nach Basel transit im Ausnahmetarif Nr. 10 des badischen Binnengütertarifs auch auf Sendungen nach den Stationen der Strecke Worb bis Emmenmatt einschliesslich der Jura-Simplon-Bahn und Konolfingen-Stalden bis Steffisburg einschliesslich der Burgdorf-Thunbahn Anwendung.

Karlsruhe, den 14. Oktober 1900. (2606)
Generaldirektion.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.
(Einführung von Frachtsätzen für Kartoffeln und Obst.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1901 treten für

I. Kartoffeln (Erdäpfel);
II. Obst, frisches, verpackt, der Pos. O—1—a—1 des österr.-ungar. Tarifes, Theil I, Abth. B,

in nachstehenden Relationen die folgenden Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft, und zwar:

Für	von	nach	weniger als 5000 kg pro Frachtbrief	mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	das Ladegewicht der verwendeten Wagen
			Heller für 100 kg			
			a	b	c	d
I. Kartoffeln	Görz	Eger	496	496	—	238
„	Triest	„	—	—	—	204
„	„	Passau	—	—	—	146
„	„	Salzburg	—	—	—	138
„	„	Simbach	—	—	—	146
II. Obst	Görz	Eger	656	496	386	—

Bei Anwendung des Frachtsatzes aus Rubrik c obliegt das Abladen, bei Berechnung der Frachtsätze unter d das Auf- und Abladen der Sendungen den Parteien.

Im übrigen sind für bezügliche Transporte die Bestimmungen des Tarifes für den in der Ueberschrift genannten Verkehr maassgebend.

Wien und München, am 16. Oktober 1900. (2607)
Die österr. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Einbeziehung der Station Leipzig Magdeburger Bhf. in den Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. September 1896.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 wird die Station Leipzig Magdeburger Bhf. in den vom 1. September 1896 bestehenden Tarif Theil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr mit den für die Station Leipzig Eilenburger Bhf. vorge-

sehenen Frachtsätzen für den allgemeinen Klassentarif und für die Ausnahmetarife einbezogen.

Wien, 13. Oktober 1900. (2608)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem Theil II Heft B des Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehrs ist der II. Nachtrag erschienen. Er enthält die Preistafeln für die Stationen der Neubaustrecken

Nierstein-Undenheim,
Osthofen-Hamm-Guntersblum,
Mörlenbach-Wahlen

sowie einzelne neue bezw. geänderte Sätze für bestehende Stationsverbindungen, die durch die Eröffnung der Strecke Nierstein-Undenheim bedingt sind und tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der neuen Strecken in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Mainz, den 13. Oktober 1900. (2609)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Dezember d. J. tritt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, in Kraft, enthaltend:

A. die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den auf deutschem Gebiete belegenen Stationen der Almelo-Salzberger Eisenbahn unter sich und der Nijmegen-Clever Eisenbahn unter sich sowie B. Preistafeln für den vorgenannten Verkehr.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Tarif kann durch die Personenabfertigungsstellen auf deutschem Gebiete zum Preise von 1 ℳ käuflich bezogen werden.

Amsterdam, den 13. Oktober 1900. (2610)

6. Verdingungen.

Verdingung von A. 8840 Stück Achslagerkasten für Wagen mit Beschlag in 9 Loosen; B. 2675000 kg Stahlgussbremsklötzen in 18 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. November 1900, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ für A und 0,50 ℳ für B in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Dezember 1900.

Berlin, den 18. Oktober 1900. (2611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4387000 kg Stabeisen in 27 Loosen, 59000 kg Bandeisen in 8 Loosen, 132500 kg Kesselblechen in 7 Loosen, 1483300 kg Eisenblechen in 18 Loosen, 76000 kg Sprengringeisen in 3 Loosen, 353000 kg Winkeleisen in 10 Loosen, 254000 kg verschiedenen Formeisen in 6 Loosen und 12430 kg Lokomotiv-Rauchkammer-Rohrwänden in 3 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. November 1900, Vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. Dezember 1900.

Berlin, den 17. Oktober 1900. (2612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Unterhaltung und Lieferung von Dienstmänteln soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 2. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerуferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. November.

Magdeburg, den 17. Oktober 1900. (2613)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Materialbedarf für den Betrieb der pfälzischen Eisenbahnen pro 1901 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 5. November d. J., Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebote für Lieferung von Materialien pro 1901" frei hierher einzureichen.

Die Bieter bleiben bis einschliesslich 31. Dezember 1900 an ihre Angebote gebunden. (2614)

Ludwigshafen a/Rh., 12. Oktober 1900.
Die Direktion.
v. Lavale.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel und den Bahnmeistereien Wiehl und Dieringhausen lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 2522 t Schienen aus Stahl und Eisen, 1440 t Eisenschwellen, 610,4 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 150 t Gussschrott, 478 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw), 25 t Blechschrott, 0,21 t Messingschrott, 0,5 t Bleischrott und 6,5 t Zinkschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 10. November, Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 24. November d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 13. Oktober 1900. (2615)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Vorräthe an alten Materialien, als: Schienen, Kleineisenzeug, Guss- und Schmiedeisen, Bandagen etc. sollen im Wege des allgemeinen Angebotes veräussert werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können bei der Direktionskanzlei dahier eingesehen und auch gegen Erstattung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 25. d. Mts. portofrei hierher einzureichen. (2616)

Ludwigshafen a/Rh., 12. Oktober 1900.
Die Direktion.
v. Lavale.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 40 ausgemusterten Eisenbahnwagen

am Sonnabend, den 3. November 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 13. Oktober 1900. (2617)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Offene Stellen.

Bauingenieur oder Techniker, mit der Berechnung eiserner Brücken durchaus vertraut, wird zum sofortigen Eintritt für unser technisches Büreau gesucht. Tagesbesoldung bis zu 10 ℳ. Der Meldung sind die Studien- und Beschäftigungszeugnisse mit Lebenslauf beizufügen. Für die Zureise wird freie Fahrt auf Strecken der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bewilligt.

Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. (2618)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 83. 24. Oktober 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Ueberwindung von Steigungen durch die Eisenbahn.

(Fortsetzung aus Nr. 82.)

2. Tunnel und Tunnelschleifen.

Der Tunnelbau leistet dem Eisenbahningenieur bei der Ueberwindung schwieriger Gebirgsstrecken seine Dienste in zweierlei Form. Entweder unterführt er die zu übersteigende Höhe ganz oder theilweise und macht damit alle die früher angeführten Hilfsmittel und Kunstgriffe überflüssig, oder aber er zählt selbst unter die letzteren und unterführt vorstehende Bergköpfe, vermittelt als Kehrtunnel die Richtungsumkehr oder als Spiraltunnel die Hebung einer Eisenbahnlinie an Stellen, wo für die Linienführung unter freiem Himmel kein Platz ist. Des letzteren Falles, wohin natürlich auch das Durchstechen von Hindernissen gehört, welche anderenfalls die Bahn zu unerwünschten Umwegen nöthigen würden, habe ich schon im vorigen Abschnitt theilweise Erwähnung gethan. Schon die Semmering-, Brenner- und Schwarzwaldbahn zeigten den Tunnel als wichtiges Mittel der Linienführung in den verschiedensten Rollen. Hier ist eine Reihe vorspringender Gebirgsrippen durchbrochen (Schwarzwaldbahn, Gotthardbahn an der Axenstrasse u. v. a. Stellen), welche die bereits genügend entfaltete Bahnlinie zu unnöthigen Krümmungen zwingen möchten. Dort lässt sich der schwierigste Theil einer Schleife, die Kehre, vermöge eines vorspringenden Bergkopfes oder eines Seitenthales grösstentheils offen ausführen, es bedarf aber eines kurzen Tunnels, um schliesslich den zur Rückkehr der Schleife erwählten Abhang am richtigen Punkt wieder zu gewinnen (Brennerbahn). Ein kürzer Haupttunnel von 1,5 bis 3 km Länge (Semmering-, Schwarzwald-, Thüringerwald- und viele amerikanische Bahnen) durchbricht in vielen Fällen den obersten Kamm der Gebirge, um die letzten 100 bis 300 m Steigung auf- und abwärts zu ersparen, ohne dass man jedoch deshalb von einem eigentlichen Durchbruch der Gebirge mittelst Tunnels reden könnte. Zu interessanteren Aufgaben gelangen wir schon an solchen Stellen, wo die Kehren wegen der Enge oder Steilheit der durchfahrenen Schluchten ganz in den Fels verlegt werden müssen und dann häufig eine Grösse erhalten, die den erforderlichen Krümmungshalbmesser weit übersteigt, aber vortheilhaft ist, um den oberen Ausgangspunkt des Tunnels bezw. das obere Ende der Kehre möglichst weit über das untere zu verlegen und einen grossen Höhenabstand der beiden über einander an derselben Thalwand verlaufenden Schleifenarme zu bewirken. Das imponirendste Beispiel dieser Art ist die weltberühmte dreiarmige Tunnelschleife der Gotthardbahn bei Wassen, die jeden Reisenden, der dieses Schienenlabyrinth zum erstenmal durchfährt, in maassloses Staunen versetzt. Zuerst dicht neben der Reuss, dann durch einen halbkreisförmigen Tunnel zurückkehrend, nochmals in kreisförmiger Kehre, die halb im Tunnel liegt, die Richtung wechselnd, zieht die Bahn endlich mehr als 100 m über der Reuss an steiler Bergwand dahin, die Zweifel des Reisenden, wohin er seinen Blick richten soll, noch vermehrend durch zwei eiserne Reussbrücken, drei hohe Viadukte über die enge Schlucht der Meienreuss und einige kleine Nebentunnel, deren Portale, hier und dort sichtbar werdend, die Verwirrung noch steigern. Gewinnt die Bahn durch diese Riesenschleife mit ihren sieben Tunneln nahezu 200 m Steigung, so wird dieser Gewinn noch um 50 m vermehrt durch den unmittelbar vorhergehenden Pfaffensprungtunnel, das erste Beispiel einer vollständigen Spirale, das uns auf der Gotthardbahn begegnet. Die Spirale oder Schlinge, deren Hauptmerkmal es ist, dass der obere Arm den unteren an irgend einer Stelle kreuzt und die Linie im Gegensatz zur einfachen Kehre in ihre ursprüngliche Richtung zurückgelenkt wird, begegnete uns schon auf der amerikanischen Denver-Graymont-Eisenbahn. Im Reussthal war für die offene Linienentwickelung kein Platz. Kaum aus ihrer südlichen Richtung abgelenkt, taucht die Eisen-

bahn in den Schooss der Berge und tritt erst nach Zurücklegung eines fast vollständigen Kreises von 500 m Durchmesser wieder zu Tage, an derselben Felswand, in derselben Richtung weiterlaufend, dicht neben den unteren Gleisen, aber um volle 50 m gehoben. Auf der südlichen Seite des Gotthard, bei dem Abstieg durch das steile Thal des Tessin, ist der Kunstgriff des Spiraltunnels nicht weniger als viermal wiederholt. Die beiden oberen Kreisschlingen, mehr als 600 m Durchmesser besitzend, fördern den Abstieg um je 50 m, die riesige Doppelschlinge in der Biaschinaschlucht, deren beide Kreise sich im Innern des Berges berühren würden, wenn sie nicht an derselben Stelle 80 m über einander lägen, vermittelt eine Steigung von mehr als 100 m im ganzen; auf 1 km Länge des schroffen Thales ist die Bahnlinie auf 4,5 km ausgezogen, wovon nur ein Viertel von der Sonne beschienen wird, der Rest in räthselhaften Windungen unter dem Gebirge verläuft. Die Gotthardbahn hat wohl nur ein Seitenstück gefunden, das sich an meisterhafter Linienentwickelung, wenn auch nicht an Kühnheit mit ihr vergleichen lässt, die auf deutschem Boden liegende sogen. strategische Schwarzwaldbahn mit ihrer berühmten Schlingen- und Schleifenführung zwischen Weizen und Zollhaus. In der Luftlinie etwa 10 km von einander entfernt und durch 230 m Höhenunterschied getrennt, wären diese Stationen durch eine Bahn von 25 ‰ Steigung ohne besondere Umwege zu verbinden gewesen. Die Forderung der Militärbehörden aber, die für die Landesvertheidigung sehr wichtige Strecke mit ganz geringen Steigungen, nicht über 10 ‰, auszuführen, um sie mit schweren Zügen und gewöhnlichen Lokomotiven befahren zu können, machte aus der einfachen eine höchst verwickelte Aufgabe. Die Strecke Weizen-Zollhaus musste auf rund 25 km Länge entwickelt werden und so sind wir in Deutschland zu einer Eisenbahn gekommen, die an Reichthum der Kunstbauten und technischen Ueberraschungen in der Welt ihres gleichen sucht. Am dichtesten drängen sich diese bei den Stationen Grimmelshofen und Epfenhofen zusammen; an ersterer Stelle werden durch eine 2 km lange Seitenschleife und eine Spirale von 700 m Durchmesser etwa 80 m Steigung gewonnen und 1,75 km Entfernung in der Luftlinie auf reichlich 8 km Gleislänge ausgedehnt, an der zweiten Stelle ist eine Entfernung von 3 km durch eine dreifache und eine Doppelschleife auf 13 km entwickelt worden und ein Höhengewinn von rund 120 m erzielt. Die Schleifen zeigen fast alle früher angeführten Systeme neben einander. Die grosse Schleife bei Grimmelshofen folgt erst der einen, dann der anderen Seite des Wutachthales und ihre Kehre liegt vollständig in einem 1200 m langen Tunnel. Die Schleife bei Fützen windet sich offen um den Thalkessel des Kommenbaches, die dann folgende Gegenschleife kreisförmig um einen runden Gebirgskopf zwischen der Wutach und dem Kommenbach und so geht's in lustigem Wechsel zwischen Tunneln, Viadukten, Einschnitten, Thalbrücken weiter. Man kann buchstäblich alle Kunstgriffe der Linienführung im Gebirge auf dieser kurzen Strecke neben einander studiren. Die grosse Tunnelschleife bei Grimmelshofen übertrifft mit ihrem Durchmesser von 700 m sogar alle Spiraltunnel der Gotthardbahn. Der Zug durchmisst die ganze Strecke von Weizen bis Zollhaus in einer Stunde.

Der Tunnel, die letzte Waffe des Ingeniörs, wenn der Fels dem vordringenden Gleis von allen Seiten Halt gebietet, ist seit 30 Jahren in eine neue Epoche eingetreten. Als ein Hilfsmittel unter anderen gleichwerthigen bei der dem Gelände sich anpassenden Linienwahl haben wir ihn in vielen Beispielen kennen gelernt; seine Verwendung zum Durchbruch des letzten Gebirgsriegels, nachdem man sich durch andere Mittel der Wasserscheide so viel wie möglich genähert hat, ist ebenfalls sehr alt und findet sich bei den meisten Gebirgsbahnen. Selbst die peruanische Centralbahn, die sich von der Meeresfläche unter Anwendung aller Hilfsmittel der offenen Linienführung (besonders in zahlreichen Spitzkehren) bis zu 4774 m Höhe emporarbeitet, kriecht schliesslich unter den letzten, vereisten Jochen der Kordillere in dem kurzen Galeratunnel hindurch. Der Semmering, der Schwarzwald, viele der früheren nordamerikanischen Ueberlandbahnen verschmähen einen kleinen Scheiteltunnel nicht, um sich das Klettern über die höchste Passstrecke zu ersparen.

Etwas ganz anderes ist es aber, wenn ein Tunnel nicht durch die höchsten schmalen Grate, sondern unten durch das breite Fussgestell der Berge geschlagen wird, um den Anstieg auf beiden Seiten zu vermeiden oder auf ein möglichst bescheidenes Maass zurückzuführen. Dann ist nicht mehr die offene Linie mit ihren Steigungen die Hauptsache und der Tunnel ein Mittel, sie an geeigneten Stellen abzukürzen, sondern der grosse Haupttunnel wird zur wichtigsten Strecke und es bleiben nur beiderseits die Zugänge zu seinen Portalen in ansteigender Linie zu bewältigen, während die Hauptsteigung ganz und gar vermieden ist. Der 12200 m lange Cenistunnel, nach 10 jähriger harter Arbeit 1871 vollendet, eröffnete die Reihe dieser Gebirgsdurchbrüche. Der Gotthardtunnel, fast ein Viertel länger, aber trotz ebenfalls 10 jähriger Arbeit ein Drittel billiger erbohrt, schlug abermals gewaltig Bresche in die verkehrsfeindliche Alpenkette, und unter dem Arlberg wurde 1884 der dritte grosse Tunnel, diesmal sogar schon mit der mehr lokalen als weltverknüpfenden Aufgabe, einen blossen Querriegel zu durchbrechen, vollendet. Erst mit dem Brenner im Verein bildet auch die Arlbergbahn eine Hauptstrasse des Weltverkehres.

Der Fortschritt vom Cenis- bis zum Gotthardtunnel ist unverkennbar. Erfolgt in ersterem der Durchbruch in 1300 m Höhe, so ist er auf der Gotthardbahn 150 m tiefer verlegt. Dass trotzdem die Zufahrtsrampen hier viel schwierigere Bauten als dort erforderten, liegt in der Natur des Gebirges begründet. Immerhin musste der Gedanke, durch Tieferlegung des Haupttunnels die Steigungen hüben und drüben zu vermindern und die Rampen abzukürzen, verlockend werden, um so mehr, wenn man die Fortschritte der Bohrtechnik vom Cenis- bis zum Arlbergtunnel betrachtete. Dort kostete 1 km Tunnellänge 10 Monate und 4900000 *M.*, hier 5 Monate und nur noch 3160000 *M.*; es musste einmal der Zeitpunkt kommen, wo die unterirdische Linienführung, die Umgehung der Steigungen, sich billiger stellte, als die Linienentwickelung behufs Ueberwindung der Steigungen. Der Simplontunnel soll nun die Probe auf dies Exempel werden. Im Rhonethal unmittelbar am Sockel des Monte Leone sich einbohrend, liegt der Simplontunnel 450 m tiefer als der Gotthard, 600 m tiefer als der Cenistunnel. Eine Unsumme Kraft und eine entsprechende Zeit werden beim jedesmaligen Uebergang erspart und ein zweiter Vortheil werden die einfacheren und billigeren Zufahrtslinien sein. In Wallis ist von einer solchen kaum die Rede, da der Tunnel fast unmittelbar an die vorhandenen Linien der Jura-Simplonbahn anschliesst. Auf der Südseite ist ein Abstieg von 357 m erforderlich, der aber nur eine Gleislänge von 14 km nothwendig macht. Der 19,75 km lange Tunnel wird dabei noch um 5000000 *M.* billiger als der Cenistunnel mit seinen langen beiderseitigen Rampen von 700 bis 900 m Steigung.

Wird der lange Tunnel im Fussgestell der Berge die Zukunftslösung für den Eisenbahnübergang über die Gebirge sein? Wird dem 20 km langen Tunnel derjenige von 30 und 40 km Länge folgen, werden die Eisenbahnzüge, die jetzt noch in luftiger Höhe an den Zinnen der Gebirge schweben, unermessliche Räume für das Auge öffnend und ebenso sehr dem turistischen als dem verkehrspolitischen Anspruch genügend, werden sie sich in Zukunft stundenlang durch die Eingeweide der Erde wühlen und demüthig unter dem Fuss der Gebirge hindurchkriechen, anstatt über ihren Nacken zu rollen? Schon die Gegenwart antwortet auf diese Frage entschieden mit Nein. Der Eisenbahnbau, dem die oberirdische Linienführung weit schwierigere und lohnendere Aufgaben stellt als der Tunnelbau, wird daran auch in Zukunft keinen Mangel haben. Sicherlich wird die Zahl und Länge der grossen Tunnel noch wachsen, es soll ja schon gegenwärtig wieder ein 15 km langer Tunnel unter dem Pikes Peak in Colorado hindurch gebohrt werden, anderer Projekte nicht zu gedenken; aber gleichzeitig ist auch die ent-

gegengesetzte Art der Linienführung im Gebirge in ihrer höchsten Ausbildung begriffen. Die kühne Brockenbahn, die strategische Schwarzwaldbahn sind Erzeugnisse der neuesten Zeit. Die grosse, noch immer unvollendete südamerikanische Ueberlandbahn benutzt alle Mittel der offenen Linie, selbst die Zahnstange, um einen grossen Tunnel zu vermeiden. In den Alpen selbst rechnet das nicht aussichtslose Splügenprojekt zwar mit einem Tunnel von 18 km Länge, der aber trotzdem gegen 1100 m hoch liegt und erhebliche, hochinteressante Zufahrtswege fordern würde. Das Fern-Ortlerprojekt, das allerdings schwerlich je zur Ausführung kommen dürfte, wäre sonst mit seinen drei Uebergängen am Fernpass, Malser Heide und Ortler die verwickeltste und gewiss malerischste aller Alpenbahnen geworden. Die beiden ersteren Pässe hätten ganz kurze Scheiteltunnel, der Ortler einen solchen in 1600 m Höhe bei 8 km Länge erhalten. In weit höherem Maasse als jemals vorher würden hier alle Kunstgriffe der Schleifen-, Kehren- und Spiralenanordnung nöthig gewesen sein, um so hoch zu gelangen. Auch die als Ergänzung der Simplonlinie angestrebte Lötschbergbahn rechnet mit einer Scheitelhöhe von 1260 m, wobei dann immer noch rund 13 km Tunnellänge zu erwarten sind. Der Albulatunnel in der im Bau befindlichen Linie Thusis-St. Moritz liegt vollends 1800 m über dem Meere, abenteuerliche Steigungen vom Rheinthale her erfordernd.

Man sieht schon aus dieser kurzen Zusammenstellung, dass Tunnel und Kunstbauten auch in Zukunft gut neben einander bestehen werden, und dass ungeachtet der Bestrebungen, die Gebirgsbahnen abzukürzen und zu vereinfachen, das malerische Element der Linienführung nicht zu kurz kommen wird.

(Schluss folgt.)

Von der Pariser Weltausstellung.

VI.

Weiterhin finden wir die Casseler Lokomotiv- und Maschinenfabrik von Henschel & Sohn in rühmlichster Weise durch zwei Tenderlokomotiven vertreten. Die eine ist eine $^3/_5$-gekuppelte Tenderlokomotive nach der Bauart Hagans, während die andere eine $^2/_4$ gekuppelte Personenzug-Tenderlokomotive mit vorderer und hinterer Laufachse ist. Erstere ist namentlich für schwierige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse bestimmt und geht bei ihrer ganzen Bauart darauf aus, die sonst verwickelten und schwer zu unterhaltenden Einrichtungen möglichst zu vereinfachen; ausserdem ist der Dampfkessel und dem entsprechend die Maschine zu möglichst hoher Leistungsfähigkeit gebracht. Die Lokomotive arbeitet mit Zwillingswirkung; sie hat fünf Achsen, die sämmtlich angetrieben werden und von denen die drei vorderen unter einander gekuppelt und in festem Rahmen gelagert sind, während die beiden hinteren, ebenfalls mit einander gekuppelt, in einem Drehgestell vereinigt sind, dessen Drehpunkt zwischen der hinteren Achse des Hauptrahmens und der vorderen des Drehgestelles liegt. Zur Lastenausgleichung sind in der Ebene des Drehzapfens zwei Stützfedern angebracht und durch Hebel mit einander verbunden. Zu Grunde gelegt ist für die zulässige höchste Drehung ein Halbmesser von 180 m; der damit zulässige höchste Ausschlag des Drehgestelles beträgt 78 mm und ist durch Anschläge auf dieses Maass begrenzt.

Die Cylinder liegen ausser vor den Rahmen vor der Vorderachse und in einer Neigung von 1 : 50. Die Hebeleinrichtung ist so getroffen, dass bei jedem Ausschlage des Drehgestelles sich alle Räder in gleicher Winkelgeschwindigkeit drehen; auch ist noch eine besondere Vorrichtung getroffen, dass die zum Antriebe dienenden Hebel und Stangen auch beim Ausschlagen des Drehgestelles aus der Mittellage ihre richtigen Maassverhältnisse behalten. Die Lokomotive ist mit einer Exter'schen Hebelbremse versehen, welche auf die vier Räder des Drehgestelles und die Räder der beiden äusseren Achsen des Hauptrahmens wirkt, und zwar mit $^2/_5$ des gesammten Bremsdruckes auf ersteren, mit $^3/_5$ davon auf letzteren. Zum Zwecke der Erzielung einer zeitweisen grossen Mehrleistung führt der Kessel einen sehr bedeutenden Wasservorrath, nämlich 3 cbm über den niedrigsten Wasserstand, und um auch bei höchstem Wasserstande immer noch einen genügenden Dampfraum zu behalten, ist der Kessel mit überhöhtem Feuerkasten versehen und der hierdurch geschaffene Dampfraum mit dem Dampfdome durch ein Rohr verbunden. Feuerkasten und Feuerbüchse sind der Steigungen wegen in ihren Decken nach hinten hin um 1 : 40 geneigt. Um den Rest nach Möglichkeit zu verbreitern, sind die beiden Hauptrahmenbleche um den Feuerkasten herum nach aussen gekröpft. Die Heizfläche beträgt 137 qm, der Inhalt des Wasserkastens 6 cbm, des Kohlenkastens 1500 kg; Gesammtgewicht 71500 kg, Leergewicht 56000 kg; Gesammtradstand 6860 mm; Triebraddurchmesser 1200 mm; Dampfüberdruck 12 Atm.

Die ferner ausgestellte Lokomotive der Firma ist ebenso wie die früher bereits genannte und beschriebene Lokomotive der Firma Krauss & Co. in München hauptsächlich für den Vorortverkehr grösserer Städte bestimmt und die Erbauer sind deshalb bemüht gewesen, ihr vor allem nebst einer verhältnissmässig grossen Kesselleistung grosse Maschinen- sowie Adhäsionszugkraft zu verleihen; ausserdem ist für eine leichte Beweglichkeit der Maschine in den Kurven bei Vor- und Rückwärtsfahrt gesorgt. Der Radstand ist zu 2 m gewählt; die beiden Endachsen sind mit einer Seitenbeweglichkeit bis zu 30 mm unter der Mittelstellung nach jeder Seite versehen; dabei ist eine derartige Einrichtung getroffen, dass ein Festklemmen der Achsbüchsen bei der Schiefstellung der Achsen in den Krümmungen vermieden wird. Weitere Eigenthümlichkeiten der Lokomotive bestehen in der grossen Rostfläche, der grossen Feuerbüchsheizfläche sowie darin, dass der gesammte Wasservorrath im Untergestell untergebracht ist, was eine unbehinderte Aussicht vom Führerstande aus ermöglicht. Das Adhäsionsgewicht der Lokomotive beträgt 31 t; Gesammtradstand 6800 mm; Dampfüberdruck 12 Atm.; Gesammtheizfläche 97,3 qm; Gesammtgewicht 53 t; Leergewicht 41 t; zur Neuerung ist diejenige von Heusinger von Waldegg gewählt.

Der V u l k a n in Bredow bei Stettin hat eine $^4/_4$ gekuppelte Güterzuglokomotive, erbaut für die königliche Eisenbahndirektion Elberfeld, nach Paris geschickt, die sich durch die geschickte Verwendung verschiedener, im übrigen bekannter und bewährter Neuerungen auszeichnet. Die kupferne Feuerbüchse ist in ihren drei Theilen durch eine einfache Reihe eiserner Niete verbunden; am Feuerloch ist die kupferne Feuerbüchse mit dem Mantel nach Webb'scher Art, ohne Zwischenring, durch Auspolsterung verbunden, während die untere Verbindung durch einen eisernen Ring mit doppelter Nietreihe hergestellt ist. Der Rost ist in der Mitte getheilt und besteht aus gusseisernen Roststäben; über dem Roste ist vorn zur Schonung der unteren Sideröhren aus feuerfesten Steinen eine Feuerbrücke eingebaut. Die Rahmen liegen innerhalb der Räder und bestehen aus Flusseisenblechen, welche aus einem Stück hergestellt sind. Die Ausschnitte für die Achsbüchsen sind bei den drei vorderen Achsen durch hufeisenförmige Führungen aus Flussstahl verstärkt. Die zweite Kuppelachse von vorn hat nach jeder Seite 8 mm Spielraum in den Achsbüchsen und Kuppelstangenlagern, um das Durchfahren der Krümmungen zu erleichtern; zu demselben Zwecke ist der Radflansch der dritten Achse — welche die Treibachse ist — um etwa 5 mm schwächer ausgeführt, als bei den übrigen Achsen. Die Dampfcylinder liegen ausserhalb der Rahmen und haben eine Neigung von 1:20 gegen die Horizontale. Die Füllungsgrade bei ganz ausgelegter Steuerung sind vor- und rückwärts in beiden Cylindern 76—80 %; die beiden Cylinder verhalten sich im Querschnitt wie 1:2. Zum Anfahren ist ein Wechselventil nach dem Patent von Borries angebracht, welches direkten Kesseldampf von reduzirter Spannung in den Niederdruckcylinder treten lässt; für die Leerfahrt sind an beiden Schieberkasten Ricour'sche Luftventile angebracht. Die Lokomotive ist mit einer Dampfbremse versehen, welche mit je zwei Klötzen auf die zweite und vierte Kuppelachse wirkt. Der auf dem Kessel angebrachte Sandstreuer streut den Sand vor die Räder der zweiten Kuppelachse. Zur Schonung der Radflanschen der Vorderräder ist eine Reifennässvorrichtung angebracht, welche mittelst eines kleinen Ejektors Tenderwasser an die Hohlkehlen der Vorderradreifen spritzt. Die Lokomotive ist für eine Geschwindigkeit von 45 km gebaut; es machen dabei die Räder 191 Umdrehungen in der Minute, die Kolbengeschwindigkeit beträgt danach 4,011 m in der Sekunde. Der Gesammtradstand von Lokomotive und Tender beträgt 11,775 m und die Gesammtlänge über Buffer 16,620 m. Die Gesammtheizfläche ist 140 qm, das Gewicht leer 46000 kg, dienstfähig 52000 kg. Der zugehörige dreiachsige T e n d e r enthält 12 cbm Wasserraum, 6 cbm Kohlenraum; Radstand 3300 m, volles Dienstgewicht 33000 kg.

An Bord der „Oldenburg", vor Colombo, den 20. Sept. 1900.

F r a n z W o a s.

Aus dem württembergischen Landtage.

Die volkswirthschaftliche Kommission der Kammer der Abgeordneten hat einen weiteren Bericht erstattet über den von der Regierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erbauung einer linksufrigen Neckarbahn Stuttgart-Esslingen-Plochingen. Ueber den Entwurf selbst, den von der genannten Kommission erstatteten ersten Bericht darüber und die Antwort der Regierung auf diesen Bericht haben wir früher eingehend berichtet. Die Kommission führt in ihrem neuesten Bericht aus, sie sei mit der Eisenbahnverwaltung darin einig, dass es Pflicht jeder Eisenbahnverwaltung sei, dafür zu sorgen, dass die glatte Abwickelung des Durchgangsverkehres und die Befriedigung der lokalen Verkehrsinteressen nicht nothleiden dürfen und dass sämmtliche Bahnen ihres Netzes auf der Höhe der Leistungsfähigkeit bleiben; die Kommission gehe aber davon aus, dass bei Ausarbeitung solch' bedeutender Projekte weitergehende Gesichtspunkte bestimmend sein sollten, und dass deshalb ein allgemeiner Plan ausgearbeitet werden sollte, welcher den Verkehrsbedürfnissen für einen Zeitraum entspreche, welcher der ganzen geschichtlichen Entwickelung des Verkehres Rechnung trage und welcher Plan etwa später nothwendig werdende Aenderungen zulasse. Solch' weitere Gesichtspunkte seien: die zukünftige Gestaltung des Fern- sowie des Nahverkehres, die Entwickelung der Städte Stuttgart und Cannstatt und deren Vereinigung. Bei der Bedeutung der Wasserstrassen für Handel und Industrie dürfte auch die Schiffbarmachung des Neckars und die darauf zu verbindende Anlage eines Neckarhafens mit Güterumschlag bei Cannstatt ins Auge zu fassen sein. Es werde doch immerhin mit der Zeit gerechnet werden dürfen, wo Stuttgart und Cannstatt e i n e Stadt und zusammengebaut sein werden und der Pragstadttheil, das Plateau bei Ostheim, Gaisburg und Gablenberg und das linke Neckarufer von Berg bis Wangen ebenfalls verbaut sein werden. Voraussichtlich werden dann die genannten Stadttheile mit Cannstatt, der unteren Neckarstrasse, dem unteren Anlagentheil und Stöckach zusammen nahezu eine ebenso grosse Bevölkerung und mehr Grossindustrie haben, als der im eigentlichen Stuttgarter Thal gelegene Stadttheil, und jene Bevölkerungshälfte werde sicher kein Interesse daran haben, von Kornwestheim über Feuerbach und den jetzigen Hauptbahnhof Stuttgart mit einem Umweg von 6 bis 7 km nach Cannstatt geführt zu werden. Dann werde man von selbst davon abgehen, alle Personenzüge diesen Umweg zu führen, und werde dem Personenverkehre besser gedient sein, wenn diejenigen Reisenden, welche sich nicht in Stuttgart aufhalten, sondern lediglich die Fernverkehrslinie benutzen, sich anstatt im jetzigen Hauptbahnhof Stuttgart in dem der anderen Hälfte von Stuttgart näher gelegenen Ostbahnhof einige Minuten bei der Durchfahrt aufhalten, namentlich wenn sie damit 6 bis 7 km unnöthige Fahrt ersparen. Ein Umbau der Bahn Hauptbahnhof Stuttgart-Cannstatt auf vier Gleise sei um so leichter möglich, als ja vom Hauptbahnhof bis zur Vertheilungsstelle vor dem Rosenstein bereits vier Gleise bestehen und vom Bahnhof Cannstatt bis dorthin eigentlich nur noch eine Strecke von 1 km Länge mit weiteren zwei Gleisen zu erstellen ist, um die ganze Strecke Hauptbahnhof Stuttgart-Cannstatt viergleisig zu haben. Diese vier Gleise werden zur Verbindung des Stuttgarter Hauptbahnhofes und des Cannstatter Bahnhofes dann jedenfalls genügen. An ein Umsteigen in Untertürkheim bezw. Kornwestheim und einen Umschlag des Gepäcks und der Post brauche man dann überhaupt nicht zu denken, auch an keinen Aufenthalt für die Schnellzüge dort, ebenso wenig an eine Verlängerung der Reisedauer.

Ein Bedürfniss zur Einrichtung eines Bahnhofes an der direkten Linie Untertürkheim-Kornwestheim bei Cannstatt oder eine entsprechende Verlängerung des nahe Cannstatt endigenden Bahnhofes Untertürkheim gegen Cannstatt werde dann — meint die volkswirthschaftliche Kommission — auch die Generaldirektoren der Staatseisenbahnen um so eher anerkennen, als die einer solchen Bahnhofserstellung entgegenstehenden technischen Bedenken nicht so schwerwiegend seien, dass sie nicht behoben werden könnten. Was die Führung der linksufrigen Neckarbahn von Stuttgart aus betreffe, so habe sich die Kommission darüber allerdings bis jetzt nicht geäussert; sie glaube aber nun, nachdem die Leitung der Verkehrsanstalten in ihrer Antwort auf den ersten Bericht der Kommission die vier hierfür in Betracht kommenden Lösungen einer Erörterung unterzogen habe, sich jetzt dazu äussern zu sollen. Was die Führung der einzelnen in Frage kommenden Linien anbelange, so seien die Bedenken, welche sich einer Bahnführung über Cannstatt, die Berger Insel und durch Berg entgegenstellen, in den Motiven und der Antwort des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, eingehend gewürdigt. In Ergänzung dieser Ausführungen seien von der Kommission noch diejenigen Gesichtspunkte hervorzuheben, welche bei einer Bahnführung durch den Stöckach nach Gaisburg zu Bedenken Veranlassung geben. Dieses Projekt werde auch nach der Ansicht der Regierung die meisten Kosten verursachen und die Kommission halte sich nicht sicher, ob diese Kosten bei einer Führung der Bahn quer durch einen Theil der Stadt hindurch nicht die von der Regierung in Anschlag genommenen Summen sehr erheblich überschreiten. Eine Schattenseite des von der Regierung empfohlenen Stöckachprojektes scheine der Kommission auch zu sein, dass der Stöckachhaltepunkt in Stuttgart genügende Ausdehnung auch zur Aufnahme des Güterverkehres nicht zu haben scheine und dass bei demselben von der freien Strecke aus keine Industriegleise abgezweigt werden können. Auch die Durchquerung eines Stadttheiles und die Ueberbrückung der Neckarstrasse, der nahezu einzigen Verkehrsader zwischen Stuttgart und Cannstatt, in einer Höhe von 4,6 m möchte die Kommission nicht leicht nehmen. Endlich verursache auch die Durchkreuzung der königlichen Anlagen in ihrer unteren Hälfte der Kommission die ernstesten Bedenken, die auch durch den Hinweis auf das Beispiel anderer Städte, wie Berlin, Wien, Hamburg nicht gehoben worden seien. Die Kommission möchte bezweifeln, ob die Verhältnisse dort ähnliche seien. Stuttgart liege eingeschlossen in einem Thal, das allmählich von allen Seiten überbaut werde; an grösseren freien Plätzen habe es, von seinen Kirchhöfen abgesehen, nur die königlichen Anlagen aufzuweisen, welche so allein dem Luft- und Erholungsbedürfniss einer grossen Bevölkerung zu dienen geeignet seien. Die erhebliche Schädigung des Landschaftsbildes durch Verkümmerung der Aussicht auf die König Karlsbrücke dürfte mindestens wettgeschlagen werden durch die Entstellung des einzigen ebenen Spazierganges in Stuttgart durch einen Viadukt mit 27 Bögen, ganz zu schweigen davon, dass der Stuttgarter Jugend ihr einziger mit Mühe erworbener Spielplatz ohne Noth doch auch nicht verkümmert werden sollte. Der Führung zweier parallelen zweispurigen, für Schnellzüge bestimmten Hauptbahnen auf dem rechten und auf dem linken Neckarufer würde nach der Ansicht der Kommission eine Erweiterung der bestehenden Neckarbahn durch vier Gleise entschieden vorzuziehen sein, selbst wenn erhebliche Opfer dafür gebracht werden müssten, weil dabei der Betrieb einheitlicher und sparsamer gestaltet werden könnte. Die diesem Projekte entgegenstehenden technischen Schwierigkeiten seien von der Regierung zwar erwähnt, aber nicht ausgeführt; die Hauptschwierigkeit dürfte wohl in der Erwerbung des benöthigten Areals liegen.

Dieses alles halte die Kommission ab, dem von der Regierung vorgelegten Projekt ihre Zustimmung zu ertheilen. So dringlich die Sache erscheinen möge, glaube die Kommission doch, dass den Interessen des Landes mehr gedient wäre, wenn die Regierung unter wiederholter Würdigung und Prüfung der von der Kommission hervorgehobenen Gesichtspunkte sich zur wiederholten Aufstellung eines Projektes entschliessen würde, welches klarlegt, ob es sich um eine Vororte- oder eine Schnellzuglinie handelt und welches den allgemeinen, von der Kommission schon in ihrer ersten Aeusserung betonten Gesichtspunkt des Zusammenhanges der Einführung dieser Bahn in den Stuttgarter Hauptbahnhof mit der künftigen Gestaltung desselben gleichfalls ins Auge fasse.

Die Kommission beantragt mit allen gegen eine Stimme, die Kammer der Abgeordneten wolle beschliessen:

> in die Berathung des Gesetzentwurfes zur Zeit nicht einzutreten und an die königliche Regierung das Ansuchen zu richten, bei der grossen Wichtigkeit und Tragweite der ganzen Frage das besondere Gutachten auswärtiger Sachverständiger einzuholen.

Die königliche Regierung hat inzwischen f ü r d i e s e n L a n d t a g, der demnächst zu Ende geht, den Gesetzentwurf zurückgezogen und es wird sich wohl die neu zu wählende Kammer, die im nächsten Frühjahr zusammentritt, mit ihm zu beschäftigen haben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat September d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im September 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 506,45 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im September 1900					
aus dem Personenverkehre	49 296 091	+ 5 339 041	1 157	+ 106	+ 10,09
aus dem Güterverkehre	101 082 542	+ 3 456 471	2 330	+ 36	+ 1,57
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende September 1900					
aus dem Personenverkehre	255 277 774	+ 22 133 236	7 050	+ 499	+ 7,62
aus dem Güterverkehre	505 823 898	+ 35 036 816	13 718	+ 725	+ 5,58
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1900					
aus dem Personenverkehre	60 946 047	+ 2 741 498	9 782	+ 278	+ 2,93
aus dem Güterverkehre	108 524 848	+ 5 596 925	17 134	+ 597	+ 3,61

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat September d. J. stellen sich auf 123 351 000 ℳ. und übertreffen die vorjährige Zahl um 7 246 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 36 510 000 (+ 3 932 000) ℳ., der Güterverkehr 79 752 000 (+ 3 323 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 7 089 000 (— 9 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 30. September d. J. sind 723 658 000 ℳ. oder 51 454 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 18 803 000 ℳ. auf den Personenverkehr, mit 32 429 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 222 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— **Gütertarife im Uebergangsverkehr von und nach Kleinbahnen.** In Bezug auf diese wichtigste Lebensfrage für die Kleinbahnen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, welcher von der gesammten Kleinbahnwelt mit Freuden begrüsst werden wird, da er bei den Massengütern der Ausnahmetarife eine Kürzung der in die Staatseisenbahntarife eingerechneten Abfertigungsgebühr um 2 ₰ für 100 kg, also 2 ℳ. für die Wagenladung von 10 t, unter gewissen Voraussetzungen für zulässig erklärt. Der Erlass hat folgenden Wortlaut:

„Die durch Erlass vom 17. März d. J. angeordneten Untersuchungen haben zu dem Ergebniss geführt, dass für die Staatseisenbahnen durch den Uebergang von Gütern nach und von Kleinbahnen besondere Vortheile und Ersparnisse im Vergleiche zu den übrigen auf den betreffenden Anschlussstationen zur Abfertigung kommenden Sendungen nur ausnahmsweise und jedenfalls nicht in dem Umfange entstehen, dass von diesem Gesichtspunkte aus eine Berücksichtigung der von den Kleinbahninteressenten vielfach hervorgetretenen Wünsche auf allgemeine Auflassung eines Theiles der in die Staatsbahntarife eingerechneten Abfertigungsgebühren gerechtfertigt erscheinen könnte. Nach den infolge jenes Erlasses angestellten weiteren Ermittelungen ist auch ein wirthschaftliches Bedürfniss für ein Zugeständniss dieser Art, abgesehen von den aus der gesetzlichen Sonderstellung der Kleinbahnen sich ergebenden grundsätzlichen Bedenken, nicht anzuerkennen, zumal die Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse der einzelnen Kleinbahnen von einander wesentlich abweichen. Muss hiernach die Bestimmung des Erlasses vom 9. Juni 1894 (E.-V.-Bl. S. 147), wonach bei den von und nach Kleinbahnen übergehenden Sendungen eine Kürzung der Abfertigungsgebühr nur insoweit zugestanden werden kann, als für einzelne Güter die Bewilligung ermässigter Ausnahmetarife im öffentlichen Interesse erforderlich ist, auch für die Folge aufrecht erhalten werden, so erscheint es andererseits nach den inzwischen gesammelten Erfahrungen und im Hinblick auf die von den königlichen Eisenbahndirektionen einberichteten Thatumstände angängig, bei wichtigeren Massenartikeln, namentlich bei solchen, bezüglich deren eine billigere Beförderung durch ihre Aufnahme in die auf den preussischen Staatsbahnen geltenden allgemeinen Ausnahmetarife als wirthschaftlich richtig anerkannt ist (wie Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe, Holz, Wegebaumaterialien) den Anträgen auf weitere Erleichterung der Verfrachtung im Uebergangsverkehr von und nach Kleinbahnen unter gewissen Voraussetzungen entgegenzukommen. Hierbei wird insbesondere zu berücksichtigen sein, ob und inwieweit die Förderung der allgemeinen oder besonderen Verkehrsinteressen des von der Kleinbahn durchschnittenen Gebiets durch eine billigere Verfrachtung bestimmter Artikel bedingt wird; inwiefern dieser Zweck nicht schon durch eine entsprechende Tarifstellung für die Beförderung auf der Kleinbahn erreichbar und aus welchen Gründen diese zur Gewährung der erforderlichen Tarifermässigung etwa nicht in der Lage ist; für welche Güter und Stationsverbindungen — sei dies nur im Versand oder im Empfang der Kleinbahn oder in beiden Verkehrsrichtungen — die staatsbahnseitig zu bewilligende Frachterleichterung nothwendig wird; ob und welche nachtheiligen Folgen und Berufungen für andere Gebiete und Erwerbszweige davon zu erwarten sind und welche Gewähr dafür besteht, dass die Ermässigung den Verfrachtern zu gute kommt, anstatt von den Kleinbahnunternehmungen zu einer Aufbesserung ihrer Frachtantheile benutzt zu werden. Eine Zuwendung des aufzulassenden Theils der Abfertigungsgebühr an die Kleinbahnunternehmungen oder an Betriebsunternehmer von Kleinbahnen kann im allgemeinen nicht in Betracht kommen und ebensowenig einer in finanzieller Hinsicht etwa schwierigen Lage derselben eine ausschlaggebende Bedeutung zuerkannt werden, da das staatliche Interesse an den Kleinbahnen durch Gewährung von Beihilfen und durch günstige Bedingungen bei dem Abschluss der Verträge über Einmündung, Mitbenutzung von Bahnhofsanlagen, Betriebsmitteln u. dergl. besonders bethätigt wird, eine darüber hinausgehende Unterstützung der Kleinbahnen durch Ueberlassung eines Theils der staatlichen Frachteinnahmen aber im allgemeinen nicht zulässig ist. In der Regel wird bei den gedachten Artikeln eine Kürzung der Abfertigungsgebühr um 2 ₰ für 100 kg für ausreichend zu erachten sein, während die Entscheidung darüber, ob diese Erleichterung in Form von Uebergangs- oder direkten Tarifen zu gewähren, eine Zweckmässigkeitsfrage der besonderen Verhältnisse des Einzelfalles bleibt. Erscheint im Einzelfalle ein Nachlass der staatlichen Abfertigungsgebühr im Uebergangsverkehr mit Kleinbahnen angezeigt, so gelten bezüglich der Form und Höhe der Kleinbahntarife im allgemeinen dieselben Regeln, welche für den Uebergangsverkehr der Nebenbahnen vorgeschrieben sind.

Die königlichen Eisenbahndirektionen werden beauftragt, die dort gestellten Anträge der Kleinbahnen — auch wenn sie früher bereits abgelehnt sind — von diesen Gesichspunkten aus einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen und sofern diese eine Berücksichtigung der Anträge angezeigt erscheinen lässt, meine Entscheidung hierüber nachzusuchen.“

— **Die Bedingungen für Anlage, Bedienung und Unterhaltung von Anschlussgleisen, Ladebühnen usw.** haben der Handelskammer zu Ruhrort in ihrer Sitzung vom 2. Oktober d. J. Anlass zur Aufstellung verschiedener Beschwerdepunkte gegeben, worüber wir dem betreffenden Berichte folgendes entnehmen. Die Handelskammer findet eine ungerechtfertigte Härte erstens in der Bestimmung, dass die Staatseisenbahnverwaltung sich das Recht vorbehält, die Be- und Entladefristen für den Anschlussgleisbesitzer bis auf 4 Stunden herabzusetzen und zweitens auf denjenigen angeschlossenen Werken, bei welchen ein ununterbrochener Betrieb stattfindet, die Be- und Entladung der zugeführten Wagen auch während der Nachtzeit zu verlangen. Während für die auf Freiladegleisen bereitgestellten Wagen die gewöhnliche Ladefrist 12 Stunden betrage und selbst bei Wagenmangel nicht unter 6 Stunden herab verkürzt werden könne, benachtheilige man gerade diejenigen Befrachter, welche den Bahnen die grössten Transporte zuführten und deshalb die weitgehendste Rücksichtnahme verdienten, in wenig kaufmännischer Weise den kleineren Verladern gegenüber durch eine Verkürzung der ihnen verstatteten Ladefrist bis auf 4 Stunden, obgleich doch gerade mit der Grösse des Betriebes auch die Schwierigkeit der rechtzeitigen Einhaltung so knapp bemessener Fristen wachse. Eine noch weit grössere Härte aber liege in der Maassnahme, dass auch die Nachtstunden in die Ladefristen eingerechnet werden sollten. Denn wenn auch die grossen Hüttenwerke die Arbeiten auf ihren Arbeits- und Ladestellen ununterbrochen Tag und Nacht fortgehen liessen, so finde ein gleiches doch nicht in ihren Kontors statt, und man sei daher bei einer solchen Verkürzung der Ladefristen nicht in der Lage, die zu den fertig gewordenen und zurückzugebenden Wagen erforderlichen Begleitpapiere rechtzeitig bereit zu stellen. Sodann sei drittens die Bestimmung, dass ein Wagenstandgeld auch dann zu erheben sei, wenn für den Anschlussbesitzer eingegangene Wagen wegen Ueberfüllung der Anlagen auf diesen nicht zugestellt werden könnten, in dieser Allgemeinheit nicht haltbar.

Vielmehr werde dieselbe dahin eingeschränkt werden müssen, dass diese strenge Maassnahme nur dann zur Anwendung komme, wenn die Ueberfüllung der Gleise durch den Besitzer und nicht durch die Bahnverwaltung veranlasst worden sei. So sei es z. B. an einzelnen Orten des Handelskammerbezirkes vorgekommen, dass wegen Raummangels auf den Stationsgleisen die Anschlussgleise voll unbestellter Wagen geschoben seien. Ein weiterer Beschwerdegrund liege viertens in der Bedingung, nach welcher die Bahn verlangen könne, dass ihr die Wagen nach dem Bedürfnisse ihres Betriebes geordnet zurückgegeben werden, dass also die Rangirarbeit, für welche sich die Bahn doch die tarifmässige Abfertigungsgebühr bezahlen lasse, bereits vor der Uebergabe durch die Anschlussbesitzer selbst geleistet werde. Zum Schlusse weist die Handelskammer fünftes noch auf die Bestimmung hin, dass die Kosten etwaiger Aenderungen und Erweiterungen der Anschlussgleise in jedem Falle vom Anschlussbesitzer selbst zu tragen seien, und findet auch hierin eine unbillige Härte. In diesem Sinne hat sie sich nun an den Centralverband deutscher Industrieller mit dem Ersuchen gewandt, beim Minister der öffentlichen Arbeiten wegen einer Abänderung der obigen Bestimmungen vorstellig zu werden.

Wir wissen nicht, wie sich der Centralverband in dieser Angelegenheit entschliesst, doch müssen wir, falls er dem Antrage der Handelskammer entsprechen sollte, bezweifeln, dass er in den unter 1, 2, 4 und 5 gedachten Punkten ein erwünschtes Ergebniss erzielen wird. Was namentlich die zu 1 erwähnte Abkürzung der Ladefristen betrifft, so ist doch sehr zu bedenken, dass in Zeiten, wo Wagenmangel herrscht oder auch nur droht, eine möglichste Beschleunigung der Be- und Entladung im Interesse eines raschen Wagenumlaufes und somit im gemeinsamen Interesse der Grossindustrie wie der Eisenbahnverwaltung liegt. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheint es daher keineswegs so unbillig, wenn den Anschlussgleisbesitzern gegenüber noch unter die für Freiladegleise festgesetzte Mindestfrist von 6 Stunden heruntergegangen wird. Denn letztere haben die ihnen zugeführten Wagen regelmässig in ihrer nächsten Nähe und können daher wegen der erforderlichen Maassnahmen weit rascher Verfügung treffen, als ein entfernt wohnender Geschäftsmann, dem die für ihn bestimmten Wagen auf das Freiladegleis gestellt werden. Auch wird es den grösseren Werken, welche auf ihren Arbeitsstellen Nachtdienst haben, keine Schwierigkeit machen, während dieser Zeit für rechtzeitige Bereitstellung der Begleitpapiere zu sorgen. Dagegen erscheint uns die zu 3 erörterte Auffassung der Handelskammer wohl berechtigt und bezweifeln wir nicht, dass die betreffende Bestimmung auch an den entscheidenden Stellen stets in diesem Sinne aufgefasst worden ist.

— **Neue Beförderungsvorschriften.** Von der Eisenbahndirektion Posen sind Beförderungsvorschriften erlassen, die von den bisherigen abweichende neue Grundsätze für den Stückgutverkehr aufstellen. Nach einer kurzen und zutreffenden Begriffsbestimmung der „geschlossenen Stückgutwagen" (Ortswagen, Gruppenwagen, Umladewagen) und „Kurswagen" werden die zur Frachtstückgutbeförderung bestimmten Züge unterschieden in „Stückgüterzüge", bei denen auf Unterwegsstationen Güter ein- und ausgeladen werden, und „Ladungsgüterzüge", die nur Wagenladungsgüter und geschlossene Stückgutwagen befördern, und die wieder zerfallen in „Ortsgüterzüge" — für den Verkehr aller an der Zugstrecke belegenen Stationen —, „Durchgangsgüterzüge", die nur auf bedeutenderen Stationen zum Ein- und Aussetzen von Wagen halten, und „Ferngüterzüge", die aus einem Verkehrsgebiete in das andere geschlossen übergeführt werden.

Sodann werden folgende Vorschriften gegeben:

„1. Oberster Grundsatz bei der Frachtstückgutverladung ist die Bildung geschlossener Stückgutwagen auf möglichst weite Entfernungen. Soweit hierbei nicht sofort geschlossene Ortswagen gebildet werden können, mithin unterwegs eine Umladung erforderlich wird, dürfen geschlossene Stückgutwagen nur nach Stationen abgerichtet werden, die als Umladestation ausdrücklich bezeichnet sind.

Die Güterabfertigungsstellen werden angewiesen, der Abrichtung von geschlossenen Stückgutwagen ihre ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und das unterstellte Verladepersonal eingehend zu unterweisen. Es ist in gegebenen Fällen nicht so sehr auf die hohe Ausnutzung der Wagen Bedacht zu nehmen als auf die Vorschiebung von Stückgutmengen nach der weitest gelegenen Umladestation. Es würde z. B. bestimmungswidrig sein, wenn Posen einen geschlossenen Stückgutwagen, in dem sich genügend Gut für einen besonderen Wagen nach Falkenberg oder Leutzsch befindet, auf Cottbus abrichtete. In diesem Falle würde vielmehr das nach Stationen über Falkenberg oder Leutzsch hinaus bestimmte Gut in einem besonderen geschlossenen Wagen nach Falkenberg oder Leutzsch vorzuschieben sein. Bei umsichtiger Beobachtung dieser Anordnung wird sich auch vielfach die Einstellung von Kursbeiwagen vermeiden lassen.

2. Geschlossene Stückgutwagen sollen in der Regel beim Vorhandensein von mindestens 2000 kg (Taxgewicht) für eine bestimmte einzelne Station (Ortswagen) oder eine Umladestation (Gruppen- und Umladewagen) gebildet werden.

3. Mit weniger als 2000 kg beladene Wagen dürfen als geschlossene Stückgutwagen nur abgefertigt werden, wenn der Wagen räumlich ausgefüllt ist oder zwingende Verhältnisse vorliegen (besondere Schwierigkeit der Ent- und Umladung, Zollrücksichten u. dergl.).

4. Die Vereinigung der Frachtstückgüter zu geschlossenen Stückgutwagen hat täglich mindestens einmal zu erfolgen, sofern nicht etwa für einzelne Stationen von der vorgesetzten Verkehrsinspektion andere Anordnung getroffen wird.

5. Alle nicht zur Bildung geschlossener Stückgutwagen verwendeten Stückgüter sind in Kurswagen zu verladen.

6. Die Beförderung der Frachtstückgüter hat mit dem nächsten hierzu bestimmten Zuge, spätestens aber binnen 24 Stunden nach der Auflieferung zu erfolgen.

7. Geschlossene Stückgutwagen sind nach Möglichkeit mit Durchgangs- und Fernzügen zu befördern.

8. Die Papiere zu den geschlossenen Stückgutwagen sind, wo irgend angängig, mit passenden Personenzügen unter Briefumschlag an die Bestimmungs- oder Umladestation vorauszusenden.

9. Zu jedem Wagen, dessen Begleitpapiere vorausgesandt werden, ist an Stelle derselben von der voraussendenden Dienststelle eine Begleitkarte nach vorgeschriebenem Muster auszufertigen."

Aehnliche Vorschriften sind neuerdings auch von einer Anzahl anderer preussischer Eisenbahndirektionen erlassen worden.

— **Ein gefährdeter Eisenbahnzug.** Aus Cassel wird dem „Berl. Lok.-Anz." geschrieben: In der verbrecherischen Absicht, den Frühpersonenzug der Cassel-Waldkappeler Bahn — welcher erfahrungsgemäss stets überwiegend mit Arbeitern besetzt ist — zur Entgleisung zu bringen und ein fürchterliches Eisenbahnunglück herbeizuführen, haben mehrere Schandbuben in der Nacht vom 5. zum 6. d. Mts. zwischen den Stationen Nieder-Zwehren und Waldau — also in nächster Nähe von Cassel — zwei eiserne Schwellen der Länge nach auf den linken Schienenstrang gelegt und durch grössere Steine befestigt und ferner 18 grosse Steine auf den rechten Schienenstrang gelegt. Das schier unglaubliche Verbrechen muss in den Stunden von 9 Uhr Abends bis 5¾ Uhr Morgens ausgeführt sein. Zum Glück hat der Lokomotivführer das Hinderniss noch frühzeitig genug gesehen und den Personenzug knapp vor dem Hinderniss zum Stehen gebracht, sonst wäre namenloses Unglück geschehen. Zu bemerken ist, dass die Bahnstrecke eines regelmässigen Bahnwärterdienstes entbehrt, weil auf derselben sekundärer Betrieb herrscht. Alle Bemühungen, der Verbrecher habhaft zu werden, sind bis jetzt leider erfolglos geblieben. Die Eisenbahndirektion in Cassel hat deshalb auf Ermittelung des oder der Thäter eine Belohnung von 300 *M.* ausgesetzt.

— **Eisenbahnprojekt durch das nordöstliche Jeverland.** Wegen des Baues einer derartigen Bahn hatte sich — den „Oldb. Nachr. f. Stadt u. Land" zufolge — die Kommission mit einer Eingabe an das Reichsmarineamt gewandt, um dieses für das Projekt einer Bahn von Wilhelmshaven aus nach Norden zu erwärmen und zu veranlassen, aus strategischen Rücksichten zu der Anlage einen Zuschuss zu gewähren. Auf diese Eingabe ist nunmehr die Antwort erfolgt, dass das Reichsmarineamt nicht in der Lage sei, dem Antrage Folge zu leisten.

Die betheiligten Gemeinden werden sich hoffentlich durch diesen Misserfolg nicht abschrecken lassen und die Angelegenheit in thatkräftiger Weise weiter verfolgen. Dazu aber wird es in erster Linie nothwendig sein, dass ein von sachverständiger Seite aufgestellter Bauplan Aufklärung über die Höhe der voraussichtlichen Kosten gibt, damit die Vertretungen der betheiligten Körperschaften, denen eine Vorbelastung von im ganzen 10 % der Baukosten und unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens angesonnen wird, sich über die ihnen zufallenden Antheilsbeträge klarmachen können.

— **Vorkonzessionen für Eisenbahnen in Bayern.** Der Bauunternehmung Sager & Wörner in Aschaffenburg wurde die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Lokalbahn a) von Bichl über Heilbrunn nach Krankenheil bei Tölz und b) von Staltach nach Schlehdorf auf die Dauer eines Jahres ertheilt; ferner der Gemeinde Pasing die ihr ertheilte Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn von Pasing bis zur Burgfriedensgrenze München, dann der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee die Frist zur Einreichung der Einzelpläne für die Strecke Gmund-Tegernsee auf ein weiteres Jahr verlängert.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monate September d. J. sind auf diesen Eisenbahnen 3 388 796 Personen und 716 886 t Güter gegen 3 112 105 bezw. 735 281 in demselben Monate des Vorjahres befördert worden. Die Einnahmen im September d. J. stellten sich zusammen auf 4 956 000 ℳ, d. i. 252 882 ℳ mehr wie im gleichen Monate 1899. Die Gesammteinnahme betrug vom 1. April bis Ende September d. J. 27 680 000 ℳ, d. i. 1 477 758 ℳ mehr wie in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

— **Gefährdung eines Eisenbahnzuges zwischen Dippelsdorf und Moritzburg.** Am 17. d. Mts. ist der Zug 3381 zwischen Dippelsdorf und Moritzburg durch das von unbekannter Hand erfolgte Auflegen eines grossen plattenförmigen, etwa 150 kg schweren Granitsteines sowie eines 3,50 m langen hölzernen Brückenbelags (nach dessen Abhebung von der in der Nähe des Thatortes belegenen Grossteichbrücke) auf das Gleis gefährdet worden. Die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen sichert demjenigen, welcher den Thäter zuerst dergestalt zur Anzeige bringt, dass dessen Bestrafung herbeigeführt werden kann, eine Belohnung von 150 ℳ zu, deren Vertheilung nach Befinden auch unter mehrere bei der Entdeckung des Thäters betheiligte Personen vorbehalten bleibt.

— **Ueber das Eisenbahnunglück bei Heidelberg** schreibt man der „Münch. Allg. Ztg.“: „Die Ursache des schweren Eisenbahnunglücks bei der Station Karlsthor ist hinreichend aufgeklärt. Sie liegt in der Verfehlung eines Beamten, der gegen seine Vorschrift gehandelt und dem von Schlierbach kommenden Personenzug die Bahn freigegeben hat, während der Lokalzug noch auf der Strecke stand; daher ist es gekommen, dass der Personenzug auf den Lokalzug auffuhr. Man hat nun bemängelt, dass die Verwaltung einen so jungen Beamten an diese Stelle gesetzt hat. Wir können uns diesem Vorwurf nicht anschliessen. Der Beamte besass das Alter, das die Vorschriften des Bundesraths für die Befähigung als Bahnpolizeibeamter und die Ausübung fahrdienstlicher Funktionen verlangen; er war 21 Jahre alt und stand seit vier Jahren im Stationsdienst; von einem 21 jährigen Menschen kann die nöthige Gewissenhaftigkeit und das nöthige Verantwortlichkeitsgefühl erwartet werden, und es scheint uns kein Grund vorhanden zu sein, jungen Beamten, die sich gut geführt haben, die Stellung eines Stationshilfsbeamten zu verschliessen. Aus der Katastrophe aber ergibt sich auch eine Lehre für das Publikum: In Baden fehlt die Bahnsteigsperre. Weil diese Sperre noch nicht eingeführt ist und das Publikum in übergrosser Zahl zu dem Lokalzug zugelassen worden ist, hat derselbe mit so viel Personen angefüllt werden können, dass, wie es heisst, viele auf den Trittbrettern der Wagen standen; mit dem Fehlen der Sperre und mit der Ueberfüllung des Zuges hing es weiter zusammen, dass auf der Station Karlsthor mehr als die vorgesehene Aufenthaltszeit dazu verbraucht wurde, um die Fahrkarten der Mitfahrenden nachzusehen, und inzwischen ist der Personenzug von Schlierbach herangebraust.“ Jetzt rufen auch demokratische Zeitungen nach der Bahnsteigsperre. So schreibt die „Frankf. Ztg.“: „Wir wissen, dass die Zweite Kammer sich immer in der überwiegenden Mehrheit gegen die von Minister v. Brauer befürwortete Maassregel ausgesprochen hat, wir hoffen aber, dass auf dem nächsten Landtage endlich eine Maassregel gutgeheissen wird, die nicht nur sich überall bewährt hat, die auch einen Theil der Verkehrssicherheit gewährleistet und vor allem das Fahrdienstpersonal entlastet. In dieser Frage darf man auch dem Publikum zumuthen, ein Stück seiner Bequemlichkeit zum Opfer zu bringen.“

Die Ueberzeugung von der Zweckmässigkeit und den vortheilhaften Wirkungen der so lange und so heftig angefeindeten Bahnsteigsperre scheint hiernach auch in Kreisen, welche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung keineswegs eine besondere Vorliebe entgegenbringen, immer mehr Eingang zu finden. Es ist dringend zu hoffen, dass man sich auch an denjenigen Stellen, die sich bislang zu einer Gutheissung dieser für die Betriebssicherheit so ausserordentlich förderlichen Maassregel nicht haben entschliessen können, jetzt eines besseren besinnt und dass der badischen Regierung in ihrem Bestreben, diese wohlthätige Einrichtung einzuführen, von ihrem Landtage keine Hindernisse mehr in den Weg gelegt werden.

— **Zollhinterziehungen im Ostende-Wiener Expresszug.** Vor einiger Zeit gelangten Zollhinterziehungen, welche sich ein Bediensteter der internationalen Schlafwagengesellschaft auf dem Wien-Ostender Expresszug zu Schulden kommen liess, bei dem Uebergang des Zuges über die deutsche Grenze bei Herbesthal zur Entdeckung durch die preussische Zollbehörde. Die Sache kam vor einigen Tagen zur Verhandlung vor der Strafkammer in Aachen. Angeklagt war der aus Suhl in Thüringen stammende, zuletzt in Ostende wohnende 31 jährige Koch Heyland. Er war beschuldigt, im Jahre 1900 fortgesetzt die Eingangsabgaben von nicht zollfreien Gegenständen hinterzogen sowie frisches Rind- und Kalbfleisch, dessen Einfuhr verboten war, aus dem Auslande eingeführt zu haben. Auf Grund einer Mittheilung der österreichischen Behörde wurde am 17. August d. J. in Herbesthal der von Ostende dort ankommende Expresszug (Ostende-Wien) von preussischen Zollbeamten einer Revision unterzogen und dabei festgestellt, dass von Angestellten des Küchen- und Proviantwagens Schmuggeleien in grösserem Maassstabe schon seit langer Zeit mit Erfolg ausgeführt worden sind. Die Unterschleife waren dadurch bewerkstelligt worden, dass die Verschlusseinrichtungen der Proviantkisten in raffinirter Weise gemacht worden waren. Die verschiedenen zollamtlich verschlossenen Vorrathskisten wurden nämlich fortgesetzt in der Weise geöffnet, dass die Schrauben, mit welchen die feingearbeiteten Kunstschlösser befestigt waren, losgelöst und nach Entnahme von Proviant aus der Kiste wieder festgedreht wurden. Nachdem die Zollbeamten diese Thatsache festgestellt hatten, wurde der in dem Expresszug als Küchenchef angestellte Heyland verhaftet, der sofort ein umfassendes Geständniss ablegte. Nach seiner Angabe hat er seit seiner am 1. Juni 1899 erfolgten Anstellung als Koch bei der internationalen Schlafwagengesellschaft etwa 36 Fahrten gemacht und dabei durchschnittlich in jedem Zuge 4 bis 5 kg Rindfleisch, 2 kg Kalbfleisch, 1 kg Zucker, 1 kg Schinken, 1,5 kg Kaffee, 1 kg Sardinen, 0,20 kg Wurst, 2 kg Geflügel, 0,70 kg Heringe und 2 kg Konserven unterschlagen. Die Zollbeträge dieser Durchschnittsmenge der 36 Fahrten belaufen sich auf 145 ℳ. Im Verhandlungstermine versuchte Heyland sein früher gemachtes Geständniss erheblich einzuschränken, wobei er ferner behauptete, er habe von dem Schmuggel nicht den geringsten Nutzen gehabt, wohl dagegen die internationale Schlafwagengesellschaft. Das Urtheil gegen den Angeklagten lautete wegen fortgesetzter Defraudation und Kontrebande, begangen in einheitlichem Zusammenhange mit Vergehen gegen das Einfuhrverbot, auf eine Geldstrafe von 955 ℳ, ferner auf einen Monat Gefängniss sowie auf Erlegung des Werthes der nicht beschlagnahmten Gegenstände, der Sachen, welche im Laufe der fraglichen Zeit geschmuggelt worden sind, in Höhe von 826 ℳ und 446 ℳ. Die erkannte Strafe wurde durch die Vorhaft als verbüsst erachtet und die internationale Schlafwagengesellschaft für sämmtliche festgesetzten Geldbussen sowie für die durch den Prozess entstandenen Kosten haftbar erklärt. Der Vertreter der Gesellschaft beabsichtigt, gegen das Urtheil Revision einzulegen.

— **Das tragische Ende des schlafenden Bremsers.** Unseren Lesern ist aus dem Vortrag des Vertrauensarztes der sächsischen Staatsbahnen Herrn Dr. Gilbert-Dresden über die Eisenbahn-Gesundheitslehre das Wesentliche aus der wunderbaren und traurigen Krankengeschichte des vor 18 Jahren durch einen Eisenbahnunfall verletzten und seit der nach etwa 3 Monaten erfolgten äusseren Heilung der Wunden einem starrkrampfähnlichen Zustand verfallenen Bremsers Dittrich bekannt (Nr. 12 S. 170 d. Ztg.). Nun waren seit längerer Zeit Gerüchte in Umlauf, der Unglückliche hätte es verstanden, die langen Jahre hindurch alle Aerzte zu täuschen; man wollte vom Nachbargrundstück aus bemerkt haben, dass der „schlafende Bremser“ sein Bett selbständig verlassen und verschiedene häusliche Arbeiten verrichtet habe. Dies war gegenüber den langjährigen sorgfältigen Beobachtungen und Feststellungen der Aerzte schon an sich höchst unwahrscheinlich. Es fand nun auf Veranlassung der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen eine nochmalige sorgfältige Untersuchung durch 2 Aerzte statt; auch diese Aerzte stellten nochmals die Fortdauer des krankhaften Zustandes Dittrich's fest, befürworteten aber zwecks Beseitigung aller Zweifel eine 14 tägige Beobachtung Dittrich's in einem Krankenhause. Dr. med. Quenzel-Löbtau, welcher den bedauernswerthen Mann lange Jahre behandelt hat, setzte, wie den „Berl. N. N.“ geschrieben wird, in Gegenwart von Aerzten und Vertretern der Presse den Körper Dittrich's einem starken elektrischen Strome aus, dessen Einwirkung jeder seiner Bewegungen noch mächtige gesunde Mensch mit aller Kraft abzuwehren versucht hätte — Dittrich reagirte absolut nicht darauf. Ebenso wenig zeigte er irgend welche Empfindung, wenn man ihn kitzelte und mit Nadeln in Bein und Fusssohle stach. Nur bei Nadelstichen in die Wange zog sich die Stirn ein wenig in Falten. Die Aerzte machten ausserdem verschiedene Versuche, die Kniegelenke zu biegen, aber völlig vergeblich. An die Möglichkeit eines Gehens vom Bett bis ans Fenster war hiernach nicht im entferntesten zu denken. Die erwähnten Beobachtungen der Nachbarn und des Polizisten beruhten daher auf Irrthum, der dadurch begünstigt wurde, dass sie bei dem ungewissen Licht des ersten Tagesgrauens vorgenommen wurden.

Die Angelegenheit hat nun einen ungemein tragischen Ausgang genommen. Dittrich wurde am 18. d. Mts., am Tage, da seine Ueberführung in ein Krankenhaus stattfinden sollte, mit durchschossener Stirne todt aufgefunden, seine Frau hatte ihn getödtet und dann sich selbst an der Stubenthür erhängt. In einem hinterlassenen Briefe entschuldigt die Frau ihre ent-

setzliche That damit, dass es ihr unmöglich gewesen sei, die verletzenden Nachreden über sich und ihren Mann länger zu ertragen. Und das ist ihr zu glauben. Viele Jahre hatte schon Neid und Klatschsucht die arbeitsame, ordentliche Familie, in deren kleiner Wohnung es stets sauber aussah, verfolgt, überall wurde sie scheel angesehen, tausendfach liess man es sie merken, dass sie den Staat um die Pension betröge, eine behördliche Vernehmung, eine ärztliche Untersuchung folgte der anderen. Dazu kam die täglich sich erneuernde Sorge um den hilflosen Mann, der gepflegt und gehegt werden musste, und endlich der weitere niederdrückende Umstand, dass ein Kind der Familie taubstumm ist. Alles das hat an der Seele der schwer geprüften Frau furchtbar genagt, ihre That ist allem Anscheine nach das Ergebniss langer Qualen und Kämpfe, nicht der Ausfluss des Schuldbewusstseins gewesen.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath Janssen, Mitglied der Eisenbahndirektion in Bromberg, ist zum Oberbaurath mit dem Range der Oberregierungsräthe ernannt worden.

Auf die Stelle des Eisenbahnbauinspektors in Hall (Württemberg) ist der Eisenbahnbauinspektor Schmidt in Pforzheim versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Bau des zweiten Gleises der Kaschau - Oderberger Eisenbahn.** Die anhaltende Verkehrssteigerung auf dieser Bahn lässt eine Ausgestaltung der Betriebseinrichtungen auf ihren Linien immer nothwendiger erscheinen; die Legung des zweiten Gleises wird demnach auch seit einiger Zeit in ernste Erwägung gezogen. Hinsichtlich der österreichischen Linie sind die hierauf abzielenden Verhandlungen zwischen der Verwaltung der Gesellschaft und dem Eisenbahnministerium im Zuge. Inzwischen wächst aber der Verkehr in einem Maasse, welches sofortige Vorkehrungen vom Gesichtspunkte der Betriebssicherheit unausweichlich macht. Seit der Einführung der Sommerfahrordnung wird der Berlin-Budapester Expresszug über die Kaschau-Oderberger Bahn geleitet. Das Eisenbahnministerium hat seiner Zeit im Hinblicke auf die vorgedachte Sachlage dieser Belastung der gesellschaftlichen, auf österreichischem Gebiete gelegenen Linie mit einer dieselbe auf das Höchste anspannenden Leistung nur für die Dauer der Sommerfahrordnung zugestimmt. Nunmehr ist, wie verlautet, vom Eisenbahnministerium die Fortdauer der Leitung des genannten Expresszuges über die österreichische Linie nur unter der Bedingung genehmigt worden, dass im Bedarfsfalle jeweilig eine Entlastung der Bahn durch Ablenkung anderweitiger Verkehre auf Hilfswege erfolgt. Jedenfalls liegen die Verhältnisse derart, dass die Legung des zweiten Gleises auf der gesammten österreichischen Linie — bisher ist ein solches nur in der Theilstrecke Jablunkau - Landesgrenze gelegt worden — nicht mehr wird hinausgeschoben werden können.

— **Mühlkreisbahn.** Mit dem 18. d. Mts. ist der Betrieb der Mühlkreisbahn (Urfahr nächst Linz nach Aigen) an die Staatseisenbahnverwaltung übergegangen. Zur Leitung des Betriebes und zur Führung der Geschäfte dieser Lokalbahn ist in Unterordnung unter die Staatsbahndirektion Linz eine Betriebsleitung in Urfahr bestellt. Diese hat die Dienstgeschäfte der genannten Bahn noch bis auf weiteres nach den bis zum Zeitpunkte der endgültigen Uebernahme für deren Besorgung gültig gewesenen Dienstvorschriften mit der Maassgabe zu besorgen, dass in den Fällen, in welchen nach den erwähnten Dienstvorschriften der Betriebsleiter der Mühlkreisbahn bisher an die Betriebsunternehmung dieser Bahn Bericht zu erstatten hatte oder an die Genehmigung der letzteren gebunden war, nunmehr im allgemeinen an die Staatsbahndirektion Linz zu berichten ist. (In einzelnen Punkten erfuhr der selbständige Wirkungskreis der Betriebsleitung gegenüber den früheren Dienstvorschriften eine Erweiterung.)

Die Bediensteten der Mühlkreisbahn werden nicht unter die Staatsbahnbediensteten eingereiht und nach wie vor nach den für sie bei der Mühlkreisbahn bestandenen Bestimmungen behandelt werden.

Durch die für Anfang November d. J. in Aussicht stehende Eröffnung der Verbindungsstrecke Linz-Urfahr (mit der neuen Donaubrücke) wird die Mühlkreisbahn Anschluss an die Staatsbahnstrecke Wien-Linz-Salzburg erhalten.

— **Das Wahlprogramm der österreichischen Industriellen.** Der Centralverband der Industriellen Oesterreichs hat als Vertreter der fachlich organisirten Industriellen anlässlich der bevorstehenden Reichsrathswahlen ein Wahlprogramm veröffentlicht, welches folgende, das Verkehrswesen betreffende Stellen enthält:

„Die Industrie bedarf im Zeitalter des Verkehrs möglichst ungehinderter und möglichst billiger Benutzung der Verkehrseinrichtungen. Eine vollständige Reform des Frachtentarifwesens durch Vereinfachung der bestehenden tarifarischen Bestimmungen, durch entscheidende staatliche Einflussnahme auf das Tarifwesen der Privatbahnen, die Erstellung billiger Frachtentarife sind Forderungen, die erfüllt werden müssen. Die Verwirklichung der neuen Alpenbahnen, die zweckmässige Ausgestaltung des Haupt- und Lokalbahnnetzes, die endliche Inangriffnahme der Herstellung der Wasserstrassen, welche den Bahnverkehr entlasten und dem Massentransport wohlfeilere Bedingungen schaffen, fordern rasche und thatkräftige Leistungen der Gesetzgebung. Sind doch Jahre um Jahre vergangen, seitdem die Erbauung des Donau-Oder- und des Donau-Elbekanals, zu gereiften Projekten ausgestaltet, von allen Berufsschichten des Reiches gefordert wird, ohne dass ein entscheidender Schritt nach vorwärts geschah, während doch die glückliche Lösung dieser hochwichtigen Frage so vielen wirthschaftlichen Nothständen, insbesondere auf dem Gebiete der Kohlenversorgung, am wirksamsten vorzubeugen vermöchte. Die andauernden Schwierigkeiten, denen die Industrie bei der Kohlenversorgung begegnet, weisen auf die Hebung des natürlichen Schatzes, den die österreichischen Alpenländer in der Fülle ihrer Wasserkräfte besitzen."

— **Die Kohlenschürfungen der Südbahn.** Wie s. Zt. gemeldet (vgl. Nr. 76, S. 1154 d. Ztg.), hat die Südbahn auf den ihr gehörigen Gründen im Gonobitzer Kohlenrevier erfolgversprechende Schürfungen in grösserem Maasse unternommen. Die „Deutsche Wacht" in Cilli bringt hierzu folgende nähere Mittheilungen: „Die Schürfungen der Südbahn sind bei der künstlichen Kohlentheuerung gewiss zeitgemäss und nur zu begrüssen. Thatsächlich soll man schon an 1,5 m starke Flötze gestossen sein. Am ergiebigsten dürften die Schürfungen in Radldorf, Agnesberg, Feistenberg oder Gonobitzdorf und am nördlichen Abhang von St. Barbara und Malahorn werden. Sachverständige, welche mit den geologischen Verhältnissen des Gonobitzer Bergreviers durch langjährige Thätigkeit daselbst vertraut sind, vermuthen das Hauptkohlenlager in der Thalsohle von Retschach einerseits bei Gonobitz und andererseits von Gonobitz bis Plankenstein. Der Aufschluss reichlicher Kohlenlager wird zur Belebung des Bahnverkehrs der Bahn Gonobitz-Pöltschach beitragen, den Ausbau von Gonobitz nach Oberdolitsch ermöglichen und die Schaffung von Industrieunternehmungen fördern."

— **Ueberwachung von Umladungen der unter Zollverschluss rollenden Eisenbahnfrachtwagen.** Nach einer Entscheidung des österreichischen Finanzministeriums ist für die gefällsamtliche Ueberwachung von Umladungen der unter Zollverschluss rollenden Eisenbahnfrachtwagen eine Vergütung von der Bahnverwaltung auch dann nicht zu fordern, wenn die Umladung ausserhalb des Amtsplatzes oder ausser den Amtsstunden stattfindet, sofern diese Ueberwachung aus Anlass eines zufälligen Transporthindernisses (z. B. Heisslaufen eines Wagens) von der Bahnverwaltung in Anspruch genommen wird.

— **Ausstand der Magazinarbeiter der Südbahn in Triest.** Am 18. d. Mts. sind die Magazinarbeiter und Verschieber der Südbahn in Triest — etwa 500 bis 600 an der Zahl — in den Ausstand getreten, nachdem die Verwaltung der Südbahn ihnen in der letzten Zeit wohl mehrfache Zugeständnisse gemacht hatte, jedoch ihre Wünsche wegen Abschaffung der Akkordarbeit, Einführung eines Mindesttagelohnes von 3 Kronen 60 Heller usw. nicht erfüllen zu können erklärte. Infolge dieses Ausstandes sahen sich die Verwaltungen der Südbahn und der Staatsbahnen genöthigt, die Annahme von Frachtgütern zur Beförderung nach Triest Südbahnhof sowie die Aufnahme von Frachtgütern in dieser Station einzustellen. Sendungen nach und von Triest Freihafen sowie nach und von den übrigen Abfertigungsstellen in Triest, insbesondere auch nach der Station Triest St.-Andrä der österreichischen Staatsbahnen werden nach wie vor angenommen. Die Südbahngesellschaft ist bemüht, durch Heranziehung von Arbeitskräften aus anderen Stationen die Verkehrsunterbrechung möglichst rasch zu beheben. Neueren Nachrichten zufolge haben inzwischen 500 Arbeiter die Arbeit wieder aufgenommen.

— **Die Betriebsleistungen der Strassenbahnen in Wien.** Nach einer von der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen verfassten Zusammenstellung der Betriebsleistungen der Strassenbahnen in einer Reihe von Städten betrug die Zahl der im Jahre 1899 auf einen Tag und Kilometer entfallenden Wagenkilometer: bei den Berliner Strassenbahnen (Betriebslänge 268 km) 523, bei den Wiener Strassenbahnen (Betriebslänge 83,9 km) 740, bei der Budapester Stadtbahn und Strassenbahn (Betriebslänge 80 km) 594, bei den Hamburger Strassen- und Trambahnen (Betriebslänge 123,7 km) 588, bei den Dresdener Strassenbahnen (Betriebslänge 104 km) 433. Die Anzahl der jährlichen Fahrten eines jeden Einwohners betrug

in Berlin 90, Wien 57, Budapest 92, Hamburg 131, Dresden 162 (unter Einrechnung der Zeitkarten). Was den Wagenpark betrifft, so entfallen Wagen (Motor-, Bei- und Pferdebahnwagen) auf 1 km: in Berlin 7,5, in Wien 11, in Budapest 6, in Hamburg 5,5, in Dresden 6. Von den täglich im Betriebe stehenden Wagen entfallen auf 1 Tag und 1 km: in Berlin 4, bei den Wiener Strassenbahnen 7,6, in Budapest 4, in Hamburg 4,5, in Dresden 3,8. Danach weisen im Jahre 1899 die Wiener elektrischen Strassenbahnen die grösste Zahl der auf 1 Tag und 1 km entfallenden Wagenkilometer auf. Dagegen ist die Anzahl der jährlichen Fahrten eines Einwohners in Wien die geringste. Hierbei ist indessen zu berücksichtigen, dass sich die Zahl der Reisenden im laufenden Jahre unter der Wirkung des billigen Tarifs, welcher seit Jahresbeginn eingeführt wurde, um etwa 25 % steigern dürfte. (Im laufenden Jahre wurden allein an 10-Hellerkarten 56 000 000 Stück ausgegeben gegen 9 700 000 im Jahre 1897.)

— **Versuche mit elektrischem Betriebe auf Fernbahnen.** Wie bereits berichtet wurde, fand sich am 13. d. Mts. eine grosse Anzahl österreichischer Eisenbahnfachleute in Budapest ein, um die von der Firma Ganz & Co. vorgeführte Probestrecke eines neuen elektrischen Vollbahnsystems zu studiren. Am 14. d. Mts. hat auch der österreichische Eisenbahnminister die Probebahn besucht. Das neue System verwendet hochgespannte Drehströme, während bisher vorzugsweise Gleichstrom für elektrische Bahnen benutzt wurde. Hierdurch kann bei diesem System der elektrische Bahnbetrieb auf Voll- und Fernbahnen mit Schnellzügen oder auch mit schweren Lastzügen durchgeführt werden, so wie dies heute durch die Dampflokomotive geschieht. Das System wird bereits demnächst praktische Anwendung finden, indem die italienische Mittelmeerbahngesellschaft ihre bisher mit Dampf betriebene, 106 km lange Vollbahnlinie Lecco-Sondrio-Chiavenna nach diesem System durch die Firma Ganz & Co. auf elektrischen Betrieb umwandeln lässt. Hierzu wird dort eine 4 000 PS. starke Wasserkraft benutzt, und es soll der elektrische Betrieb bereits im Frühjahre 1901 aufgenommen werden. (Vergl. Nr. 79 S. 1198 d. Ztg.)

— **Die Fiumaner Handelskammer über die bosnischen Eisenbahnen.** Diese Handelskammer beschäftigte sich in ihrer letzten ausserordentlichen Sitzung mit der Frage der bosnischen Eisenbahnen. Die Kammer sprach sich dahin aus, dass der einseitige Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes im Anschluss an die dalmatinischen Bahnen und die hierdurch bedingte Umgehung von Fiume geeignet wäre, den ungarischen Hafen empfindlich zu schädigen. Wenn schon die Eisenbahnen im Okkupationsgebiete nach der dalmatinischen Grenze ausgebaut werden müssen, möge die ungarische Regierung auf die Hintanhaltung einer Schädigung von Fiume Bedacht nehmen. Die Kammer beschloss, an die Regierung eine Abordnung in dieser Angelegenheit zu entsenden und den Guvernör von Fiume zu ersuchen, die Führung der Abordnung zu übernehmen.

Vereinsausland.

— **In dem Wettbewerb um Pläne für Eisenbahn- und Hafenanlagen sowie zu Kanalisationsanlagen in Bergen** (Norwegen) — vergl. Nr. 31 S. 476 d. Ztg. — waren 18 Entwürfe eingegangen, davon 13 für die Bahn- und Hafenanlagen und 5 für die Kanalisation usw. Für die besten Entwürfe zu den Eisenbahnanlagen erhielten den ersten Preis (5 000 Kr.) die Ingeniöre der norwegischen Staatsbahnen Bjerke und Haegland Iversen, den zweiten Preis (3 000 Kr.) die Bauunternehmerfirma R. Schneider in Berlin, den dritten Preis Henriksen in Voss (Norwegen). Für die Hafenpläne erhielt den ersten Preis (5 000 Kr.) die vorgenannte Firma R. Schneider in Berlin, den zweiten (2 000 Kr.) die Ingeniöre Bjerknes und Oedegaard in Christiania. Zwei andere Pläne sind für je 1 000 Kr. angekauft worden.

— **Elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen.** Das Projekt, eine schnelle Verbindung zwischen Brüssel und Antwerpen zur Beförderung von Personen herzustellen, kommt in einer neuen Gestalt wieder zum Vorschein. Das erste Projekt war von der Kammer verworfen worden, es handelte sich damals um eine vollständige Hochbahn auf Dämmen und Brücken zwischen den beiden Städten und sollten die Züge auf keiner Zwischenstation anhalten. Das jetzige Projekt soll, wie die „Voss. Ztg." meldet, aus einer Untergrundbahn, von Brüssel oben am Königspalast (Place de Palais) anfangend, bis zum Bahnhof der Vorstadt Schaerbeek bestehen, und von da im Oberbau fast ganz angrenzend an die bestehende Eisenbahnlinie von dort nach Antwerpen geleitet werden. Die Untergrundstrecke soll ganz nach der Art wie die neue Métropolitanbahn in Paris gebaut werden und soll man sich an höchster Stelle für das Projekt, welches von der Firma Empain, dem Gründer des Pariser Unternehmens, eingereicht worden ist, sehr interessiren. Der Kostenanschlag beträgt 50 000 000 Fr., auf welche man vom Staat eine Zinsgarantie von 3 % verlangt, und soll der Nutzen eventuell zwischen dem Staat und der Gesellschaft derart getheilt werden, dass der Staat 60 % erhält und für die Gesellschaft nur 40 % übrig bleiben.

— **Unfall auf der Pariser Stadtbahn.** Die Pariser Stadtbahn ist bekanntlich seit Mitte Juli im Gange, wenigstens von Vincennes bis zur Porte Maillot, während die Seitenlinien auf dem rechten und linken Ufer noch unvollendet sind. Ueber den unregelmässigen Betrieb wurde von jeher geklagt, namentlich auch darüber, dass niemals genug Wagen zur Verfügung des Publikums gestellt wurden, das so auf den Zwischenstationen häufig lange warten musste und alle Zeit hatte, sich zu erkälten. Kleinere Unfälle trugen sich auch mehrmals zu. Vom 19. d. Mts. wird der „Köln. Ztg." aus Paris ein grosser Unfall gemeldet. Er ereignete sich um die Mittagsstunde unter der Place de la Concorde. Ein von der Porte Maillot heranbrausender Zug stiess auf einen anderen, der von der Station der Place de la Concorde ausgegangen war, Mühe gehabt hatte, eine steile Stelle zu überwinden, und hin und her gefahren zu sein scheint. Er stand eben still, als er von dem anderen Zuge angefahren wurde, und litt weniger Schaden als dieser, der ganz zertrümmert worden sein soll. Bei dem Anprall war das elektrische Licht ausgegangen und nun herrschte in der Finsterniss Jammergeschrei und Schmerzensgestöhne. Polizisten schafften Licht und brachten die Verwundeten, 27, nach zwei nahe gelegenen Apotheken. In Paris verbreitete sich das Gericht von dem Unfall wie ein Lauffeuer, und wie es in solchen Fällen immer vorkommt, wurde furchtbar übertrieben. Man sprach von 80 Todten und berichtete Schauermären über die Verletzungen. Wie der „Temps" versichert, sind nur zwei Personen gefährlich verletzt, die anderen konnten trotz der Quetschungen an Beinen, Armen und am Kopfe nach ihren Wohnungen gehen oder fahren. Nach anderweiten Meldungen sind bei diesem Unfall 15 Personen verletzt worden, darunter drei schwer.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der am 9. d. Mts. unter dem Vorsitze des Wirkl. Geh. Oberbaurath Streckert abgehaltenen Versammlung hielt der Eisenbahndirektor Bork über die von ihm geplante und seit dem 1. August im Betriebe befindliche elektrische Zugförderung auf der Wannseebahn und die bisherigen Betriebsergebnisse einen eingehenden Vortrag, aus dem wir folgendes wiedergeben.

Der Vortragende führte zunächst aus, dass durch die Eröffnung dieses Betriebes nunmehr die Angelegenheit betreffend die Anwendung der elektrischen Betriebsweise auf Vollbahnen aus dem Rahmen der Besprechungen herausgetreten und auf das praktische Gebiet übertragen ist. Ein Fortschritt war nur auf dem eingeschlagenen Wege des Versuchs möglich, da die gegen die elektrische Betriebsweise aufgetretenen Bedenken und Einwendungen durch blosse theoretische Erörterungen wohl überhaupt nicht widerlegt werden konnten. Es liegen in dieser Beziehung die Verhältnisse ähnlich wie bei Einführung der ersten Eisenbahnen.

Nachdem der Vortragende schon im Jahre 1891 die elektrische Betriebsweise auf Vollbahnen angeregt hatte, wurde von ihm im Jahre 1896 für die Wannseebahn zunächst die Ausführung einer Versuchsanlage in Vorschlag gebracht. Hierzu gab einerseits der Umstand Veranlassung, dass gerade auf dieser Bahnlinie mit dichtem Verkehr alle in Betracht kommenden wesentlichen Einrichtungen allseitig erprobt werden können, andererseits war der Vorschlag auch desshalb zweckmässig, weil nach den mit der Firma Siemens & Halske gepflogenen Vorverhandlungen sich die Kosten für eine derartige Versuchsanlage in nur mässigen Grenzen hielten. Die genannte Firma hatte sich nämlich erboten, aus ihrem in Gross-Lichterfelde gelegenen Kraftwerk den benöthigten Strom zu liefern und auch die eigentliche elektrische Ausrüstung herzustellen. Die weiteren Verhandlungen führten zum Abschlusse eines Vertrages, nach welchem die Stromerzeugung und die Lieferung bezw. Vorhaltung der elektrischen Einrichtungen der Firma gegen angemessene Vergütungen übertragen ist.

Es folgte dann eine Besprechung der allgemeinen Anordnung der Anlage, auf die wir hier nicht näher eingehen, da die Leser hierüber das nähere in dem in Nr. 56 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze: „Der elektrische Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn bei Berlin" finden.

Aus der sich alsdann anschliessenden eingehenden Erläuterung der wesentlichen Einzelheiten möge hier nur kurz angeführt werden, dass im besonderen die gewählte Bauart der Arbeitsleitung, welche einen wesentlichen Bestandtheil der Anlage bildet, sich gut bewährt, auch auf die sachgemässe Ausführung der Unterhaltungsarbeiten am Oberbau keinerlei nachtheiligen Einfluss ausgeübt hat. Es darf daher angenommen werden, dass sie sich mit einigen Abänderungen zur weiteren Einführung empfehlen dürfte. Aehnliches gilt von der elektrischen Ausrüstung, welche bis jetzt den gestellten Anforderungen entsprochen hat, aber allerdings für eine endgiltige Anlage eine wesentliche Umgestaltung erfahren muss. Hinsichtlich der ausführlich angegebenen Versuchsergebnisse und Erfahrungen möge noch angeführt sein, dass das Anfahren sich in ausserordentlich ruhiger und sanfter Weise vollzieht und auch während der Fahrt keinerlei Zuckungen und Stösse im Zuge auftreten. Ausserdem wird es von den Reisenden im Vergleich zum Lokomotivbetriebe angenehm empfunden, dass das lästige Geräusch des auspuffenden und des aus den Cylinderhähnen entweichenden Dampfes beseitigt ist und die Rauchbelästigung aufgehört hat.

Endlich sei noch erwähnt, dass für die Anstellung der während des Versuchsjahres zu machenden Versuche, Ermittelungen und Aufschreibungen ein besonderer Plan aufgestellt ist. Die im Rahmen dieses Planes fortgesetzten Beobachtungen werden einen sicheren Anhalt geben zur Beantwortung aller Fragen, die in betriebstechnischer und in wirthschaftlicher Beziehung für die weitere Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen in Betracht kommen.

In üblicher Abstimmung erfolgte die Aufnahme der Herren Reg.-Baumeister Denninghoff und Eisenbahnbauinspektor Heuser als einheimische ordentliche Mitglieder.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 10,995 km lange Strecke Gross-Siegharts-Raabs der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 49,80 km lange Strecke Schönsee-Strasburg i/Wstpr. der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 22. Oktober d. J. ist der zwischen den Bahnhöfen Pommritz und Bautzen der Strecke Görlitz-Dresden gelegene Haltepunkt Kubschütz — der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente — als Haltestelle für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3169 vom 1. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 17. Oktober 1900).

Nr. 3239 vom 10. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verladung von Grubenholz (abgesandt am 20. Oktober 1900).

Nr. 3329 vom 11. Oktober 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die königlichen Eisenbahndirektionen Altona und Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. Oktober 1900).

Nr. 3334 vom 13. Oktober 1900 an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Dienstelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend Anhang zu dem Uebereinkommen über den Dienstelegrammverkehr (abgesandt am 19. Oktober 1900).

Nr. 3368 vom 15. Oktober 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. Oktober 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Schönsee-Strasburg i. Wstpr.

Am 1. November d. J. wird im diesseitigen Bezirk die Neubaustrecke Schönsee-Strasburg i. Wstpr. mit den Stationen und Haltestellen Druschin, Galsburg, Gollub, Gruneberg, Hermannsruhe, Malken, Ostrowitt-Bergheim, Schönsee Stadt und Wrotzk dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der gleichfalls an dieser Strecke gelegene Personenhaltepunkt Tokaren (zugleich Holzverladestelle) wird voraussichtlich erst am 1. Dezember d. J. eröffnet; alle übrigen genannten Stationen und Haltestellen sind für den vollen Personen-, Gepäck-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eingerichtet. Gollub und Hermannsruhe haben vollen Viehverkehr. In Gollub können ferner Fahrzeuge unbeschränkt abgefertigt werden; in Hermannsruhe und Wrotzk dagegen sind schwerwiegende Fahrzeuge und solche, welche nur von der Stirnseite der Wagen aus ver- und entladen werden können, von der Abfertigung ausgeschlossen; auf den übrigen Stationen können Fahrzeuge weder ausgeliefert noch angenommen werden. Sprengstoffe sind von der Ver- und Entladung ausgeschlossen.

Sämmtliche Stationen werden in den Gruppentarif I und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist sowie in den nordostdeutsch-sächsischen und in den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 14. Oktober 1900. (2619)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November d. J. wird der an der Bahnstrecke Hagen-Siegen zwischen den Stationen Letmathe und Einsal gelegene Haltepunkt Nachrodt für den Personenverkehr eröffnet.

Reisegepäck wird auf dem genannten Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen.

Elberfeld, den 15. Oktober 1900. (2620)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Gellin für den Gesammtverkehr.

Am 1. November d. J. wird die zwischen den Stationen Neustettin und Eulenburg an der Bahnstrecke Ruhnow-Neustettin gelegene Haltestelle Gellin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Gellin in die Gütertarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn-Thiertarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Oktober 1900. (2621)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Die Stationen Elmshorn, Lensahn und Gr. Schlamin werden vom 20. Dezember d. J. ab für die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 B 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung unter Nr. XXXV a bezeichneten Sprengstoffe geschlossen. Von demselben Tage ab wird die Station Altona für die Abfertigung dieser Sprengstoffsendungen aus dem öffentlichen Verkehr geschlossen; die Annahme und Auslieferung militärischer Sprengstoffsendungen kann dagegen auch in Zukunft auf Station Altona erfolgen.

Ferner wird von demselben Tage ab auf den Stationen Breddin, Hagenow, Hagenow L., Wittenburg und Brunsbüttelkoog die Annahme und Auslieferung vorbezeichneter Sprengstoffe unbeschränkt zugelassen.

Altona, den 19. Oktober 1900. (2622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Für die Beförderung von Eisen, wie im Ausnahmetarif 21 a des Tarifhefts 1 vom 1. April 1895 genannt, tritt am 25. Oktober d. J. für Sendungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief ein direkter Frachtsatz von Antwerpen transit nach Gmunden von 37,23 Fr. für 1 000 kg in Kraft.

Köln, den 19. Oktober 1900. (2623)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 7 für Getreide etc. auf weitere württembergische und Reichsbahnstationen ausgedehnt.

Stuttgart, den 16. Oktober 1900. (2624)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. November d. J. wird die Station Neuoffstein in der Pfalz der pfälzischen Eisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr (Tarifheft 2) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen der Station Bobenheim der pfälzischen Eisenbahnen zuzüglich 7 km zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. Oktober 1900. (2625)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit treten direkte Tarifkilometer zwischen Bonn und Köln einerseits und der pfälzischen Station Neuoffstein andererseits in Kraft.

Köln, den 19. Oktober 1900. (2626)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Am 20. Oktober 1900 wird die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn in den Abschnitt III A des Ausnahmetarifs aufgenommen.

Berlin, den 17. Oktober 1900. (2627)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Zuckerrüben und Zuckerrübenfutterschnitzel im Verkehr zwischen Waghäusel und den Stationen Elsenz, Hilsbach und Tiefenbach der Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach-Menzingen ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1900. (2628)
Grossh. Generaldirektion.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November 1900 wird die Station Neuoffstein i. d. Pfalz für den Verkehr mit den Stationen Chemnitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neust. (Leipz. Bhf.), Dresden König Albert-Hafen, Dresden-Elbkai (Alt- und Neustadt), Görlitz und Leipzig (bayer. und Dresdn. Bhf.) in das Tarifheft 2 einbezogen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 22. Oktober 1900. (2629)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag X zum norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr. 1 in Kraft. Ausser den bereits früher bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält dieser Nachtrag im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Köttwitzsch und Niederdorf i. Sachs. der sächsischen Staatsbahnen, neue und abgeänderte Entfernungen für die Stationen Damme, Falkenrott, Hesepe, Holzhausen b. Vechta, Langförden, Lohne (Oldenbg.), Rieste, Schneiderkrug und Vechta der oldenburgischen Staatsbahnen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, eine neue Fassung des Ausnahmetarifes 6 für Brennstoffe, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 10 für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen im Versande nach den binnenländischen Stationen Königstein und Pirna der sächsischen Staatseisenbahnen, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes D 1 (Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen) für den Versand von der Station Königsbrück der sächsischen Staatseisenbahnen, neue Tarifsätze des Ausnahmetarifes D 2 (Schiffsbaueisentarif für die Seehafenstationen) im Verkehre nach der Station Leer der oldenburgischen Staatsbahnen, Frachtsätze für weitere in den Ausnahmetarif D 3 (Eisen und Stahl im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien) einbezogene sächsische Stationen und endlich Bestimmungen über die Ausscheidung einer Anzahl sächsischer Versandstationen aus den Ausnahmetarifen 10, D 1 und D 2, welche letztere Maassnahme indessen erst am 1. Januar 1901 in Wirksamkeit tritt.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Weiter wird veröffentlicht, dass auch von den in die Ausnahmetarife 9, 11, D 1 und D 2 des norddeutsch-sächsischen Tarifheftes Nr. 2 einbezogenen sächsischen Versandstationen am 1. Januar 1901 eine Anzahl Stationen ausscheidet. Betroffen werden hiervon die gleichen sächsischen Stationen wie sie in dem vorstehend behandelten Nachtrage X zum norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr. 1 genannt sind.

In welchen Grenzen sich die Erhöhungen bewegen, die mit dem Ausscheiden verschiedener sächsischer Stationen aus den vorstehend erwähnten Ausnahmetarifen beider Tarifhefte verbunden sind, darüber ertheilt unser Verkehrsbüreau (Dresden, Wienerstr. 4 II) auf Befragen Auskunft.

Dresden, am 22. Oktober 1900. (2630)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Vom 5. Dezember neuen Stils 1900 tarifiren eiserne und stählerne Wollkratzen auf den russischen Strecken zur Differentiale 38.

Bromberg, den 19. Oktober 1900. (2631)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Einrichtung der Reexpedition von Holz unter den in den Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen, gültig vom 1. August 1899 enthaltenen Bedingungen auf die Station Kehl ausgedehnt worden. Ueber die Höhe der auf reexpedirte Holzsendungen in Kehl zur Stückvergütung gelangenden Beträge ertheilt die gr. Güterverwaltung Kehl sowie das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Stelle nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 16. Oktober 1900. (2632)
Gr. Generaldirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. wird die Station Scharley des Eisenbahndirektionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif 19 für Zink in Platten (Rohzink) der Tarifhefte Nr. 1 und 2 einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 18. Oktober 1900. (2633)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November d. J. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9, Abtheilung II für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz- und

der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn sowie ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a für Braunkohlenbriketts von den Stationen Drossen und Schwiebus des Direktionsbezirks Posen nach Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn in Kraft. Zu gleicher Zeit wird der Ausnahmetarif 6a für Braunkohlenbriketts auf den Artikel Rohbraunkohle ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Oktober 1900. (2634)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Tarif-Theil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Ausnahmetarif No. 29 des oben bezeichneten Tarifes für den Verkehr mit den Stationen Arad und Orsova vorgesehenen Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum-Naphta (Rohbenzin) treten mit dem 31. Dezember 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 18. Oktober 1900. (2635)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Kleinbahnstrecke Vochem-Brühl-Berzdorf, am 25. Oktober d. J., wird gleichzeitig der Güterverkehr auf der Nebenbahnstrecke Köln-Bonn (Vorgebirgsbahn), welcher seither auf Marktgut, Milch und leere Milchgefässe beschränkt war, für einzelne Stationen weiter ausgedehnt, und zwar werden eröffnet: Hermülheim für Frachtgut in Wagenladungen, Effern, Pingsdorf-Badorf, Walberberg, Merten, Dersdorf, Roisdorf und Dransdorf für die Beförderung von Rüben und Schnitze in Wagenladungen. Unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Juni 1899 nebst Nachtrag I dazu vom 1. Mai 1900 tritt gleichzeitig ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr der Köln-Bonner Kreisbahnen in Kraft, aus welchem das Nähere über die Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Stationen an der Nebenbahn- und der Kleinbahnstrecke ersichtlich ist. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Am 25. Oktober tritt ferner der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck vom 1. Dezember 1899 in Kraft, enthaltend die Fahrpreise etc. für die Stationen an der Strecke Vochem-Brühl-Wesseling.

Tarif und Nachtrag können auf den Stationen eingesehen, auch von dem Betriebsdirektor in Bonn sowie von unserem Büreau hier, Salierring 17, gegen Erstattung des Kostenpreises von 50 bzw. 5 ₰ bezogen werden.

Köln, den 21. Oktober 1900. (2636)
Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen.
Rohlfs. Ludewig.

6. Verdingungen.

Königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Zu vergeben ist die Lieferung folgender Materialien und Ausstattungsgegenstände:

1. Gussstahldraht, Weiss- und Zinkblech, Sprengringstahl,
2. Drahtgewebe, Eisendraht, Drahtstifte, Kammzwecken, geschmiedete Nägel, Polsternägel,
3. Holzschrauben, Schlüsselschrauben, eiserne Kette, Bleiverschlüsse,
4. rohe und blanke Muttern, blanke Schrauben, Verkleidungsschrauben, rohe Unterlegscheiben, Schliessen,
5. Schliessendorne, Körner, Metallsägeblätter, stählerne Meterstäbe,
6. Anheizessen,
7. weiche Holzkohlen und Bremspfähle,
8. Plüsch, wollener Vorhangstoff, Linkrusta, Linoleumfussdecken, Wachsbarchent,
9. Siccativ, Waterproofﬁrniss, kaustische Soda, Wasserglas, Gasöl,
10. Leinölfirniss, französ. Terpentinöl, Putzöl, Talg,
11. Hickory-Hammerstiele, Drehsessel, Spiegel, Stühle, Bremsersitze,
12. hölzerne Handkarren, Stechkarren,
13. Rohrkohlenkörbe, Rohrbündel,
14. Rutenbesen, Strohgeflecht.

Angebotsvordrucke, in denen auch die Angaben über die ausgeschriebenen Mengen und die besonderen Lieferungsvorschriften enthalten sind, sowie die allgemeinen Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ für je ein Stück Angebotsvordruck und 25 ₰ für je ein Stück Bedingungen von unserem Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. 1, bezogen werden. Der Lieferungsgegenstand ist genau zu bezeichnen. Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Bestellers. Die Lieferungsangebote sind spätestens bis 13. November an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen. Der Briefumschlag des Angebotes ist mit der Aufschrift: „Angebot zu Bedarfsnachweisung Nr. . . .", sowie mit dem Namen des Anbieters zu versehen. Das Oeffnen der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im vorderen Speisesaal (Nordhalle) des Personenhauptbahnhofes Dresden-A. am 14. November, Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis 31. Dezember dieses Jahres an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 20. Oktober 1900. (2637)
Königliche Generaldirektion.

Die Lieferung der für das Jahr 1901 nöthigen unimprägnirten Holzschwellen soll öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen nebst dem Ausschreibe-Verzeichniss können bei dem Unterzeichneten eingesehen bezw. gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Holzschwellen" bis Montag, den 5. November l. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und portofrei an den Unterzeichneten einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, den 22. Oktober 1900. (2638)
Der Hauptmagazins-Verwalter der Main-Neckar-Eisenbahn.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.

Die in unserem Verwaltungsbezirke angesammelten alten, für Bahnzwecke nicht mehr verwendbaren Oberbau- und Baumaterialien, als eiserne und stählerne Schienen, eiserne Lang-, Quer- und Weichenschwellen, ferner Blechschrott, Eisenschrott, Gussschrott, Stahlschrott, Zinkschrott und eiserne Brückenkonstruktionen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Ausschreibung erfolgt auf Grund der im Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeiger von 1900 Nr. 51 bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen, welche sinngemäss Anwendungen finden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von baar 80 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
12. November 1900, Vormittags 9 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. Dezember d. J. (2639)

Magdeburg, den 13. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Main-Neckarbahn.

In der Betriebswerkstätte der Main-Neckarbahn in Heidelberg steht eine alte, für den Dienst nicht mehr geeignete, dreiachsige, zweifach gekuppelte Personenzuglokomotive mit Tender zum Verkaufe bereit. Die Verkaufsbedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ erhältlich. Die betreffende Maschine kann von Kaufliebhabern in der Betriebswerkstätte in Heidelberg eingesehen werden.

Die Angebote sind bis längstens 31. Oktober 1900 mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und portofrei anher einzureichen und müssen dieselben das Anerkenntniss der Kaufsbedingungen enthalten.

Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Darmstadt, 18. Oktober 1900. (2640)
Der Maschineningenieur.

9. Offene Stellen.

Gesucht wird zum möglichst baldigen Eintritt ein tüchtiger Stationsgehilfe für eine grössere Nebenbahn. Derselbe muss telegraphiren können und darf nicht unter 21 Jahre alt sein.

Anfangsbesoldung je nach Lebensalter 75—80 ℳ, Anwartschaft auf Anstellung als Stationsassistent.

Anerbieten mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften unter Eis. Nr. 27 an die Expedition d. Ztg. (2641)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 84. 27. Oktober 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Nochmals ein Wort zu den finanziellen Ueberschüssen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

Von Professor Gustav Cohn in Göttingen.

I.

Die Ueberschüsse, welche jetzt seit einer längeren Reihe von Jahren die Staatseisenbahnverwaltung für die preussischen Finanzen liefert, stehen so sehr im Mittelpunkte unseres Staatshaushaltes, werden durch ihre zur Zeit immer noch fortschreitende Zunahme zu ungeahnten Grösseverhältnissen so sehr der Schwerpunkt für die Deckung des unwiderstehlich wachsenden Staatsbedarfes, übertreffen immer mehr die normalen, ihrem Wesen nach auf die Deckung der Ausgaben berechneten Steuern und deren etwaiges Anwachsen aus den allgemeinen Gründen zunehmenden Wohlstandes und besserer Einschätzung, dass es in jedem Falle für die Fragen der Praxis wie der Wissenschaft wünschenswerth ist, öfter und eingehender davon zu reden als bisher geschehen ist.

Erneute Anregung dazu geben immer wieder die Ansprüche des Verkehrslebens, welche in sehr begreiflicher Weise bald hier, bald dort sich vernehmbar machen, um auf die grundsätzliche Hauptfrage immer wieder zurück zu kommen, ob die Grösse der erzielten Ueberschüsse in Einklang steht mit den Anforderungen, welche die verschiedenen Interessenten an die Leistungen und die Preise der Eisenbahnen Preussens zu stellen sich berechtigt halten. Eine Frage, deren Beantwortung sich von vorn herein als eine ausserordentlich schwierige darstellt und niemals anders möglich sein wird, als dass man sich mit einer Klärung derselben begnügt, dass man die im Streite liegenden Interessen und Forderungen zu einem deutlicheren Bewusstsein ihrer Verantwortlichkeit und ihrer Konsequenzen bringt.

Dieses ist um so mehr nöthig, weil die in der Tagespresse und den Interessenvertretungen sich äussernden Wünsche nicht blos an sich einseitige sind, sondern wiederum in ihren allgemeinen Perspektiven für das Staatsfinanzwesen einander völlig widersprechende Ansichten, weitgehenden Radikalismus oder weise Mässigung zeigen.

Auf der anderen Seite handelt es sich hierbei natürlich nicht allein um mehr oder weniger ungeklärte Forderungen der Interessenkreise gegenüber den Leistungen der Staatsverwaltung, welche ihrerseits als eine unfehlbare Instanz auf gesicherter Grundlage gegenüber diesen privaten Zumuthungen feststände — vielmehr ist auch auf dieser Seite alles problematisch und es kann nur durch fortschreitende unbefangene Erörterung des Problemes, dadurch, dass die Frage beständig im Flusse erhalten wird, allmählich irgend ein Weg zur Lösung des Problemes entdeckt werden. Er ist sicherlich dadurch nicht entdeckt, dass man sich mit dem gegenwärtigen Zustande einfach zufrieden erklärt.

II.

Ich selber habe um so mehr Grund, auf die Besprechung dieses Gegenstandes erneut zurückzukommen, weil bei der summarischen Weise, in welcher eine wissenschaftliche Aeusserung von unserer Tagespresse und den dahinter stehenden Interessengruppen als förderlich oder störend aufgefasst wird, meine Stellungnahme zu den Staatsbahnüberschüssen öfter als eine rückhaltlose Vertheidigung des jetzt in Preussen bestehenden Zustandes verstanden worden ist, wobei dann allerdings meine Gegner selber eine sehr merkwürdige Verschiedenheit ihres eigenen Standpunktes bekundet haben. Als Beispiel führe ich etwa an, dass, als ich vor ungefähr zwei Jahren in dieser Zeitung an die Rede eines führenden Mitgliedes der nationalliberalen Partei im deutschen Reichstage anknüpfte, welche die Eisenbahnüberschüsse der preussischen Verwaltung ganz und gar bekämpfte und für die Erleichterung der Tarifsätze usw. in

Anspruch nahm, — als ich an diese Rede anknüpfte, um die finanziellen Konsequenzen eines solchen Standpunktes zu beleuchten, alsbald ein Gegner auftrat, der die — von einer auffallend flüchtigen Lektüre meines Aufsatzes zeugende — Frage mir entgegenwarf: wer denn überhaupt einen so weit gehenden Anspruch erhebe? Der Gegner, Mitglied der freisinnigen Partei des preussischen Hauses der Abgeordneten und Vertreter einer grossen Handelskammer, verwahrte sich dagegen, dass die Eisenbahnüberschüsse dem preussischen Staatshaushalte entzogen werden sollten (in freilich sehr begreiflicher Verantwortlichkeit eines Mitgliedes des preussischen Abgeordnetenhauses) und war so enthaltsam, auf Tarifermässigungen hinzuweisen, welche durch die aus ihnen sich ergebende Steigerung des Verkehres keinerlei Einbusse für die Finanzen zur Folge haben würden. Was mich betrifft, so wüsste ich nicht, wo ich jemals ein Wort gesagt hätte, welches in Widerspruch mit diesem Standpunkte wäre, also eine bleierne Unbeweglichkeit der Tarifsätze vertreten hätte.

Dass ich vollends angegriffen werde in Fällen, da man wirkliche Opfer aus den Ueberschüssen behufs Erleichterung der Transportsätze verlangt, weil ich dieses grundsätzlich abgelehnt hätte, ist um so verständlicher. Und eben in den letzten Tagen ist es wieder ein derartiger Angriff, welcher mich zu den folgenden Zeilen anregt.

III.

Es ist zunächst ein Missverständniss, wenn man meint, ich hätte erst angesichts der neueren Entwickelung der preussischen Eisenbahnüberschüsse und der Gestaltung der preussischen Finanzen denjenigen Standpunkt eingenommen, für den ich bekämpft werde. Ich lege Werth darauf, den Irrthum dieser Meinung festzustellen, weil ich als Lehrer einer deutschen Universität lediglich meine wissenschaftliche Ueberzeugung auszusprechen habe, und nicht dazu da bin, irgend jemand oder irgend etwas in der bestehenden Staatsverwaltung zu vertheidigen.

Es war von unserer ganzen Eisenbahnverstaatlichung in Preussen noch gar nicht die Rede, es stand noch ein dem Privatbahnsystem zugeneigter Handelsminister an der Spitze, der drei junge Assessoren nach England schickte, um die Vorzüge des englischen Privatbahnsystems beweisen zu lassen, als ich in meinen „Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik" (1874—1875) an dem Material englischer Erfahrungen und Reformprojekte gelegentlich die finanzielle Tragweite der radikalen Tarifreformvorschläge beleuchtete, die ein Staatsbahnsystem für England seit 60 Jahren als Voraussetzung verlangt haben. Gegen diesen Radikalismus, der im Vorwege die Idee eines grossen Staatsbahnsystems kompromittirte, der aber auch in reduzirter Gestalt Gefahren für jedes wirkliche Staatsbahnsystem in sich schloss, nahm ich damals Stellung und wies auf die finanzielle Verantwortlichkeit wie auf den finanziellen Zusammenhang des gesammten Staatshaushalts hin.

In dem England vor 60 Jahren war eben die Rowland Hill'sche Pennyporto-Reform durchgeführt worden. Sie bildete den empirischen Ausgangspunkt der damaligen und der späteren Eisenbahntarif-Reformprojekte. Der Erfolg der englischen Portoreform — in seinen Grenzen ja unbestreitbar — ist sowohl an sich übertrieben worden; er ist auch als normatives Vorbild für die Eisenbahntarifreform bedeutend überschätzt worden.

Es ist zunächst hervorzuheben, dass die Absicht des Postreformers Rowland Hill nicht darauf gerichtet war, die namhaften Ueberschüsse, welche die englische Postverwaltung unter den bis zum Jahre 1840 herrschenden hohen Portosätzen abwarf (mehr als 50 000 000 ℳ), preiszugeben. Sein — allerdings gar zu optimistischer — Plan ging darauf hin, durch den extrem niedrigen einheitlichen Portosatz von einem Penny den bisher durch die extrem hohen Portosätze gehemmten Verkehr derart zu steigern, dass trotz der niedrigen Portosätze auch fernerhin der alte Reinertrag für die Staatsfinanzen festgehalten würde.

Die wirklichen Erfahrungen an dem Erfolge des Pennyportos haben dann die Erwartungen Rowland Hill's nur theilweise Lügen gestraft. Es ist doch wenigstens die Hälfte des alten Reinertrages alsbald nach der Reform übrig geblieben, und im Laufe der Jahre ist mit Hilfe wachsender Bevölkerung, sich steigernder Verkehrsmittel, mächtig emporblühenden Wohlstandes, Handel, Gewerbe usw. der alte Reinertrag nicht nur eingeholt, sondern allmählich bis auf die Höhe von 80 000 000 ℳ gehoben worden.

Es ist also der englischen Postverwaltung gelungen, trotz äusserst niedrigen Portosatzes die Finanzen der Post fortdauernd als Bestandtheil der regelmässigen Staatseinnahmen zu behaupten. Im Gegensatze namentlich zu der finanziellen Verwaltung der Post der Vereinigten Staaten von Amerika, bei welcher ein ähnlicher Portosatz bei viel grösseren Kosten der Verwaltung wegen des weitgestreckten extensiven Gebietes der Vereinigten Staaten zu einem Ueberschuss der Ausgaben über die Einnahmen geführt hat.

Worin besteht die prinzipielle Bedeutung jener finanziellen Behandlung der englischen Post?

Einfach darin, dass die Staatsfinanzen (Reichsfinanzen, Gemeindefinanzen) in England wie in anderen europäischen Staaten, zumal in Deutschland, heutzutage zwischen zwei harten Steinen sich hindurch winden müssen — der unaufhaltsamen Zunahme des öffentlichen Bedarfs und dem Widerstande des Staatsbürgerthums gegen die Aufbringung der dafür erforderlichen Steuern. Die Entwickelung des öffentlichen Lebens, der Theilnahme am Staate, der parlamentarischen Regierung, der Wahlrechte, der Selbstverwaltung, hat nicht sowohl dahin geführt (wohin sie führen sollte), das Gefühl der Verantwortlichkeit für die öffentlichen Bedürfnisse zu lebendigerem Bewusstsein zu bringen, als vielmehr dahin, die verschiedenen und einander entgegengesetzten Interessenkreise der Staatsgesellschaft zu immer zwangloserer Geltendmachung ihrer Ansprüche an das Staatsganze zu ermuthigen.

Der finanzielle Niederschlag dieser Zustände bedeutet fortwährende Zunahme des öffentlichen Bedarfs ohne entsprechende Fürsorge für die Zunahme der öffentlichen Opfer (der Steuern). Die finanzielle Konsequenz daraus ist die Vorsicht bei der Konservirung der vorhandenen Einnahmen. Es folgt daraus nicht die Konservirung veralteter, verwerflicher, drückender Lasten, offenbar einseitiger Härten und Ungerechtigkeiten. Wohl aber folgt daraus die Festhaltung von Einnahmen gleich denen der englischen Postverwaltung, welche überhaupt keine empfindliche Belastung bilden, dann aber vorwiegend auf die Schultern der vorzugsweise zahlungsfähigen Klassen der Bevölkerung fallen.

Wenn hiernach die englische Portoreform nicht geeignet war, als Vorbild für sanguine Eisenbahntarif-Reformprojekte zu dienen, welche ein Staatsbahnsystem fordern, um keck auf die Staatsfinanzen loszuwirthschaften, so bleibt ausserdem noch die weite Differenz zu beachten, welche zwischen den ökonomischen Bedingungen des Brieftransportes und den ökonomischen Bedingungen des Güter- und Personentransportes der Eisenbahnen liegt. Dies ist oft genug ausgeführt worden; ich brauche es hier nicht zu wiederholen. Man hat es aber desto mehr betonen müssen, so oft eine an sich schon übertriebene Berufung auf die Portoreform die radikale Eisenbahntarifreform rechtfertigen sollte. Vollends war es Pflicht, das eine und das andere geltend zu machen in den Jahren, da es galt, das Staatsbahnsystem zur Anerkennung zu bringen, um es vor den kompromittirenden Zumuthungen der öffentlichen Meinung und ihrer Verführer zu schützen.

Es war immer wieder darauf hinzuweisen, dass jede Forderung, die man an eine Staatsverkehrsanstalt stellte, ohne weiteres zugleich eine Forderung an die Staatsfinanzen ist, und dass jeder, der sich an der Diskussion einer solchen Frage mit dem Bewusstsein der Verantwortlichkeit betheiligen will, stets die finanzielle Kehrseite und den Zusammenhang mit der Gesammtlage der Finanzen zu beachten hat.

IV.

Die Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen, welche dann vom Ende der siebziger bis zum Anfange der achtziger Jahre bewerkstelligt wurde, hat an dem Grundsatze festgehalten, dass verkehrspolitische Rücksichten im Vordergrunde der Verwaltung stehen, doch in der Weise, dass die finanziellen Rücksichten, nämlich Deckung der Kosten, dabei nicht verleugnet werden dürften. Einnahmen und Ausgaben sollten derart im Gleichgewicht stehen, dass dem Staate keine Zubusse zugemuthet werden dürfte.

In überraschendem Umfange und schon nach wenigen Jahren trat ein Erfolg ein, der völlig über dieses Ziel hinauswies. Nicht, wie die Opposition im Landtage und ausserhalb in weiten Kreisen, nach den herkömmlichen Vorstellungen oder Vorurtheilen der älteren freihändlerischen Schulen, gemeint hatte, dass den preussischen Finanzen durch ein umfassendes Staatsbahnsystem erhebliche Opfer zugemuthet werden würden, weil die Rentabilität desselben zur Verzinsung des Kapitals nicht ausreichen würde — eine Befürchtung, die übrigens insofern nicht ohne thatsächliche Unterlage war, als die Staatsbahnsysteme einzelner kleinerer deutscher Staaten wirklich zu einer derartigen Finanzlage geführt hatten —, ganz im Gegentheil, in wenigen Jahren liessen die Erfahrungen an dem preussischen Staatsbahnsystem solche Befürchtungen weit hinter sich zurück. Ueber den Bedarf der Verzinsung und gesetzmässigen Tilgung hinaus entstand ein reiner Ueberschuss, der nicht nur als ein dauernder sich behauptete, sondern auch im Laufe der Jahre mit einigen Schwankungen im einzelnen doch eine Tendenz zu fortschreitender Zunahme bekundete und namentlich in den letzten Jahren, getragen von der grossen Konjunktur des neuesten Aufschwunges der deutschen Volkswirthschaft, eine unerhörte Höhe erreicht hat.

Es ist eine Aufgabe für sich — und sie ist noch zu lösen —, welche Gründe zu dieser unerwarteten Steigerung der Eisenbahnüberschüsse geführt haben; was dazu beigetragen habe, Momente wie die Kostenersparung durch die centralisirte an Stelle der bisherigen zersplitterten Verwaltung der preussischen Eisenbahnen, dann das zunehmende Hineinwachsen der Verkehrsmassen in das vorhandene Netz der Linien oder welche andere Gründe dabei betheiligt waren. Die Thatsache selber steht fest, dass diesen Ueberschüssen sich alsbald die wachsenden Bedürfnisse des preussischen Staatshaushaltes entgegenstreckten.

Die zunehmenden Bedürfnisse eines öffentlichen Haushaltes unterscheiden sich von den zunehmenden Bedürfnissen eines privaten Haushaltes dadurch, dass sie — mindestens in einem Staatswesen wie dem heutigen preussischen und deutschen — ein so grosses Feld der Entwickelung in der Richtung normaler und vernünftiger Kulturzwecke vor sich haben, dass die Frage regelmässig nicht die ist, ob der neue Staats-, Reichs-, Gemeindebedarf an sich vernünftig sei, sondern vielmehr nur die, ob die Dringlichkeit dieses neuen Bedarfes gross genug sei, um die Aufbringung neuer Deckungsmittel zu rechtfertigen, oder aber ob die Schwierigkeiten dieser Aufbringung verglichen mit der Dringlichkeit des Bedarfes sich rechtfertigen lassen. Also eine beständige Abwägung zwischen der Bedeutung der neuen Bedürfnisse, der Unaufschiebbarkeit derselben usw. einerseits und der Entbehrung, dem Drucke, den Schwierigkeiten der Aufbringung neuer Einnahmen zu deren Befriedigung auf der anderen Seite.

Wenn wir heute zurückblicken, um uns zu vergegenwärtigen, welche neuen Bedürfnisse es gewesen sind, die unter der Gunst der neuen Eisenbahnüberschüsse zur Befriedigung gelangt sind, so werden wir schwerlich irgend einen nennenswerthen Posten finden, der nicht die Wahrheit bestätigte, dass die Fülle gerechtfertigter Staatsbedürfnisse an sich grenzenlos ist und dass die zur Zeit befriedigten Bedürfnisse immer wieder auf die endlose Menge noch unbefriedigter Bedürfnisse hinweisen. Ob wir die neuerdings für die preussischen Volksschulen oder für die preussischen Universitäten, technischen Hochschulen, Kunstinstitute, Museen gewährten Finanzmittel betrachten oder die Aufbesserungen der Beamtengehälter in den verschiedenen Abstufungen des Staatsdienstes — immer tritt uns nicht sowohl der Zweifel entgegen, ob das bis jetzt Geleistete zu viel war, als der andere Zweifel, ob es nicht zu wenig gewesen. Und wirklich geschieht es in letzterem Sinne, dass eine ruhelose Bewegung für fortschreitende Forderungen sich geltend macht, die durch die bisher gewährten Befriedigungen erst recht ermuthigt zu sein scheinen, ohne dass man ihnen doch den Vorwurf machen könnte, dass sie an sich unvernünftig sind.

Und nun werfen wir einen Blick auf die andere Seite — auf die Art und Weise, wie die Finanzmittel für den preussischen Staatshaushalt aufgebracht werden oder aufgebracht worden sind.

Die Steuern, welche neben den Erträgen der Staatsdomänen hierfür als normale Deckungsmittel benutzt werden, erfahren in den Jahren 1891—93 eine Reform, die — in höchst denkwürdiger Weise — nur dadurch zur Annahme in den Häusern der preussischen Volksvertretung gelangt, dass die Staatsregierung erklärt, es sei nicht auf eine Vergrösserung der Staatseinnahmen bei dieser Reform abgesehen, da die Steuerlasten der preussischen Steuerzahler bereits gross genug seien, sondern lediglich auf eine gerechtere Veranlagung der bisherigen Steuern. Dieses bedeutet thatsächlich, dass der aus der verbesserten Einschätzung der Einkommensteuer hervorgehende Ertrag innerhalb der Steuerreform selber seine Verwendung findet und dass für neue Staatsbedürfnisse nichts davon abfällt.

Objektiv war ja jene Zusicherung der Staatsregierung eine irrthümliche, sie war nur ein wohlberechnetes taktisches Mittel, um überhaupt die neue Vorlage zur Annahme zu bringen. Niemand wusste besser, als die Staatsregierung, wie sehr es neuer Finanzmittel bedurfte; aber auch niemand wusste besser, wie schwer es sei, eine Bewilligung derselben von dem Landtage zu erreichen.

Indessen in dieser Situation spielte damals bereits ein anderer Faktor der Staatseinnahmen mit. Es waren die Eisenbahnüberschüsse. Welch' eine erfreuliche Leichtigkeit, mit der man durch sie zu neuen Einnahmen gelangt war, im Vergleiche zu der Sprödigkeit der normalen Steuereinnahmen! Welche Gefügigkeit, mit der die Eisenbahnüberschüsse sich für neue Staatsbedürfnisse darboten, verglichen mit jenem harten Widerstande der steuerbewilligenden Körperschaften! Hier floss nun ein breiter Strom, aus dem man beliebig schöpfen konnte. Wie im Traume war diese unverhoffte Quelle entstanden; immer ausgiebiger wurde sie; hundert, zweihundert, dreihundert Millionen, um deren Aufbringung die Staatsregierung keine Volksvertretung zu befragen hatte, wogegen um eines kleinen Theiles dieser Summen willen eine mühselige Verhandlung mit dem Landtage unumgänglich war (und ist), sofern man neue Steuern verlangte.

Hiermit ist die Eigenthümlichkeit der finanziellen Lage charakterisirt, in welcher sich der preussische Staatshaushalt seit länger als einem Jahrzehnt befindet, und zumal die verführerische Gunst der Lage, welche durch die Eisenbahnüberschüsse entstanden ist.

Von diesem Standpunkte aus ist es, dass ich in den letzten Jahren und zu wiederholten Malen — aber bereits seit den Anfängen und vor den Anfängen dieser Situation — auf die finanzielle Tragweite hingewiesen, dass ich gezeigt habe, es müsse, wenn man die Eisenbahnüberschüsse einfach zurückfordere für die Verwohlfeilung und die verbesserten Transportleistungen unserer preussischen Eisenbahnen, die Alternative klargemacht werden, dass alsdann ein Ersatz zu schaffen sei in anderen Staatseinnahmen, also in neuen Steuern, um die Pflicht der nothwendigen Deckung der nun einmal zugestandenen dauernden neuen staatlichen Ausgaben zu erfüllen. Eine Alternative, von welcher niemand im Zweifel ist, dass sie ein für praktische Zwecke unerreichbares Ziel der nächsten Jahre oder Jahrzehnte bedeutet.

V.

Das grosse Missverständniss, welches ich bei den Lesern meiner früheren Aeusserungen über diesen Gegenstand zu bekämpfen habe und zu dessen Widerlegung namentlich ich heute die Feder ergreife, besteht nun darin, dass man in mir einen grundsätzlichen Gegner aller Tarifreformen der preussischen Staatsbahnen, einen Gegner aller Verbesserungen in der Leistungsfähigkeit derselben sehen will.

Es scheint mir vielmehr handgreiflich, dass ein solcher Standpunkt unhaltbar ist. Unhaltbar und widersinnig. Dass unsere Staatsbahnen jahraus jahrein grössere Ueberschüsse abwerfen, immer grössere Wohlthäter werden für die unwiderstehlichen Ansprüche der allgemeinen Staatsverwaltung in deren verschiedenen Ausgabezweigen, und dass sie, je mehr unser Staatshaushalt sich an diese Wohlthäterschaft gewöhnt, gleichsam zur Strafe dafür desto eiserner hierbei festgehalten werden, ihnen desto unerbittlicher die Luft zur Entfaltung einer fortschreitenden Verbesserung entzogen wird — das ist ein so abgeschmackter Standpunkt, dass sich wohl niemand dazu bekennen wird.

Allerdings wäre es eine arge Uebertreibung, wenn jemand behaupten wollte, unsere Staatsverwaltung, insbesondere unsere Finanzverwaltung stände auf einem solchen Standpunkte. Aber um nichts weniger habe ich in den letzten Jahren immer öfter den Eindruck empfangen, als sei eine bedenkliche Neigung vorhanden, diesem Standpunkte sich mehr zu nähern als es wünschenswerth ist. Es scheint, um es milde zu bezeichnen, ein Geist der Sparsamkeit auf diesem Gebiete zur Herrschaft gelangt zu sein, der zu der Ergiebigkeit und Reichlichkeit der wachsenden Ueberschüsse unserer Eisenbahnen in offenbarem Missverhältniss steht.

Dass die seit länger als einem Jahrzehnt in den Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vorbereitete Personentarifreform, die nicht nur im Interesse des reisenden Publikums, sondern auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung behufs grösserer Vereinfachung des Tarifwesens in sich selber und in der Gemeinschaft mit den anderen deutschen Staatsbahnen geplant worden ist — dass diese Reform je länger je mehr ins Stocken gerathen ist, um der Gefährdung von 20 000 000 bis 30 000 000 *M.* der bisherigen Einnahmen willen, die für einige Jahre möglicherweise eingebüsst werden könnten, das mag zur Noth gerechtfertigt werden, obwohl die Rechtfertigung immer schwerer wird, je länger es dauert und je grösser die Ueberschüsse von Jahr zu Jahr werden. Dass aber auf diesen selben preussischen Staatsbahnen die Art der Personenbeförderung je länger je mehr von Sparsamkeitsrücksichten in einem Grade beherrscht wird, dass es wie eine Satire auf die Hunderte Millionen der Ueberschüsse dem Publikum erscheint, das kann nicht hingehen, ohne in weiten Kreisen Verstimmung hervorzurufen. Ich selber habe in einer Reihe von Fällen bestätigt gefunden, was zahlreiche Klagen des reisenden Publikums seit Jahren behaupten, dass in Zeiten starken Reiseverkehres (Sommermonate, Festzeiten) die verfügbaren Personenwagen zur Bewältigung des Verkehres unzulänglich sind. An den verschiedensten Enden des preussischen Eisenbahnnetzes habe ich eine unerträgliche Ueberfüllung der Wagen, kleinliche Mittel zu deren Beseitigung u. dergl. m. gefunden — offenbar aus dem gemeinsamen Grunde, dass der vorhandene Wagenpark für die Zeiten des besonders grossen Reiseverkehrs nicht ausreicht. Dass ein Theil der Wagen die Hälfte oder länger im Jahre unbenutzt bleiben, ist für eine sparsame Ausnutzung des Kapitals nicht erfreulich. Aber diese Kehrseite muss in den Kauf genommen werden, wenn es sich darum handelt, dem reisenden Publikum gegenüber seine Schuldigkeit zu thun. Zur Schuldigkeit der Eisenbahnverwaltung aber gehört es unter allen Umständen, dass sie imstande ist zu leisten, wozu sie sich anheischig macht, und den Fall ihrer Leistungsunfähigkeit zu einem möglichst seltenen und möglichst fernliegenden werden lässt. Ein konzentrirtes Bild dieser Situation liefern die ohnehin mit mancherlei Gebrechen behafteten Durchgangswagen, bei welchen die Ueberfüllung Hand in Hand mit dem gleichzeitigen Gedränge der Einsteigenden und Aussteigenden wirkliche Gefahren und nicht blos grosse Unbequemlichkeiten in sich schliesst.

Hier darf es auf einige Millionen mehr nicht ankommen, um die Erfüllung ihrer Schuldigkeit der Staatsbahnverwaltung möglich zu machen. Hier mag ohnehin Gelegenheit genommen werden, in der freieren Bewegung bei der Anschaffung neuer Beförderungsmittel auch einen freieren Blick für verbesserte Einrichtungen derselben zu entfalten. Auch ohne beklemmende Ueberfüllung sind die Durchgangswagen, so lange sie keine Seitenausgänge haben, ein zweifelhafter Fortschritt gegenüber den alten Kupeewagen. Man schaffe eine hinreichende Anzahl derartiger verbesserter Wagen an.

Ein anderes Beispiel!

Als ich vor bald 30 Jahren die englischen Eisenbahnen zum ersten Male aus eigener Anschauung kennen lernte, bemerkte ich den Kontrast zu deutschen Betriebseinrichtungen in dem grundsatzmässigen Sichselbstüberlassensein des reisenden Publikums verglichen mit der Fürsorge herkömmlicher deutscher Veranstaltungen. Hier der alte Staat mit seiner Bevormundung, dort die Voraussetzung der Ueberflüssigkeit jeder derartigen Fürsorge, wegen des Vertrauens zu der selbständigen Fähigkeit der reisenden Personen, ihren richtigen Weg zu finden, in den richtigen Zug und Wagen einzusteigen, an der richtigen Station auszusteigen, die Minuten des Aufenthaltes auf den Zwischenstationen zutreffend zu benutzen und dergleichen mehr. Der damals beobachtete Kontrast ist in den letzten Jahrzehnten durch die Aenderung unserer Einrichtungen nach dem Vorbilde der englischen Gewohnheiten beseitigt worden. Ja so gründlich beseitigt, dass man manchmal zu der Frage veranlasst wird, ob wir nicht das englische Vorbild überholt haben. Schon damals habe ich an die englischen Beobachtungen die Bemerkung geknüpft, gleichsam wie in der alten englischen Wirthschaftsdoktrin herrsche bei dieser Art der vollendeten Freiheit der Bewegung, bei diesem unbedingten Vertrauen zu der Fähigkeit jedes einzelnen, sich selbst zu helfen, die Voraussetzung, dass jeder die Eisenbahn benutzende Reisende die vollkommene Intelligenz, Kenntniss, Aufmerksamkeit besitzt, die dazu gehört, die Reise in korrekter Weise — ohne Irrthum, Störung usw. — zurückzulegen.

Nun ist aber diese Voraussetzung eine ebensowenig mit der Wirklichkeit zusammentreffende, wie die ganze Doktrin der wirthschaftlichen Freiheit. Es ist auch unbestritten, dass keine wirkliche Eisenbahnverwaltung die volle Konsequenz dieses Standpunktes für sich selber in Anspruch nimmt. Es darf nur dieses behauptet werden, dass die wirkliche Fürsorge für die Reisenden, wie wir sie auf unseren Eisenbahnen heutzutage haben, diesem abstrakten Grundsatze zu sehr sich annähert. Ich habe hierbei namentlich die Schwierigkeit der Orientirung über die in den Zügen vorhandenen durchlaufenden Wagen im Auge, wegen deren man ausschliesslich auf das Kursbuch oder auf die Auskunft des Personals angewiesen ist. Die Angaben des ersteren sind nicht ganz leicht zu finden und nicht immer ohne weiteres verständlich, da nur die Zugnummern angegeben sind. Besonders fatal aber ist es, dass sich das Personal der Züge über diese Fragen häufig nicht genügend unterrichtet zeigt. Auch die Kurswagenbeschilderungen genügen häufig nicht, da sie beim Uebergang von einem Zug zum anderen auf verwickelten Bahnhöfen, wie z. B. in Frankfurt a. M., darüber in Zweifel lassen, welcher von mehreren weitergehenden Zügen den Wagen aufnimmt.

VI.

Das sind natürlich nur flüchtige Bemerkungen und Andeutungen. Sie sollen ungefähr erläutern, an was ich denke, wenn ich den prinzipiellen Standpunkt betone, den ich hier im Gegensatze zu manchen Missverständnissen und Angriffen habe geltend machen wollen. Nicht auf die Einzelheiten, ob dieses oder das augenblicklich am dringendsten der Verbesserung bedarf, sondern auf den ganzen Geist kommt es an, auf den Geist,

aus dem heraus die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen in der blühenden Finanzlage, deren sie sich seit so vielen Jahren und in fortschreitendem Umfange erfreut, sich der vornehmen Pflicht bewusst sein soll, dass sie — bei Bewahrung der nun einmal zur Nothwendigkeit gewordenen finanzpolitischen Grundsätze — ein offenes Auge und eine offene Hand für Reformen ihres Betriebes, ihrer Leistungen, ihrer Beförderungssätze habe.

Noch weit weniger als für den Personenverkehr können hier für den Güterverkehr bestimmte Fingerzeige gegeben werden, die in die Einzelheiten eingehen. Die Rangstreitigkeiten zu schlichten zwischen den hundertfältigen Ansprüchen, welche an die Staatsbahnverwaltung herantreten, die Tragweite der etwa zugestandenen Ermässigungen, die volkswirthschaftliche Bedeutung, die unvermeidlichen Opfer oder die Rentabilität durch die Zunahme der Transportmasse — dieses und alles übrige sonst gehört in die Aufgaben der praktischen Verwaltung.

Eins nur möchte ich zum Schlusse betonen. Es wird für diese Fragen doch wohl irgend welcher neuer organisatorischer Einrichtungen bedürfen, die theils den Zweck verfolgen, die in den Beiräthen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bezirkseisenbahnräthen, Landeseisenbahnrath) gegebenen Anfänge weiter fortzubilden, die dann aber auch den Versuch machen, eine Schranke zu setzen zwischen denjenigen Summen, welche die allgemeine Staatsverwaltung von den Eisenbahnüberschüssen zu fordern berechtigt ist, und demjenigen Theile der Ueberschüsse, welcher der Staatseisenbahnverwaltung zur selbständigen freien Verfügung überlassen bleibt.

In jedem Falle mögen diese Zeilen wenigstens dem unbestreitbaren Zwecke dienen, die ganze Angelegenheit offen zu halten oder neuerdings in Fluss zu bringen.

Göttingen, 8. Oktober 1900.

Moltke und die Eisenbahnen.

Bei der Wiederkehr des Tages, der vor 100 Jahren uns Deutschen einen Moltke schenkte, dürfen auch wir Eisenbahnmänner uns mit Dankbarkeit und Stolz dessen erinnern, was er für die deutsche Eisenbahnwelt geleistet hat, wie hoch er die Bedeutung des Eisenbahnwesens schätzte, wie früh er sie erkannte und wie er selbst thätigen Antheil an dem Zustandekommen einer der ersten deutschen Eisenbahnen genommen hat. Wir folgen in der nachstehenden Darstellung den Aufzeichnungen in Moltke's gesammelten Schriften und Denkwürdigkeiten. Das erste Zeichen seines Interesses für das Eisenbahnwesen finden wir in Briefen aus Berlin vom 12. und 16. Juni 1841 an seine in Itzehoe weilende Braut. Im ersten theilt er mit, dass er vom Komitee der Berlin-Hamburger Eisenbahn eine Aufforderung erhalten habe, als Mitglied der Direktion einzutreten. „Ein wohllöbliches Komitee," schreibt er, „mag wohl eine Ahnung davon haben, dass ein gewisser kleiner Magnet mich nach dieser Richtung hinzieht und dass ich ganz besonders bei Herstellung der schnellsten Verbindung mit Hamburg betheiligt bin. Ich habe die Aufforderung gern angenommen, indem eine so nützliche Thätigkeit viel Reiz für mich hat und Veranlassung zu mancher Reise nach Hamburg werden mag." Im zweiten Briefe heisst es: „Mein ganzer Tisch liegt jetzt voll von Abhandlungen über Eisenbahnen. Die Sache interessirt mich sehr und ich würde gern Antheil an diesem gemeinnützigen Unternehmen nehmen. Künftig können wir Morgens um 6 Uhr von Berlin abfahren, um 3 Uhr in Hamburg sein, uns auf das Itzehoer Dampfschiff setzen, Abends 7 Uhr in the green meadows (in den grünen Wiesen) anlangen und den Thee bei Mama trinken. Freilich sind bis dahin noch mancherlei Schwierigkeiten zu besorgen, und eine gewisse nordische Staatsregierung (es ist die dänische gemeint) ist nicht die kleinste dieser Schwierigkeiten." Wie lebhaft Moltke seit jenen Tagen sich mit Eisenbahndingen beschäftigte, dafür besitzen wir ein hervorragendes Zeugniss in dem im II. Bande der gesammelten Schriften abgedruckten Aufsatz: „Welche Rücksichten kommen bei der Wahl der Richtung von Eisenbahnen in Betracht?" Diese Arbeit ist, wie wir der vom Wirklichen Geheimen Oberbaurath Streckert verfassten Vorbemerkung entnehmen, im Jahre 1843 in der „Deutschen Vierteljahrsschrift" erschienen; sie zeigt den scharfen, weitblickenden Geist und das reiche Wissen des Verfassers, der sowohl die wirthschaftliche wie die technische Seite der Sache zu einer Zeit richtig erfasste, als die Vorurtheile der Regierungen und der öffentlichen Meinung noch keineswegs überwunden waren. Streckert rühmt an der Arbeit namentlich die eingehende Beschreibung der Lokomotive, die ein Fachmann nicht hätte zutreffender geben können. Sehr interessant sind auch die Aeusserungen Moltke's über die zukünftige Bedeutung des Güterverkehrs gegenüber dem damals durchaus im Vordergrund stehenden Personenverkehr. Der Zeitpunkt liege nicht fern, da man erkennen werde, dass gerade der Gütertransport die Basis alles Eisenbahnbetriebes und dass in ihm der eigentliche nationalökonomische Nutzen der Schienenwege zu suchen sei. Auch die Frage, ob Privat- oder Staatsbahnen vorzuziehen, wird dort von Moltke behandelt und im Sinne der Staatsbahnpolitik beantwortet; die Nothwendigkeit, auch den ärmeren Provinzen erleichterten Absatz für ihre Erzeugnisse zu verschaffen, die entlegeneren Theile des Landes mit der Hauptmasse zu verschmelzen, endlich die militärischen Rücksichten sprächen dafür, auch da Eisenbahnen zu bauen, wo sie sich nicht unmittelbar rentiren können, und das vermöge nur der Staat. Er erwähnt dann die Form der Staatsunterstützung durch Zinsgarantien. Preussen habe diesen Schritt zuletzt, aber im grossartigsten Stil gethan, indem gleich für 200 Meilen Gewähr geleistet wurde. (Kabinetsordre vom 22. November 1842, betr. die Uebernahme einer staatlichen Zinsbürgschaft für die Anleihen einer Anzahl von Eisenbahnen.)

Moltke's Thätigkeit im Verwaltungsrath der Berlin-Hamburger Eisenbahn gebührt nach Streckert's, auf Aeusserungen unmittelbar Betheiligter beruhendem Zeugniss ein grosser Antheil an dem Zustandekommen des Unternehmens; Moltke selbst erwähnt sie noch einmal in einem Brief an seinen Bruder Ludwig vom 13. April 1844, in dem er die schon erwähnten Schwierigkeiten mit der dänischen Regierung schildert, welche die Bahn längs der Elbe über Lauenburg geführt wissen wollte, was 2 000 000 Thaler mehr gekostet hätte, als die schliesslich gebaute Linie über Schwarzenbeck. In diesem Briefe entwirft er auch in grossen Zügen das Bild des damals in der Entwickelung begriffenen Schienenweges von Kiel über Hamburg, Berlin, Breslau, Brünn, Wien, Triest nach Venedig und Mailand.

Welche Thätigkeit Moltke in seiner Stellung als Chef des Generalstabes in Bezug auf die militärische Seite des Eisenbahnwesens durch Schöpfung der Eisenbahnabtheilung des Generalstabes, der Verkehrstruppen, durch die Neuordnung des Mobilmachungwesens und andere hochwichtige Einrichtungen sowie die Einwirkung auf die Erbauung militärisch bedeutender Bahnen usw. entfaltete, das ist von berufener Seite so oft und eingehend geschildert, dass es hier nur eines Hinweises darauf bedarf.

Auch in seiner parlamentarischen Wirksamkeit hat Moltke sowohl als Reichstagsabgeordneter wie als preussisches Herrenhausmitglied zwar selten, aber dann immer in bedeutsamer Weise seine Stimme bei Eisenbahnfragen erhoben. Im Reichstag sprach

er im Jahre 1873 mit Erfolg für den Bau der Bahn Lauterburg-Strassburg als der dritten von Norden und Osten dorthin führenden Linie aus Reichsmitteln, nachdem die Kommission diesen Bau gestrichen hatte. Im Herrenhause bekämpfte er 1876 eine Petition, welche den Bau einer direkten Bahn Hannover-Harburg verlangte. Vom militärischen Standpunkt aus, sagte er, ist jede Bahn willkommen und zwei Bahnen sind uns lieber als eine. Aber wirthschaftliche Gründe sprächen gegen diese durchaus entbehrliche Bahn, welche nur der bestehenden Linie über Celle Konkurrenz machen werde. Bekanntlich ist die Bahn bis heute nicht ausgeführt. In demselben Hause befürwortete er 1879 den Gesetzentwurf betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat mit wenigen, aber aus solchem Munde bedeutungsvollen Worten, indem er auf die Vereinfachung der militärischen Verhandlungen mit den betriebsleitenden Behörden durch die Verstaatlichung, dann aber auch auf den Gewinn hinwies, den die Vermehrung der Staatspapiere für die Sicherheit der Geldanlage des kleinen Mannes bedeute.

Zum letzten Male hat Moltke seine Stimme im Reichstag am 16. März 1891 wenige Wochen vor seinem Tode erhoben, als es galt, beim Etat des Reichseisenbahnamtes für die Eisenbahneinheitszeit einzutreten. Diese Errungenschaft verdanken wir nicht am wenigsten seinem ungewöhnlich lebhaften Eintreten. Obgleich er, wie er entschuldigend beginnt, ganz heiser war, setzte er sehr eingehend die Schwierigkeiten in der Ausarbeitung der Fahrpläne nach den verschiedenen Ortszeiten und die Gefahren der darin liegenden Fehlerquellen auseinander und befürwortete dringend, im Gegensatz z. B. zum Abg. v. Stumm, die Annahme der Einheitszeit auch für das bürgerliche Leben. So hat Moltke, der grosse Schweiger, durch diese letzten in der Oeffentlichkeit gesprochenen Worte dem deutschen Verkehrsleben einen Dienst geleistet, dessen Grösse jeder ermessen wird, der sich der Unzuträglichkeiten des früheren Zustandes erinnert.

Diese wenigen Züge aus dem Leben des grossen Schlachtendenkers mögen den innigen Zusammenhang bestätigen, der zwischen den grossen militärischen Aufgaben und den Aufgaben des Eisenbahnwesens besteht. Wohl uns Deutschen, dass die Entwickelung von Heer und Flotte mit der von Eisenbahnen und Dampfschifffahrt bei uns Hand in Hand geht. v. M.

Gemeinden und Strassenbahnen.

Ueber die Rechtsverhältnisse, welche zwischen den Gemeinden und den in ihrem Bezirke konzessionirten Strassen- und Kleinbahnen bestehen, hatte, wie wir bereits mittheilten, der Regierungsrath z. D. Dr. Eger in der zu Wiesbaden stattgehabten Hauptversammlung des Vereins deutscher Strassen- und Kleinbahngesellschaften einen Vortrag gehalten, den jetzt die „B. B.-Ztg." in ihrer Nr. 478 im Wortlaute wiedergibt. Danach hat der Redner sich in erster Linie gegen eine neuerdings in der Presse vielfach vertretene Ausdeutung des preussischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 gewendet, nach welcher die Gemeinden als Strasseneigenthümer für sich das Recht in Anspruch nehmen, bei der Erlaubniss zur Benutzung ihrer Strassen für Kleinbahnen auch die Zeit der Benutzung zu bestimmen, derartig, dass die Genehmigungsbehörden die Konzession zum Betriebe nur so lange sollen gewähren dürfen, als es der Gemeinde beliebt, die Benutzung der Strassen zu gestatten. Die Gemeinden stützen diesen Anspruch darauf, dass sie Eigenthümer ihrer Strassen seien und dass sie daher die Zeit, für welche sie die Strassen zur Benutzung dem Kleinbahnunternehmer überlassen wollen, beliebig bestimmen bezw. dem Unternehmer in gleicher Weise vertraglich vorschreiben können, wie dies der Vermiether bei Eingehung eines Miethvertrages dem Miether gegenüber thun darf. Wir erkennen gern an, dass die privatrechtlichen Grundsätze über das Eigenthums- und Miethverhältniss für die hier fraglichen, rein öffentlich rechtlichen Beziehungen nicht ausschliesslich maassgebend sein können und dass der nach den betreffenden gesetzlichen Bestimmungen zuständigen Genehmigungsbehörde das Recht gewahrt bleiben muss, über die Ertheilung der Konzession und deren Dauer nach eigenem Ermessen zu befinden. Dabei darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass es hierbei nach § 6 des Kleinbahngesetzes der Zustimmung der Gemeindebehörde bedarf, um die ertheilte Konzession in Wirksamkeit zu setzen, und dass, wenn eine Vereinbarung hierüber fehlt, diese Zustimmung zwar im Instanzenwege ergänzt werden kann, dass aber hierbei die höheren kommunalen Instanzen und nicht die Staatsbehörden zuständig sind. In seinen weiteren Darlegungen geht dann der Redner auf eine Kritik der von den betheiligten Gemeinden mit den Strassenbahngesellschaften abgeschlossenen Verträge ein, in welchen sich die ersteren vielfach nicht den demnächstigen Erwerb der Bahn **im ganzen**, also des gesammten Bahnunternehmens, sondern nur den Erwerb der in ihrem Bezirke belegenen Strecken und Theile vorbehalten haben, und erklärt eine solche Vertragsbestimmung im Hinblick auf Absatz 3 des eben erwähnten § 6 des Kleinbahngesetzes für nichtig und rechtlich wirkungslos. Hierin vermögen wir ihm indessen nicht zu folgen, denn wenn in der bezeichneten Gesetzesstelle der wegepflichtigen Gemeinde die Befugniss zugesprochen ist, „sich den Erwerb **im ganzen** nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen eine angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorzubehalten", so ist dadurch doch keineswegs den betheiligten Parteien die Befugniss genommen, sich über ihre Rechtsbeziehungen auch in anderer Weise vertraglich zu einigen. Den Gemeinden hat eben nur ein gewisses Mindestmaass ihrer Rechte den Kleinbahnen gegenüber gesetzlich gewährleistet werden sollen; verstehen sich die letzteren zu weitergehenden, ihnen nachtheiligeren Bedingungen, so ist der betr. Vereinbarung nicht die Gültigkeit entzogen — dazu liegt eine öffentlich-rechtliche, zwingende Rücksicht in keiner Weise vor —, sondern die Vertragsbestimmungen haben so, wie sie abgeschlossen sind, ihre volle Rechtsbeständigkeit. Wenn aus der Durchführung dieser Bedingung etwa Unzuträglichkeiten oder Schwierigkeiten für den einen oder den anderen der betheiligten Gemeindebezirke zu befürchten sind, so wird es dann Sache der Genehmigungsbehörden sein, ihre Zustimmung von einem entsprechenden Ausgleich abhängig zu machen.

Ebenso verfehlt aber erscheint es uns, wenn Regierungsrath Eger in seinen weiteren Ausführungen denjenigen Gemeinden, welche einer Gesellschaft die Benutzung städtischer Strassen zum Bau und Betrieb von Strassenbahnen überlassen haben, die Befugniss abspricht, ihrerseits Mitbewerbslinien für eigene Rechnung zu bauen und zu betreiben oder das Recht hierzu anderen einzuräumen. Dass ein bezüglicher Vertrag zwischen einer Gemeinde und einem Strassenbahnunternehmer in diesem Sinne abgeschlossen werden und dem Unternehmer dadurch sozusagen ein Monopol für die Ausnutzung des städtischen Strassenverkehrs gewährleistet sein **kann**, soll hier durchaus nicht bestritten werden. Ob dies aber seitens der Parteien gewollt und beabsichtigt war, ist eine rein thatsächliche Frage des einzelnen Falles; wo nicht ausdrücklich ein solches weitgreifendes Vorrecht zugestanden ist, da streitet die Vermuthung entschieden für das Gegentheil, und es ist nicht zulässig, aus dem entgeltlichen Erwerb eines Strassenbahnbetriebsrechts auch ein Verbietungsrecht gegen andere gleichartige oder gar andersartige Unternehmungen — wie Hoch- und Untergrundbahnen — herzuleiten. Dass auch in der Praxis diese letztere Auffassung durchweg die herrschende ist, wird durch das Beispiel zahlreicher Städte, wie Berlin, Breslau, Elberfeld usw., bewiesen, wo die Konzessionirung neuer Verkehrsgesellschaften neben den alten erfolgt ist und wo diese Verwaltungen friedlich nebeneinander bestehen.

Während die schwebende Streitfrage in Wiesbaden in mehr oder weniger akademischer Weise zur Besprechung gelangte, ist sie in der Sitzung der Berliner Stadtverordneten vom 18. Oktober d. J. der Gegenstand lebhafter Erörterungen bei Verhandlung einer wichtigen praktischen Frage gewesen. Auf der Tagesordnung stand die Vorlage des Magistrats, betreffend den **Bau und Betrieb neuer Strassenbahnlinien für Rechnung der Stadtgemeinde** und die Uebertragung der Verwaltung des städtischen Strassenbahnwesens an eine besondere Deputation nach § 59 der Städteordnung. Die Vorlage — über die wir auszugsweise nach der „B. B.-Ztg." berichten — beruht auf einem Antrage der Verkehrsdeputation, eine grundsätzliche Entscheidung der Gemeindebehörden dahin herbeizuführen, dass neue Strassenbahnlinien in Berlin künftig auf Rechnung der Stadtgemeinde hergestellt und

in städtischer Verwaltung betrieben werden. Der Magistrat ist den Vorschlägen des Ausschusses im allgemeinen und auch den Organisationsvorschlägen beigetreten, hat jedoch bezüglich der letzteren eine Aenderung dahin getroffen, dass die bedeutungsvolle Annahme der Betriebsleiter nicht durch die Deputation, sondern durch den Magistrat nach Anhörung der Stadtverordnetenversammlung geschehen soll. Mit dieser Vorlage wird die Berathung über eine zweite auf der Tagesordnung befindliche Vorlage verbunden, betr. die der Grossen Berliner Strassenbahn ertheilte staatsbehördliche Genehmigung.

Wir berichten nun kurz über die Verhandlung selbst. Stadtverordneter Cassel weist auf die grosse Wichtigkeit der Vorlage hin. Er und seine Freunde hielten die Vorschläge der Verkehrsdeputation für sehr vortheilhaft und durchaus nothwendig im Interesse der Stadtgemeinde Berlin. Sie hätten es für nothwendig gehalten, der Strassenbahngesellschaft einen Wettbewerb entgegenzustellen. Vorläufig handle es sich nicht um die Frage, ob das ganze Strassenbahnnetz für städtische Rechnung zu übernehmen sei, es sei dies eine Frage der Zukunft. Durch Annahme der Magistratsvorlage komme die Stadt in die Lage, reiche und werthvolle Erfahrungen zu sammeln. Was nun die Verlängerung der der Gesellschaft ertheilten staatsbehördlichen Genehmigung betreffe, so müsse er doch sagen, dass es sich um eine Frage handle, welche die wichtigsten Interessen der Stadt berühre. Auffallend sei es, dass die Staatsbehörden sich nicht mit den städtischen Behörden in Verbindung gesetzt haben. Das Vorgehen der Staatsbehörden sei um so unverständlicher, als die Regierung die Verträge der Stadt mit der Gesellschaft doch anerkennen musste. Man könne die Stadtgemeinde Berlin doch nicht wie ein unmündiges Kind behandeln. Er hoffe, dass der im Sinne der Vorlage zu fassende Beschluss zum Heil und Segen der Stadtgemeinde, auch der Regierung und der Strassenbahngesellschaft gegenüber gereichen werde. Die Interessen der Stadt würden doch den Sieg über die Einzelinteressen einer Gesellschaft davontragen und dadurch würden zugleich auch die Staatsinteressen am besten gewahrt werden. — Baurath Kyllmann stellt den Antrag, die Vorlage einem Ausschusse von 15 Personen zu überweisen. — Stadtv. Singer erklärt, dass die Sozialdemokraten lediglich aus Gründen der Zweckmässigkeit früher für die Verlängerung des Vertrages gestimmt hätten. Es seien dadurch einige wesentliche Verbesserungen erzielt worden, wie z. B. der Einheitstarif, die Pensionskasse usw. Er halte die Maassnahme der Regierung für einen Schlag gegen die Selbstverwaltung. Er wolle bei dieser Gelegenheit auch auf die Beharrlichkeit hinweisen, die in diesen Dingen von der Staatsregierung beobachtet werde. So sei es doch der Firma Siemens & Halske gelungen, über die Köpfe der Stadtgemeinde hinweg sich das Recht zu verschaffen, die erste Untergrundbahn zu bauen. Andererseits sei auch der Grossen Strassenbahngesellschaft durch kaiserliche Verfügung aufgegeben worden, den Akkumulatorenbetrieb zu beseitigen und die oberirdische Leitung einzuführen. Als Grund sei die Unzulänglichkeit und Unwirthschaftlichkeit dieses Betriebes angegeben. Ohne der Stadt Berlin Gelegenheit zu geben, ein Wort bei der wichtigen Frage mitzusprechen, sei der Gesellschaft die Konzession verlängert worden. Dem Vorschlage des Stadtv. Preuss, bei dem Minister Beschwerde zu führen, könne er durchaus nicht zustimmen. Es komme ihm vor, als wolle man den Teufel bei seiner Grossmutter verklagen. (Heiterkeit.) Er bittet um Annahme der Vorlage und spricht die Hoffnung aus, dass der Magistrat nun auch bald die Ausführung in die Hand nehmen werde. — Stadtv. Rosenow erklärt sich mit den Ausführungen des Stadtv. Singer einverstanden und findet sich enttäuscht über die Gründe, die gegen die Vorlage angeführt wurden. — Stadtv. Dr. Preuss begründet seinen Antrag, beim Minister des Innern über den Polizeipräsidenten Beschwerde zu führen. Es sei nothwendig, die öffentlich rechtliche Verantwortlichkeit für die Konzessionsverlängerung klarzustellen; der Minister müsse zu eigener Stellungnahme veranlasst werden. Er bitte deshalb, seinen Antrag anzunehmen. — Oberbürgermeister Kirschner vermag weder die Nothwendigkeit noch die Zweckmässigkeit des Antrages Preuss einzusehen und glaubt auch nicht, dass — wie Dr. Preuss meinte — diese Frage in den Rahmen eines Regressprozesses gebracht werden könne. Ein besonderer Grund der Zweckmässigkeit spreche dafür, nicht mit einer Beschwerde vorzugehen, denn jetzt habe die Stadt eine Entscheidung des Polizeipräsidiums, in welcher eine Deklaration einer Maassnahme desselben enthalten sei, und es sei unpraktisch, das durch diese Deklaration Gewonnene wieder aus der Hand zu geben.*) Im übrigen sei er dankbar für das Wohlwollen, mit dem die Vorlage aufgenommen sei. Was den Entschluss angeht, den Betrieb der Bahnen selbst zu übernehmen, so könne er als die Stimmung des Magistrats zum Ausdruck bringen, dass er nicht unklare Endziele verfolge, sondern die Sache praktisch anfangen wolle. Mit Rücksicht auf die Gesetzgebung und auf das Verhalten der Strassenbahngesellschaft müsse die Stadt zeigen, dass sie gewillt sei, selbst handelnd aufzutreten. Zum Schlusse könne er noch sagen, dass der Magistrat auch gewillt sei, die von der Versammlung gefassten Beschlüsse bald in die That zu übersetzen. Hierauf wird die Debatte geschlossen. Die Abstimmung ist auf Antrag des Stadtv. Dr. Preuss eine namentliche. — Die Magistratsvorlage wird mit 113 gegen 9 Stimmen angenommen, der Antrag Preuss wird abgelehnt.

---

*) Anm. d. Schriftl. Wie wir soeben erfahren, ist auf das von der Verkehrsdeputation an den Polizeipräsidenten von Berlin gerichtete Ersuchen, eine grundsätzliche Zustimmung zu dem von ihr ausgearbeiteten Plan neuer städtischerseits zu erbauenden und zu betreibenden Linien zu ertheilen, folgende Antwort zugegangen:

„Erwiderung auf das Schreiben vom 22. Juni d. J. Gemäss der seiner Zeit mit der städtischen Verwaltung vereinbarten und seither sämmtlichen Strassenbahnunternehmungen gegenüber gleichmässig innegehaltenen Praxis wird der Bau und Betrieb neuer Strassenbahnlinien nur dann genehmigt, wenn die Anlagen durch ein öffentliches Verkehrsbedürfniss gerechtfertigt werden. Einem solchen nicht entsprechende Gleisanlagen müssen als eine aus polizeilichen Rücksichten nicht zu duldende Belastung der öffentlichen Strassen und Plätze angesehen werden. Im Verfolg dieser Praxis ist es unthunlich, für das dortseits vorgelegte Projekt eines Netzes von Strassenbahnen, welches naturgemäss ohne Rücksicht auf das gegenwärtige Verkehrsbedürfniss aufgestellt ist, eine prinzipielle Genehmigung zu ertheilen. Es muss vielmehr vorbehalten werden, die demnächst einzureichenden Spezialentwürfe nach Maassgabe des angegebenen Gesichtspunktes zu prüfen. Nichtsdestoweniger bemerke ich schon jetzt, dass ich mich der Absicht der Stadt, den Strassenbahnbetrieb in eigene Hand zu nehmen, in keiner Weise entgegenstellen werde, da ich es durchaus als im öffentlichen Interesse liegend erachte, wenn ein derartiger, die städtischen Strassen in Anspruch nehmender und für die Stadt und ihre Bewohner so hervorragend wichtiger Betrieb auch von der Stadtgemeinde als solcher in Angriff genommen und ausgeführt wird. Die Verkehrsdeputation kann überzeugt sein, dass bei der Verwirklichung der Absichten des Magistrats meinerseits jedes mit den von mir wahrzunehmenden polizeilichen Interessen zu vereinbarende Wohlwollen gezeigt werden wird. An die städtische Verkehrsdeputation usw."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Feldabahn.** In den Blättern ist die Rede von dem Abschlusse des Kaufvertrages betreffend die Feldabahn (Salzungen-Kaltennordheim mit Zweigbahn Dorndorf-Vacha, zusammen 42,9 km, z. Zt. im Betriebe der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München) zwischen der preussischen und weimarschen Regierung. Die Verhandlungen in dieser Angelegenheit sind indessen, wie die „Nordd. Allg. Ztg." erfährt, noch in der Schwebe. An die Feldabahn soll sich bekanntlich die von den betheiligten Gemeinden dringend befürwortete Verbindungsbahn zwischen der Werrabahn und der Frankfurt-Bebraer Bahn von Salzungen über Vacha nach Hünfeld anschliessen.

— **Eisenbahnunfall bei Reckehütte in Roszdzin (Oberschlesien).** Wie der „Schlesischen Zeitung" aus Kattowitz gemeldet wird, stürzte am Nachmittag des 21. d. Mts. bei Reckehütte in Roszdzin ein in voller Fahrt befindlicher, vollbesetzter Anhängewagen der elektrischen Kleinbahn in einer scharfen Krümmung um. 17 Fahrgäste wurden theils schwer, theils leicht, und ein Bahnbeamter wurde tödtlich verletzt.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat September d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 705 (1899: 5 605) km 3 003 195 Personen und 1 620 125 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 5 447 351 ℳ, aus dem Güterverkehr 9 228 947 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 374 142 ℳ und aus dem Thiertransport 269 706 ℳ, zusammen 15 820 146 ℳ, gegenüber 13 715 712 ℳ im September 1899. Vom 1. Januar bis letzten September d. J. beziffert sich die Gesammteinnahme auf 118 810 541 ℳ, d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um 8 140 102 ℳ.

— **Einen neuen Hofsalonwagen** hat die **sächsische Staatseisenbahn,** wie berichtet wird, kürzlich für das sächsische Königspaar in den Betrieb eingestellt. Der Wagen ist von Puffer zu Puffer gemessen 19,94 m lang, hat 6 Achsen, von denen je 3 Achsen in einem Drehgestell vereinigt sind. Er besitzt Westinghouse-, Henry- und Hardybremse, elektrisches Nothsignal, pneumatisches Pfeifensignal, Gas- und Kerzenbeleuchtung sowie Warmwasserheizung durch Ofen oder Dampfleitung. Das Gewicht des mit Seitengang und Faltenbälgen ausgestatteten Wagens beträgt 49,8 t. Die innere Einrichtung ist folgende: Grosser Salon, Schlafraum, Ankleideraum mit Abort, Raum (Halbabtheil) für Kammerdiener; dann weiter ein zweiter Schlafraum, Ankleideraum mit Abort, Halbabtheil für Kammerdiener und ferner ein Abtheil für weitere Dienerschaft und den Wagenmeister nebst zugehörigen Nebenräumen und dem Raum für die Heizanlage. Erbaut wurde der Salonwagen von der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau.

— **Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofe zu Danzig** wird am 30. d. Mts. seiner Bestimmung übergeben und damit der Stadt Danzig eine ihrer Bedeutung und aufstrebenden Entwickelung würdige Verkehrsanlage erschlossen werden, deren Vollendung mit Ungeduld entgegengesehen wurde. Nachdem die Gleisanlagen auf dem Gelände des früheren Bahnhofes „Hohe Thor" in den Jahren 1895/96 derart umgestaltet und erweitert worden waren, wie es der Fernverkehr und der erheblich gesteigerte Vorortverkehr erforderten, wurde im Jahre 1896 ein einstweiliges Empfangsgebäude auf dem eingeebneten Wallgelände erbaut und der gesammte Personenverkehr von dem alten „Legethorbahnhof" auf die neue Verkehrsstätte hinübergeleitet. Im Herbst 1897 begannen dann die Gründungsarbeiten für das neue Empfangsgebäude, die im April 1898 beendet waren. Von da ab erfolgte erst die weitere Ausführung des eigentlichen Hochbaues in dem Zeitraum von $2^1/_2$ Jahren. — Das Gebäude ist in den heimischen Formen der Danziger Renaissance unter reichlicher Verwendung von Warthauer Sandstein zu den Ecken, Einfassungen und Umrahmungen der Thüren und Fenster, zu den Giebeln und Thürmen sowie zu den Verzierungen hergestellt. Die ringsum freie Lage des Gebäudes führte zu einer gruppenartigen Gestaltung des Aufbaues, bei welcher in Rücksicht auf die etwa 8 m über der Strassenhöhe liegende Promenade auf die Ausbildung der Dächer mit ihrer Architektur besonderer Werth gelegt werden musste. In dem Aufbau ist die Gliederung des Innern deutlich erkennbar. Den Mittelpunkt der Anlage bildet die Schalterhalle mit ihren hochaufragenden Giebeln und hohem Steildach. Neben der Schalterhalle an der Nordseite erhebt sich ein 48 m hoher Thurm, der in seinem obersten, mit Giebeln und Thürmchen reich geschmückten Geschoss die elektrisch betriebene Uhr mit vier Zifferblättern von je 3,25 m Durchmesser trägt. Den Abschluss des Thurmes bildet eine in Eisen erbaute und mit Kupfer gedeckte „welsche Haube", deren Formen an die alten Vorbilder des Danziger Rathhausthurmes und des Katharinenthurmes erinnern. Der nördlich an die Schalterhalle sich anschliessende Gebäudetheil enthält die Wartesäle, die Flure und die Diensträume der Station. Der südliche Flügel umfasst die Stationskasse, die Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheine, den Vorverkauf von Fahrkarten für den Fernverkehr und die Auskunftsstelle für den Personenverkehr. An der südwestlichen Ecke befinden sich die Fürstenzimmer. Im Obergeschoss dieses Flügels sind ausserdem Dienstwohnungen für Stationsbeamte eingerichtet. Die vorspringenden Risalite und Ecken des Gebäudes sind durch Thürmchen mit geschweiften Kuppelaufsätzen ausgezeichnet. Ebensolche erheben sich auf dem Dachfirste der Wartesäle. Den Zugang zu der Schalterhalle vermittelt eine mit Kreuzgewölbe überdeckte dreiachsige Vorhalle mit eisernem Schutzdach, auf deren Ballustrade zwei Löwen mit dem Wappenschilde der Stadt Danzig Wache halten. Das Innere der Halle bildet einen mächtigen lichten Raum von 14 m Spannweite, 36 m Länge und 15,80 m Scheitelhöhe. In die 10 m breiten Rundbogenfenster der beiden Giebel sind lichte Glasteppiche eingespannt, die mit den an den Langseiten vorhandenen sechs Halbkreisfenstern dem in hellen Farben gehaltenen Innenraum eine Fülle hellsten Lichtes zuführen.

Vom Eintritt in die Halle aus auf der rechten Langseite befinden sich die Fahrkartenschalter, die Waschräume und der öffentliche Abort; die ganze linke Seite wird von der Gepäckabfertigung und einer Abtheilung zur Aufbewahrung von Handgepäck eingenommen. Hier befindet sich ausserdem auch das Dienstzimmer für die Polizei und den Pförtner. Am westlichen Ende der Schalterhalle passirt man die Bahnsteigsperre und gelangt auf der Tunneltreppe zu den Bahnsteigen für den Fernverkehr. Von der Schalterhalle führen zwei breite gewölbte Gänge zu den im mittleren Gebäudetheile liegenden Wartesälen, welche von beiden Schmalseiten aus zugänglich sind. Die Wartesäle I., II. und III. Klasse haben je eine Grösse von 250 qm. An den ersteren schliesst sich ein Damenzimmer und ein Speisesaal an. Alle diese Räume zeigen eine einfache, gediegene Ausstattung. Die gegliederten Holzdecken zeigen eine je nach der Bedeutung des Raumes gesteigerte Formensprache, für welche mustergültige Formen der alten Kunstdenkmäler Danzigs vorbildlich gewesen sind. Der Wartesaal IV. Klasse hat eine Grösse von 80 qm und liegt an dem Innenhofe zwischen der Schalterhalle und dem nördlichen Gebäudeflügel. Bei der inneren Einrichtung des Fahrkartenverkaufs und der Gepäckabfertigung sind die neuesten Erfahrungen auf diesem Gebiete verwerthet, so dass sich eine rasche Abfertigung des Publikums ermöglichen lassen wird. An den vorhandenen 6 Fahrkartenschaltern liegen alle Fahrkarten für den Fernverkehr auf; es können somit an den 6 Schaltern zu gleicher Zeit dieselben Fahrkarten verkauft werden. Der gesammte Vorortverkehr bleibt bis auf weiteres in dem bisherigen einstweiligen Empfangsgebäude.

— **Generaldirektionsrath Haindl †.** Am 20. d. Mts. verstarb nach mehrmonatlichem Kranksein das Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, Rath Adolph Haindl, im Alter von 58 Jahren. Nachdem der Verstorbene die Latein- und Gewerbeschule sowie die technischen Hochschulen in München und Hannover besucht hatte, trat er als maschinentechnischer Praktikant bei der Betriebswerkstätte München ein, wurde 1869 zum Obermaschinisten ernannt, 1870 zum Abtheilungs-, 1873 zum Betriebs-, 1881 zum Bezirks-, 1890 zum Obermaschinen-Ingeniör und 1898 zum Generaldirektionsrath befördert. Bereits im Jahre 1873 wurde er als Hilfsbeamter zur Generaldirektion einberufen und im maschinentechnischen Zweige verwendet; 1894 erfolgte seine Ernennung zum Referenten, als welcher er zunächst die Beschaffung der für den gesammten Betriebsdienst benöthigten Materialien und die Ueberwachung der Centralmagazine übertragen erhielt und später mit dem sehr umfassenden Referate über die Beschaffung und Lieferung des gesammten Fahrmaterials für den Eisenbahn- und Schifffahrtsdienst, Einrichtung der Wagen für militärische Zwecke, Neuanlage sowie Einrichtung und Ausrüstung sämmtlicher Werkstätten und weiterer hier einschlägiger Geschäfte betraut wurde; gleichzeitig war Haindl auch die Stellvertretung des Vorstandes der maschinentechnischen Abtheilung übertragen. In Anerkennung seiner treuen Dienstleistungen wurde ihm der bayerische Verdienstorden vom heil. Michael IV. Klasse verliehen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen sind versetzt: der grossherzoglich hessische Regierungsassessor Dr. Schneider, bisher in Magdeburg, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Altena, der Regierungsassessor Mogk, bisher in Kattowitz, an die Eisenbahndirektion in Magdeburg. — Gestorben ist der Telegrapheninspektor Neumann, Vorstand der Eisenbahn-Telegrapheninspektion in Breslau.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Arbeiterausstand in Triest** wurde, wie wir bereits in voriger Nummer kurz erwähnten, am 22. d. Mts. beigelegt. Die in den Ausstand getretenen Arbeiter waren bemüht, die Südbahnverwaltung zu veranlassen, dass die Forderungen der Arbeiter während der Dauer des Ausstandes in Erwägung gezogen werden. Die Südbahn lehnte dies ab und stellte zur Bedingung, dass einer neuerlichen ernsten Prüfung der von den Arbeitern erhobenen Forderungen die vollständige Beilegung des Ausstands und die Wiederaufnahme der Arbeit vorangehen müsse. Auf Grund des thatsächlich erfolgten Arbeitsantrittes wurde eine Abordnung der Arbeiter von der Generaldirektion in Wien empfangen, um die Verhandlungen einzuleiten. Die Südbahnverwaltung gab zugleich die Zusicherung, dass wegen des Ausstandes keine Entlassungen vorgenommen werden würden.

— **Ein neues Elektrizitätswerk in Tirol.** Dem Vernehmen nach ist einer schweizerischen Firma die Konzession für ein elektrisches Werk auf die Dauer von 90 Jahren ertheilt worden, welches an der Trisanna angelegt werden soll und den Zweck hat, deren Wasserkräfte zur Erzeugung elektrischer Kraft für industrielle Zwecke auszunutzen. Wie verlautet, sind in der Konzession der Staatseisenbahnverwaltung gewisse Vorrechte gewahrt, welche im Falle der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergbahn und besonders im Arlbergtunnel von Werth sich erweisen würden.

— **Technische Hochschule in Wien.** Mit der Versehung der Lehrkanzel des Strassen- und Eisenbahnbaues an dieser Hochschule wurde an Stelle des erkrankten Professors v. Lichtenfels der Baurath im Eisenbahnministerium und Honorardozent der Hochschule für Bodenkultur Tiefenbacher betraut.

— Halbjahrsausweis der ungarischen Staatsbahnen. Die endgültigen Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen im ersten Halbjahre 1900 ergeben eine Steigerung von nahezu 7 500 000 Kronen gegen das Vorjahr, und dürfte auch das zweite Halbjahr ein ähnlich befriedigendes Ergebniss liefern. Dies ist ausschliesslich auf Rechnung des ausserordentlich gesteigerten Waarenverkehrs zu setzen. Der Kohlenverkehr hat sich allein um 32 % gehoben. Nebst Kohle ergab sich ein sehr starker Verkehr in Holz und Getreide. Auch der Mehlverkehr hat sich in den ersten drei Vierteljahren um 22 % gehoben.

— Eisenbahn Szerencs-Hidasnémeti. Wegen des Baues dieser seit neun Jahren konzessionirten Eisenbahn fand vor einigen Tagen eine Versammlung statt, in welcher die betheiligten Gemeinden und Komitate vertreten waren. Die Versammlung bestellte einen aus sieben Mitgliedern bestehenden Vollzugsausschuss, welcher sich mit der Begebung der Stammaktien im Betrage von 900 000 Kr. — die Kosten der Eisenbahn sind mit 3 000 000 Kr. festgestellt — zu befassen haben wird.

— Strittige Beiträge zum Baue von Vizinalbahnen. Der Bau der meisten ungarischen Lokalbahnen wurde bisher dadurch ermöglicht, dass etwa ein Drittel des Baukapitals durch Beiträge der Betheiligten (Komitate, Gemeinden, Private, Postärar usw.) beschafft wurde, für welche als Gegenwerth Stammaktien ausgefolgt werden, deren Verzinsung erst nach Befriedigung der Prioritätsaktien erfolgt. Obwohl nun die durch Zeichnung von Stammaktien erstrebten Ziele, namentlich die Wertherhöhung von Grund und Boden, leichtere Verwerthung von Boden- und Industrieerzeugnissen, wohlfeilere Transportkosten und andere Vortheile durch den Ausbau der Lokalbahnen stets erreicht zu werden pflegen, kommen dennoch häufig Fälle vor, in denen die Eintreibung solcher Beiträge schwer durchführbar ist, ja die Uebernahme der Stammaktien selbst von den Komitaten verweigert wird. Es müssen vielfach Prozesse geführt werden, in deren Verlauf seitens der Betheiligten oft nur formale Einwendungen geltend gemacht werden; zuweilen genügt es einer Gemeinde, die Bezahlung des Beitrages unter dem Vorwande zu verweigern, dass die betreffende Station um wenige Meter weiter als ursprünglich vereinbart errichtet wurde; auch sind Fälle vorgekommen, in welchen die Bezahlung grösserer Beträge seitens der doch nur allgemein betheiligten Komitate unter dem Titel einer vorgenommenen Linienänderung verweigert wird. Bei der richterlichen Beurtheilung solcher Fälle zeigt sich vielfach das Bestreben, die Betheiligten als den schwächeren, den angegriffenen Theil zu schützen, und werden demgemäss die Lokalbahnunternehmungen häufig sachfällig. Diese Zustände tragen wesentlich dazu bei, den Bau und die Finanzirung von Lokalbahnen zu erschweren, was bei dem seit einigen Jahren auf diesem Gebiete herrschenden Stillstand lebhaft zu beklagen ist.

— Die bosnischen Eisenbahnen. Wie in voriger Nummer gemeldet, hat die Fiumaner Handels- und Gewerbekammer den Beschluss gefasst, eine Abordnung zum ungarischen Ministerpräsidenten und zum Handelsminister zu entsenden und denselben die Bitte vorzutragen, es mögen beim Ausbaue der bosnischen Eisenbahnen die kommerziellen Interessen von Fiume nicht ausser Acht gelassen werden. Der Ministerpräsident betonte der Abordnung gegenüber, dass, wenn die Fiumaner in dieser Angelegenheit auch keinen Schritt gethan hätten, die Regierung es doch für ihre Pflicht gehalten haben würde, im Rahmen ihrer allgemeinen Verkehrspolitik auch auf die Interessen Fiumes besondere Rücksicht zu nehmen. Die ungarische Gesetzgebung und die ungarische Regierung haben jederzeit so viele Beweise des warmen Interesses für Fiume gegeben, dass in dieser Hinsicht ein Zweifel nicht am Platze sei. Was die in Rede stehende Frage selbst betrifft, so dürfe man die Frage, in welcher Richtung einzelne Bahnen in Bosnien und der Hercegovina ausgebaut werden sollen, nicht blos nach lokalen Gesichtspunkten beurtheilen; es seien hier grosse strategische, allgemeine politische und verkehrspolitische Rücksichten maassgebend und vom Standpunkte dieser Rücksichten sei zwischen den zuständigen Stellen im grossen und ganzen die Vereinbarung schon zustande gekommen. Die Lösung der Frage werde derart erfolgen, dass auch die Interessen Fiumes gewahrt werden, soweit dies die übrigen in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkte nur irgend gestatten. Eine ähnliche Erklärung gab auch der ungarische Handelsminister ab.

Der „Pester Lloyd“ bespricht in einem längeren Artikel die Frage des Ausbaues der bosnischen Eisenbahnen vom Standpunkte der ungarischen Interessen. Es werden zwei Hauptforderungen aufgestellt: erstens die kürzeste Verbindung zwischen Budapest und Sarajevo und zweitens die Forderung, dass der nach dem Meere führende oder von dort kommende Verkehr Bosniens nach Fiume oder doch an die Bahnlinien Fiume-Sissek-Brod-Samacz-Brcska geleitet werde. Für die Verbindung mit Budapest stehen seit 1890 zwei Linien auf der Tagesordnung: Budapest-Dombovár-Szt. Lőrincz-Vrpolje-Samacz und Budapest-Szegzárd-Mohács-Essegg-Vrpolje-Samacz, von denen jedenfalls die letztere, als die kürzere und bequemere, den Vorzug verdiene. Von Samacz — dem Uebergangspunkte an der Save — ist der Anschluss an die schmalspurige bosnische Linie Brod-Sarajevo bei Doboj gedacht. Diese Verbindung stosse jedoch, wie in dem Artikel ausgeführt wird, auf den grossen Nachtheil der Waarenumladung bei Doboj, und sei es daher erklärlich, warum von ungarischer Seite die Nothwendigkeit der Umwandlung der bestehenden Bahnlinie Doboj-Sarajevo in eine vollspurige Bahn so entschieden gefordert wird. Könne diese Umwandlung aus irgend welchen Gründen nicht erfolgen, so entbehre die Linie Budapest-Samacz für Ungarn jeden Werthes, weil der bestehende Verkehr zwischen Ungarn und Bosnien mit der Umladestelle bei Brod — sei es über Szabadka, Essegg oder Szt. Lőrincz — ohnehin zu bewältigen wäre.

Was die Linien betrifft, welche den Verkehr Bosniens an die Eisenbahnlinien Fiume-Brod-Brcska leiten könnten, so kämen da in Betracht die durchweg kurzen Linien: Bihacs-Novi, Banjaluka-Jajcze (als Vervollständigung der Querbahn Novi-Banjaluka-Sarajevo), ferner Banjaluka-Gradiska und Brcska-Tuzla. Es bedürfe nur eines flüchtigen Blickes auf die Landkarte, um den handelspolitischen Werth dieser Anschlussbahnen zu erkennen, nur sei zu fürchten, dass von diesen Linien keine einzige in den bisherigen Ministerberathungen eine entscheidende Rolle gespielt habe. Es soll dagegen der Ausbau der Linie Bugojno-Arzano-Spalato besprochen und mit besonderer Betonung der militärischen Forderungen auch beschlossen worden sein. An dem strategischen Werthe der Bahnlinie Sarajevo-Spalato sei nicht zu zweifeln, doch stehe dieser gewiss nur gleichsam als Aufputz in allererster Linie, weil ja eine militärische Zufuhrlinie nach Dalmatien von Sarajevo über Mostar und Metkovics nach Castelnuovo und Trebinje bereits bestehe. Die Linie Sarajevo-Spalato habe vor allem den handgreiflichen Werth, die bosnische Hauptstadt auf dem kürzesten Wege mit dem adriatischen Meere, nämlich mit dem ausgezeichneten Hafen von Spalato, zu verbinden. Aber auch von österreichischer Seite werde diese Bahnlinie mit aller Entschiedenheit gefordert, weil dann der Verkehr zwischen Oesterreich und Bosnien einen neuen, billigen und bequemen Seeweg über Triest finden würde. Nun bedürfe es keines besonderen Scharfsinnes, um auf den ersten Blick zu erkennen, dass die Ableitung des bosnischen Verkehrs nach Spalato den Verkehr über Fiume in kaum vorher berechenbarem Maasse schädigen würde.

Es sei nicht bekannt, ob die ungarische Regierung den Ausbau der Eisenbahnlinie Arzano-Bugojno ihrerseits zugestanden habe, aber wenn dies wirklich der Fall sein sollte, so könne es gewiss nur unter Gewährung einer besonders werthvollen Gegenkonzession zu Gunsten Ungarns geschehen sein. Der österreichische Verkehr, der heute ohnehin schon über Novi und Brod seinen Einzug in Bosnien hält, würde durch die Linie Spalato-Sarajevo die ausgiebigste Bereicherung erfahren, die nicht nur den Verkehr Fiumes, sondern direkt jenen Ungarns mit Bosnien in empfindlichster Weise schädigen müsste. Mit einer Linie Budapest-Samacz-Doboj als einer Gegenkonzession könnte es da unmöglich gethan sein, zumal dann nicht, wenn die Bosnathalbahn nicht zugleich in eine normalspurige Linie verwandelt würde. Es sei zu hoffen, dass diejenigen Recht behalten werden, welche behaupten, dass in der Frage des Ausbaues des bosnischen Eisenbahnnetzes noch nicht das letzte Wort gesprochen sei, und dass die ungarische Regierung nur auf ein Kompromiss eingehen werde, welches eine dauernde Schädigung der Verkehrsinteressen Ungarns von vornherein ausschliesse.

— Maassnahmen zur Förderung der Eierausfuhr. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat im Interesse der Förderung der Eierausfuhr seiner Zeit versuchsweise eine Begünstigung für die Ausfuhr von Eiern im Wege bestimmter Sammelstellen gewährt. Mit dieser Begünstigung wurde eine wesentlich bessere Organisation der Eierausfuhr erzielt. Die Begünstigung besteht darin, dass die ermässigten Sätze im Rückvergütungswege dann angewendet werden, wenn nachgewiesen wird, dass von der Sammelstelle nach Wien, Deutschland, der Schweiz und darüber hinaus im Kalenderjahre ebensolche Mengen befördert wurden, als nach der Sammelstelle.

Vereinsausland.

— Belgische Zeitkarten. Aehnlich wie bei den württembergischen, oldenburgischen und schweizerischen Bahnen werden auch für den gesammten Bereich der belgischen Staatsbahnen Zeitkarten ausgegeben, welche während eines Zeitraumes von

15 Tagen zur beliebigen Fahrt auf sämmtlichen Linien der belgischen Staatsbahnverwaltung berechtigen, so dass der Reisende an einen bestimmten Reiseweg nicht gebunden ist und seinen Reiseplan jederzeit ändern kann. Der Preis der Karten stellt sich auf 32,20 *M.* für die II. und 18,55 *M.* für die III. Klasse. Für die rechtzeitige Rückgabe der Karten ist ausserdem ein Haftgeld von 4 *M.* zu hinterlegen, welches verfällt, wenn die Karte nicht spätestens 12 Uhr Mittags am Tage nach Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer zurückgegeben ist.

— **Unfall auf der Pariser Stadtbahn.** Der schon erwähnte Unfall beschäftigt die öffentliche Aufmerksamkeit sowie die Bahnverwaltung und die Aufsichtsbehörden in Paris um so mehr, als es sich darum handelt, ob das angewandte Block- und Signalsystem zur Sicherung der Züge mangelhaft ist, wie der „Figaro" schon jetzt bestimmt behauptet. In den Pariser Blättern wird die Ursache des Unfalls folgendermaassen dargestellt: Vor der Place de la Concorde, wo die unterirdische Bahn ans Tageslicht kommt, musste ein Zug noch im Tunnel anhalten, weil der vorangehende Zug den Bahnhof noch nicht verlassen hatte. Als der Weg frei war, konnte der Maschinist auf der starken Steigung den Zug nicht vom Fleck aus in Bewegung bringen, er liess ihn also eine kurze Strecke zurückgehen, um den nöthigen „Anlauf" zu gewinnen. Bei dieser Rückwärtsbewegung ging der Zug wieder über die Druckschiene des Blocksystems und setzte die Scheibe in Bewegung, welche dem folgenden Zuge anzeigte, dass der Weg frei sei. So rannte der folgende Zug, zumal bei der starken Krümmung der vorangehende nicht weit zu sehen war, in diesen hinein. In der amtlichen Mittheilung der Stadtbahngesellschaft ist übrigens von dieser Rückbewegung mit Verschiebung des Signals keine Rede. Der Polizeipräfekt, Untersuchungsrichter usw. waren gleich zur Stelle; in der Nacht, wo der Stadtbahnverkehr still liegt, wurden verschiedene Versuche und Erhebungen gemacht. Der Polizeipräfekt soll die Aufmerksamkeit darauf gelenkt haben, ob es nicht bedenklich sei, dass die Druckschienen des Blocksystems gleichmässig wirken, einerlei aus welcher Richtung der Zug kommt.

— **Personenverkehr nach Paris.** In der ersten Hälfte des Monats Oktober kamen mit der Eisenbahn an auf dem Bahnhof Saint Lazare 870 743 Reisende, gegen 650 094 in der gleichen Zeit 1899; die Zunahme beträgt 29%; auf dem Bahnhof Montparnasse 148 323 gegen 106 051; Zunahme 39%. Auf dem Lyoner Bahnhof betrug die Zahl der im September angekommenen Personen 511 300, Zunahme 29%. Die grösste Zunahme zeigt Ende September und Anfang Oktober der Nordbahnhof mit 56,7%.

— **Simplontunnel.** Auf der Nordseite wurde im September der Tunnel um 147 m, somit auf 3735 m gefördert, auf der Südseite um 125 m, somit auf 2768 m, so dass im ganzen jetzt 6503 m erbohrt sind.

— **Bahnhof Bern.** Wie dem „Bund" aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt wird, müssen die Umbauarbeiten am Berner Bahnhof infolge von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Direktionen der schweizerischen Centralbahn und der Neuenburgbahn voraussichtlich bis zum Frühjahr verschoben werden.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrath der künftigen schweizerischen Bundesbahnen hat zum Präsidenten den Ständerath von Arx-Solothurn und zum Vizepräsidenten den Direktionspräsidenten der Jura-Simplonbahn Ruchonnez-Bern gewählt. — Bekanntlich hat es viel böses Blut gemacht, dass die Kantonsregierungen in den Verwaltungsrath und noch mehr in die Kreiseisenbahnräthe vorzüglich ihre eigenen Mitglieder gewählt haben. Am meisten hat sich in dieser Beziehung die Züricher Regierung ausgezeichnet, die 6 Stellen in den Kreiseisenbahnräthen an Regierungsräthe vergab. Im Kantonsrath wurde deshalb von Mitgliedern aller Parteien interpellirt. Die Regierung suchte ihr Verhalten eingehend zu rechtfertigen. Sie behauptete, die bundesgesetzliche Bestimmung betreffend Berücksichtigung der Interessen von Landwirthschaft, Handel und Gewerbe beziehe sich nur auf die Verwaltungswahlen, nicht aber auf die Wahlen der Kreiseisenbahnräthe. Gerade dadurch, dass die Züricher Regierung mit den Mandaten für letztere hauptsächlich Mitglieder des Regierungsraths betraute, habe sie geglaubt, eine möglichst einheitliche und wirksame Vertretung zu sichern; denn infolge ihrer Amtsstellung sei es diesen Vertretern leicht, sich mit den Interessentenkreisen in Beziehungen zu setzen, und sie hätten Gelegenheit, alle wichtigen Fragen unter sich und mit dem Regierungsrathe vorläufig zu besprechen, um so zu verhüten, dass die Stimmen des Kantons Zürich sich in den Kreiseisenbahnräthen zersplittern oder gar gegenseitig aufheben. Die Interpellanten erklärten sich mit dieser sonderbar bürokratischen Auffassung nicht befriedigt und wollen auf die Sache zurückkommen.

— **Ueber die projektirten neuen internationalen Bahnverbindungen der Westschweiz** wird der „B. B.-Ztg." folgendes geschrieben: Der Kanton Genf und mit ihm ein grosser Theil der Westschweiz ist in seiner wirthschaftlichen Entwickelung durch die Eröffnung der Gotthardbahn ziemlich stark beeinträchtigt worden, da bis zu diesem Zeitpunkte der Personen- und Güterverkehr zwischen der Schweiz und Italien, theilweise auch ein nicht unbedeutender Durchgangsverkehr, auf den Weg über Genf durch den Mont-Cenistunnel angewiesen war. Mit dem Durchstich des Simplons, rechnet man, soll das verlorene Gebiet, soweit thunlich, zurückgewonnen, es sollen damit überhaupt die allgemeinen Verkehrsinteressen der Westschweiz mächtig gefördert werden. Daher hat letzterer Landestheil beträchtliche finanzielle Opfer für das Zustandekommen der Simplonbahn gebracht. Die Eröffnung dieser neuen Alpenbahn, deren Bau rasch vorwärts schreitet, wird jedenfalls auf dem Gebiete des Frachtverkehres neue Wettbewerbskämpfe hervorrufen, welche auch ausserhalb der Schweiz die Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen werden. Um die wirthschaftliche Bedeutung der Simplonbahn vollständig auszunutzen, ist man im Kanton Genf zur Einsicht gekommen, dass zu diesem Zwecke in erster Linie auch die erforderlichen Zufahrtslinien herzustellen sind, welche die Simplonbahn namentlich von Frankreich her mit bedeutendem Verkehr zu speisen vermögen und die gleichzeitig den Kanton aus seiner Abgeschlossenheit vom internationalen Weltverkehr herausbringen. Dies erscheint um so dringender, als die jetzige Verbindungslinie mit Frankreich durch den bekanntlich schlechten, baulich gefährdeten Zustand des Credotunnels, was ihre Leistungsfähigkeit anbetrifft, ziemlich unsichere Verhältnisse aufweist.

Schon vor bald 80 Jahren ist von den Nationalökonomen die Nothwendigkeit anerkannt worden, den Kanton Genf mit den östlichen und mittleren französischen Bahnlinien in eine direktere Verbindung zu bringen. Jedoch erst mit dem Augenblick, wo sich die öffentliche Meinung für die Durchführung des Montblanc- oder Simplontunnels geltend machte, wurde der obigen Frage das allgemeine öffentliche Interesse entgegengebracht. Eine von der Genfer Handelskammer im Jahre 1886 dieserhalb gegebene Anregung in Verbindung mit den erforderlichen technischen Studien gelangte zum Schlusse, als kürzeste und billigste Verbindungslinie mit dem Netz der französischen Bahnen, von Genf ab, den Bau der Linie Genf-Gex-Morez-Dijon vorzuschlagen. Es wurden hierüber mit dem französischen Bautenminister Unterhandlungen gepflogen und die Generalräthe verschiedener französischer Departements zeigten sich diesem Projekt gewogen. Inzwischen hatte aber auch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn das Projekt eines Durchstiches des Col de Faucille „St. Laurent-Genf" einer technischen Prüfung unterziehen lassen, deren Ergebniss zu Ungunsten einer „Faucillebahn" ausfiel, hauptsächlich deswegen, weil die geplante Linie wegen der hohen Lage und der starken Steigungen ernstliche Hindernisse bietet. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn empfahl daher vor zwei Jahren den Bau der Linie St. Amour-Bellegarde-Genf, welche die Entfernung zwischen Genf und Paris um 89 km abkürzen würde. Dieser Wettbewerb hat die Interessenten des Kantons Genf veranlasst, die Ausführung der Col de Faucillebahn mit erneuter Thatkraft in die Hand zu nehmen, indem sie von hervorragenden Eisenbahntechnikern ein neues Projekt anfertigen liessen. Dieses liefert den Nachweis, dass eine Linie Lons le Saulnier-St. Claude-Genf, die den Untergrund des Col de Faucille in etwas südlicher Richtung durchschneiden würde, am leichtesten durchführbar ist und gegenüber den ursprünglichen Projekten in betriebstechnischer Beziehung wirkliche Vortheile bietet. Das Projekt hat indessen noch manche Aenderung erfahren. In seiner jetzigen Gestalt hat es bereits die Genehmigung der Genfer Handelskammer, der französischen Handelskammer in Genf sowie einer grossen Anzahl ähnlicher Körperschaften und Generalräthe von Frankreich erhalten. Der kürzlich in Paris stattgehabte internationale geographische Kongress hat die Bedeutung der Vorzüge des obigen Projektes für den internationalen Verkehr gleichfalls anerkannt. Auch die Mittelmeerbahn soll für dasselbe nicht ungünstig gestimmt sein.

Die gewählte Linie Lons le Saulnier-Genf, welche an die im Bau begriffene Linie Dijon-St. Jean de Losne-Lons le Saulnier anschliesst, wird es ermöglichen, von Frankreich aus Mailand auf einer verhältnissmässig ebenen Linie zu erreichen, unter Vermeidung der Höhenlage und der bedeutenden Steigungen der anderen Alpenbahnen. Die Verkehrszone, welche an dem Zustandekommen dieser Bahn betheiligt ist, erstreckt sich von Calais nach Havre und nach St. Nazaire. Die wirkliche Entfernung von Paris nach Mailand über den Mont-Cenis beträgt 949 km, über den Gotthard 893 km, während sie nach der geplanten

Linie über den Simplon auf 849 km herabgemindert würde. Noch günstiger gestaltet sich für letztere ein Vergleich der virtuellen Länge vorgenannter Alpenbahnen, welche sich für die jetzige Entfernung von Paris nach Mailand über den Mont-Cenis und Macon auf 1049 km, über den Gotthard auf 993 km und über den Simplon alsdann nur auf 885 km belaufen würde. Die beiden ersteren Alpenbahnen haben ausserdem bei ihrer beträchtlichen Höhenlage Steigungen von 25 bis 30 ‰ aufzuweisen, gegenüber einer Steigung von 10 ‰ bei letzterer Trasse, deren Höhenlage 705 m nicht überschreitet. In dieser Beziehung hat sie auch Vorzüge sowohl gegenüber der vom Kanton Bern als Zufahrtslinie zum Simplon geplanten Lötschbergbahn, als auch gegenüber der von der Jura-Simplonbahn befürworteten französischen Abkürzungslinie Frasne-Valorbes über Pontarlier, deren Höhenlage immer noch 896 m aufweisen würde bei Steigungen von 20 ‰ auf beiden Seiten des Jura.

Die Länge der erwähnten im Kanton Genf geplanten Verbindungslinie beträgt 75 km, von Lons le Saulnier bis Meyrin an der schweizer Grenze angenommen. Es ist dabei der Bau von neun kleineren Tunneln zu je etwa 1000 m, von einem Tunnel zu 6400, zu 11400 und zu 15200 m in Aussicht genommen worden. Die Baukosten sind auf 100000000 Fr. veranschlagt worden. Doch dürfte dem Vernehmen nach die Beschaffung dieses bedeutenden Kapitals keine allzu grossen Schwierigkeiten bereiten, da die dabei interessirten französischen Provinzen sehr reich sind und sich zu bedeutenden finanziellen Leistungen herbeilassen werden, abgesehen davon, dass noch die Westschweiz, namentlich aber der Kanton Genf, der Durchführung der Col de Faucille-Bahn ihre beste Unterstützung angedeihen lassen wird. Das grösste Hinderniss für das baldige Zustandekommen dürfte wohl die bürokratische Behandlung sein, welche die wichtigsten öffentlichen Angelegenheiten in Frankreich zu erfahren haben sowie die Stellungnahme der Mittelmeerbahn zu dieser Sache. Die schweizer Bundesbehörde dürfte in dieser Angelegenheit einen neutralen abwartenden Standpunkt einnehmen, um so mehr als die betreffende Linie der zu verstaatlichenden Gotthardbahn einen nicht unbedeutenden Verkehr wegnehmen wird, der nur auf einer kürzeren Strecke, von Bouveret bis Brieg, der gleichfalls zu verstaatlichenden Simplonbahn wieder zu gute kommt. Denn die französischen Bahngesellschaften werden immer darauf bedacht sein, den ihnen zukommenden Frachtverkehr möglichst lange auf dem französischen Bahnnetz laufen zu lassen, um die Simplonbahn über Genf-Annemasse-Bouveret zu erreichen. Trotz aller Schwierigkeiten, die sich der Ausführung des Projektes noch entgegenstellen können, ist die Art und Weise, mit welcher im Kanton Genf die Bewegung hierfür geführt wird, Erfolg versprechend.

— **Beschaffung von Oberbau- und Rollmaterial für die italienischen Bahnen.** Der Ministerrath hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, für Beschaffung von eisernen Oberbaumaterialien für das Jahr 1900—1901 der adriatischen Bahn 4300000 L. und der Mittelmeerbahn 4180000 L. zuzuweisen. — Die Mittelmeerbahn hat gegenwärtig in internationalem Wettbewerb 18 Eilzuglokomotiven der neuen Type, wie sie in Paris ausgestellt war, ausgeschrieben. Ferner hat sie zur Vermehrung ihres Bestandes für die beiden Jahre 1900—1902 dem Ministerium die Vorlage unterbreitet zur Beschaffung von: 18 vierachsigen Personenwagen I./II. Klasse (Betrag 1100000 L.), 90 vierachsigen Gepäckwagen (Betrag 1600000 L.) sowie 300 geschlossenen und 1000 offenen Güterwagen (Betrag 8500000 L.). Die Genehmigung zur Vergebung dieser Wagen, grösstentheils in internationaler Ausschreibung, dürfte noch vor Ablauf dieses Jahres erfolgen.

— **Elektrischer Betrieb der Linien S. Benedetto-Ascoli Piceno und Giulianova-Teramo.** Die Gesellschaft der adriatischen Bahnen beabsichtigt auf den vorgenannten beiden Linien, welche sich von der grossen Küstenlinie Ancona-Foggia-Brindisi gegen das Innere des Landes abzweigen, den elektrischen Betrieb einzurichten. Sie hat sich bereits die nöthige Wasserkraft von 1500 PS. gesichert und das endgültige Projekt für die Einrichtungsarbeiten zur Erzeugung und Uebertragung der Kraft und für den nöthigen Umbau der Linien fertiggestellt. Die Linien sind 33 bezw. 26 km lang.

— **Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft für die italienischen Mittelmeerbahnen.** Am 23. November d. J. wird in Mailand am Sitze der vorgenannten Gesellschaft die Generalversammlung der Aktionäre stattfinden und zwar mit der gewöhnlichen Tagesordnung: Berathung des Rechenschaftsberichtes für das Betriebsjahr 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1900 und neue Wahlen von Verwaltungs- und Aufsichtsräthen. — Auch in diesem Jahre wird nur eine Dividende von 5 % zur Vertheilung gelangen, da den beträchtlichen erzielten Mehreinnahmen auch ein ebenso grosses Anwachsen der Ausgaben gegenübersteht. Ueber die genauen Ergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres wird an dieser Stelle noch seinerzeit berichtet worden.

— **Regelmässige Sonderzüge von Neapel nach Palermo.** Die Mittelmeerbahnen und die sizilischen Bahnen haben seit 15. September einen besonders beschleunigten Sonderzug von Neapel nach Palermo eingerichtet, der am 1. und 15. jeden Monats während dieses Herbstes und des kommenden Winters verkehren wird. Die für diesen Zug zu ermässigten Preisen ausgegebenen Fahrkarten haben eine Gültigkeit von 20 Tagen und berechtigen zur Fahrt von Neapel nach Palermo mit dem Sonderzuge zu unbeschränkter freier Fahrt innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer auf allen Linien der sizilischen Bahnen, zur Rückfahrt von Palermo nach Neapel entweder mittelst Bahn über Reggio Calabria oder mittelst Dampfers direkt über das thyrrenische Meer, zur Einnahme eines ersten und zweiten Frühstückes und einer Hauptmahlzeit im Speisewagen auf der Fahrt von Neapel nach Palermo und eines Mittagessens auf dem Dampfer von Palermo nach Neapel. Der Preis der Fahrkarten stellt sich von Neapel auf 133 L. in der I. und auf 94 L. in der II. Wagenklasse. Uebrigens werden für den gleichen Zug auch ermässigte Rückfahrkarten von allen bedeutenden Bahnhöfen Italiens ausgegeben. Allen Besuchern Siziliens wird der neue Zug sicherlich höchst willkommen sein, zumal mit demselben die Möglichkeit geboten ist, die prächtige und doch so wenig bekannte Küste des thyrrenischen Meeres bei Tage zu befahren (die übrigen Eilzüge verkehren nur Nachts) und die schöne, an geschichtlichen Denkmälern so reiche „Trinacria" nach Belieben kreuz und quer durchreisen zu können.

— **Entschädigungsansprüche der Verunglückten im Zusammenstosse bei Castel Giubileo.** Wie nun bekannt wird, beläuft sich der Gesammtbetrag der Entschädigungen, welche von den im Zusammenstosse bei Castel Giubileo Verletzten und den Hinterbliebenen der Getödteten verlangt werden, auf die ungeheuere Summe von 24000000 L. Wie schon erwähnt, gehen manche Forderungen ins Ungemessene, und es ist wirklich geradezu verdammenswerth, dass man einen wenn auch noch so schweren Unfall oder gar einen Verlust, der an sich unersetzlich ist, zu einem förmlichen Raubzug gegen die betreffende Bahngesellschaft missbraucht. Gegen eine gerechte, wenn auch hoch bemessene Forderung wird niemand etwas einzuwenden haben, aber sich bei einem solchen Unglücke sozusagen bereichern zu wollen, ist gewiss unwürdig. Das ärgste dabei ist, dass die gezahlten Entschädigungen zum grossen Theile nicht den direkt Betroffenen zukommen, sondern in die Taschen der diese vertretenden Rechtsanwälte fliessen.

— **Betriebseinstellung auf der Linie Ponte Galera-Fiumicino.** Die 11 km lange Linie, welche vom Bahnhofe Ponte Galera der Strecke Rom-Civitavecchia nach dem kleinen Hafenstädtchen Fiumicino führt und von der Mittelmeerbahn betrieben wird, ist Eigenthum einer Gesellschaft, welche sie dem Staate zur Betriebsführung überlassen hatte. Es schwebten schon seit geraumer Zeit zwischen Regierung und Gesellschaft Unterhandlungen wegen Verkaufes der Linie an den Staat, welche jedoch wegen der Höhe des verlangten Kaufschillings und wegen der geringen, die Betriebsauslagen bei weitem nicht deckenden Einnahmen wiederholt scheiterten. Die Gesellschaft glaubte jedoch die Gerichte in Anspruch nehmen zu können, um auf Grund irgend welcher Uebereinkommen den Staat zum Ankaufe der Linie zu zwingen. Das Gericht hat nun dahin entschieden, dass der Staat die Linie zu bezahlen oder zurückzugeben habe. Die Regierung zog das letztere vor, forderte die Mittelmeerbahn auf, die Linie wieder der Gesellschaft zu übergeben und ihrerseits den Betrieb einzustellen, was am 15. d. Mts. geschah.

Es hat nun die Eigenthümerin selbst den Betrieb weiter zu führen; da ihr aber dazu alles fehlt, wird der Betrieb wahrscheinlich eingestellt bleiben müssen; alsdann jedoch gibt der Artikel 255 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten der Regierung das Recht, einzuschreiten und nach erfolgloser Anforderung an die Konzessionsinhaberin entweder die Konzession als verfallen zu erklären und diese von neuem zu vergeben, oder den Betrieb selbst auf Rechnung und Gefahr der Eigenthümerin zu führen.

— **Eröffnung der Strecke Limone-Vievola.** Am 1. d. Mts. wurde diese 10,5 km lange Theilstrecke der von Turin-Cuneo ausgehenden Linie, welche wohl nicht, wie das angenommene Projekt lautet, ihre Fortsetzung nach Ventimiglia finden, sondern hoffentlich nach Nizza ausgebaut werden wird, dem Betriebe übergeben. Die neue Strecke ist deswegen bemerkenswerth, weil in ihr der 8100 m lange Tunnel durch den Col di Tenda liegt, dessen Bau, wie bereits an anderer Stelle dieser Zeitung berichtet wurde, mit den grössten Schwierigkeiten verbunden war; unter diesen stellte besonders die Ueberwältigung einer unversieglich scheinenden Sand- und Schlammquelle, welche angebohrt wurde, die höchsten Anforderungen an die Technik und verzögerte die Arbeiten Jahre lang. Wegen der Fortsetzung der Linie Cuneo-Vievola nach Nizza, ihrem natürlichen Endpunkte, hat die französische Regierung bereits ihre strategischen

Bedenken fallen lassen und sich zum Bau der Strecke bereit erklärt, wenn Italien die wenigen Kilometer, welche Vievola von der französischen Grenze trennen, ausbaut. Dass dies bald geschehen wird, daran ist kaum zu zweifeln, weil dadurch der italienische Staat die vielen Millionen, welche der Ausbau der Linie nach Ventimiglia kosten würde, ersparen und auch Piemont eine neue und lang ersehnte Verbindung über die Alpen mit Südfrankreich erhalten würde.

— **Elektrische Bahn Chiasso-Chiavenna.** Dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten wurde das Ansuchen um Beihilfe und Konzession des Baues und Betriebes einer schmalspurigen elektrischen Bahn eingereicht, welche von Chiasso (italienische Grenze) ausgehend, den Comer See bei Cernobbio erreichen und längs dem westlichen Ufer des Sees über Argegno, wo sie sich an die projektirte und bereits abgesteckte Val d'Inteloibahn anschliessen würde, über Menaggio und Dongo nach Chiavenna führen soll.

— **Statistisches über die amerikanischen Eisenbahnen.** Die Gesammtlänge der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten betrug am 31. Dezember 1899 nicht weniger als 307 050 km gegen 300 577 km im Vorjahr. In den nachstehenden Angaben sind jedoch nur 296 344 km berücksichtigt, da ein Theil der Linien erst nach Schluss des Jahres in Betrieb genommen wurde. Die Einnahmen stellen sich wie folgt:

	1899 ℳ	1898 ℳ
aus dem Personenverkehr . . .	1 249 800 790	1 158 505 761
„ „ Güterverkehr	3 920 354 334	3 692 929 235
Betriebsroheinnahme	5 678 408 000	5 310 621 500
Betriebsreineinnahme	1 902 899 309	1 656 082 514
Sonstige Einnahmen	231 088 323	444 281 842
Die Gesammtausgaben einschliesslich Obligationszinsen beliefen sich auf	1 746 164 940	1 851 134 845
der Ueberschuss	437 822 692	249 225 261
Gezahlt wurden an:		
Zinsen auf Obligationen	838 068 138	1 007 815 670
Dividenden	374 324 670	403 484 485

In Betrieb waren 37 245 Lokomotiven und 26 184 Personenwagen (gegen 25 844 im Jahre 1898), während die Zahl der Güterwagen 1 328 084 gegen 1 284 807 im Vorjahr betrug. Sämmtliche Eisenbahnen, ausschliesslich der in Privatbesitz befindlichen Bahnen, befinden sich in Händen von 1 735 Körperschaften, während 910 Gesellschaften den Betrieb leiten. Das Bestreben, Vereinigungen von Gesellschaften herbeizuführen, ist beständig im Wachsthum begriffen. In den letzten Jahren haben 1 785 Eisenbahngesellschaften mit zusammen 228 762 km Gleislänge aufgehört selbständig zu bestehen. 53 Gesellschaften besitzen zusammen 212 061 km Gleislänge, wovon 57 682 km in Pacht gegeben sind. Die Aktiva sämmtlicher Eisenbahnen der Vereinigten Staaten betrugen zu Anfang dieses Jahres 53 351 293 906 ℳ. Das Aktienkapital hat innerhalb der letzten Jahre durch Neubildungen eine Vermehrung um etwa 1 931 231 093 ℳ erfahren, während die Obligationenschulden um den beträchtlichen Betrag von 965 854 906 ℳ vermindert worden sind, so dass gegenwärtig an Aktien 100 385 ℳ (gegen 83 831 ℳ vor der Neuorganisation) und an Obligationen 90 406 ℳ (gegen 104 592) auf das Kilometer entfallen.

Allgemeines.

— **Versuche mit einem neuen Heisswassermotor** werden jetzt, wie wir der „Deutschen Verkehrsztg." entnehmen, auf der Newyork-Putnamer Eisenbahn im grösseren Maassstabe angestellt. Der Motor dient zu Fortbewegung eines grossen, vierachsigen Personenwagens, der die für eine längere Fahrt erforderliche Betriebskraft in Form von stark überhitztem Wasser mit sich führt. Die Maschine ist nach einem neuen, von W. E. Prall erfundenen System erbaut und unterscheidet sich von den Heisswassermotoren älterer Art im Wesentlichen dadurch, dass sie vom Boden des Behälters kleine Mengen überhitzten Wassers entnimmt und solches in dieser Form dem Cylinder zuführt. Während bei den älteren Maschinen der sich über dem Wasser sammelnde Dampf dem Cylinder zugeführt und hier als Betriebskraft verwendet wird, setzt sich bei dem Prall'schen Motor das dem Kessel entzogene Wasser erst im Cylinder in Dampf und somit in lebendige Kraft um. Dies hat den wichtigen Vortheil, dass dem aufgespeicherten Wasservorrath auf diese Weise ein verhältnissmässig geringer Theil von Wärme entzogen wird, wogegen die demselben durch die jedesmalige Dampfausscheidung bei den älteren Maschinen entzogene Wärmemenge eine bedeutendere ist und daher hier ein rasches Erkalten und Nachlassen der Spannung eintritt. Man erwartet, dass der Wagen mit einmaliger Füllung imstande sein wird, mindestens 60 km mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 km in der Stunde zurückzulegen. Alsdann müssen die Behälter aufs neue mit überhitztem Wasser gefüllt werden.

— **Schnellzuglokomotive von Schneider & Co.-Creusot auf der Pariser Weltausstellung.** Ueber eine von Schneider & Co.-Creusot in ihrem Pavillon auf dem Marsfelde ausgestellte Schnellzuglokomotive für Züge von 180 bis 200 t Gewicht mit 120 km Geschwindigkeit auf waagerechten Strecken, die durch ihre Bauart und vollendete Ausführung allgemeines Aufsehen erregt, entnehmen wir dem „Engineering" nachstehende Angaben. Die Lokomotive ist 14,00 m lang, hat zwei gekuppelte Räder in der Mitte, ein vierrädriges Drehgestell vorn und ein sechsrädriges hinten. Die Dampfvertheilung erfolgt nach dem Walschaert-schen System; der Kessel ist mit Belpair-Feuerung und Tenbrink-Heizrohren versehen. In den Cylindern werden 1 800 bis 2 000 angezeigte Pferdestärken entwickelt. Der Führerstand befindet sich vor dem nur kurzen Schornstein, während der Heizer seinen Stand wie gewöhnlich auf dem Hintertheil der Maschine hat. Lokomotivführer und Heizer verständigen sich durch ein Sprachrohr und durch Lautsignale. Zur Beleuchtung der Lokomotive und des Zuges dient eine auf ihr befindliche Laval'sche Dynamoturbine. Die Kesselbleche, Nieten, Zugstangen, Triebstangen und Kurbeln sind aus Nickelstahl, die grossen Räder aus Gussstahl. Der Tender ruht auf zwei Untergestellen und wiegt leer 24, belastet 59 t; sein Gesammtradstand beträgt 7,8 m und der Raddurchmesser 1,06 m. Er fasst 28 cbm Wasser und 7 t Kohlen. Nachstehend führen wir noch die wichtigsten Abmessungen und Gewichtszahlen auf: Rostfläche 4,68 qm, äussere Länge des Heizraumes 2,70, äussere Weite des Heizraumes 2,04 m, vollständige Heizfläche 297,70 qm, Höhe des Kessels 2,01, Gesammtlänge des Kessels 8,70 m, Anzahl der Siederohre (geriffelt) 183, Betriebsdruck im Kessel 15 kg, Cylinderdurchmesser 0,510 m, Kolbenhub 0,70 m, Länge der Pleuelstange 2,10 m, Durchmesser der Kuppelräder 2,50 m, Gesammtachsstand 12,25 m, Höhe von Schienenoberkante bis Schornsteinoberkante 4,22 m, Zugkraft 7,1 t, Gewicht der leeren Maschine 72, der belasteten 80 t.

— **Eisenbahnfeindliche Kundgebung.** Wie kurzsichtig in manchen Gegenden des tiroler Landes die Bewohner trotz aller offenkundigen Segnungen des sich stetig steigernden Fremdenverkehrs sind, beweist folgender Fall: Anfang September nahm die Begehung der geplanten Stubaier Bahn ihren Anfang. Auf der Brennerstrasse soll die Linie beginnen und nach Erreichung der Hochfläche die Höhe von Natters und Mutters zu gewinnen suchen. Während in Natters die Gemeinde sich bemühte, für die Station einen möglichst günstigen Platz zu erhalten, war die Strömung in Mutters, wie die „J. N." berichten, eine geradezu bahnfeindliche. Im Gemeindewirthshause erklärte der Ausschuss, überhaupt keine Bahn zu brauchen. An der Besprechung betheiligten sich auch die Mütter und Töchter von Mutters, deren wahrhaft klassischer Einwand gegen jede Bahn festgehalten zu werden verdient. Während der lebhaften Erörterung that nämlich eine von ihnen die Aeusserung: „Wir brauchen keine Bahn; zu was hat uns der Herrgott d' Füss' geb'n?" Die Mutterer setzten ihren Willen durch: Mutters bekommt keine Station!

— **Festzug alter Fahrzeuge in Paris.** Um die Reihe der Festlichkeiten während der Pariser Weltausstellung würdig zu beschliessen, ist man dort mit der Vorbereitung zu einem Feste beschäftigt, bei welchem die im Verkehre benutzten Fahrzeuge alter Zeiten, die in der Galerie Desaix ausgestellt sind, in langem Zuge vorgeführt werden sollen. Die Festtheilnehmer werden Gelegenheit haben, alte griechische, römische und gallische Wagen, früher benutzte Karren, Karossen, Briefposten, Eilwagen, Sänften, Kabriolets, Droschken usw. zu erblicken. Die Insassen derselben sollen Tänzerinnen und junge Damen in den Kostümen der betreffenden Zeit sein, und das ganze wird jedenfalls ein höchst eigenartiges und malerisches Bild abgeben.

Bücherschau.

— **Das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899.** Uebersichtlich dargestellt und erläutert von Dr. Walter Schelcher, Geheimer Regierungsrath und vortragender Rath im königlich sächsischen Ministerium des Innern. Ergänzungsheft zu Fischer's Zeitschrift Band 21. Leipzig. Rossberg & Berger, Verlagsbuchhandlung für Rechts- und Staatswissenschaften. 1900. Preis 2 ℳ.

Mit dem am 1. Januar d. J. erfolgten Inkrafttreten des neuen Telegraphenwegegesetzes hat sich neben und unabhängig von der durch das Bürgerliche Gesetzbuch erfolgten Einung des deutschen Privatrechts ein wichtiger Schritt auf der Bahn zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Rechts in Deutschland vollzogen. Während die Reichstelegraphenverwaltung in jedem der deutschen Gebiete mit besonderen, oft sehr wenig berechtigten Eigenthümlichkeiten zu rechnen hatte, ist ihr jetzt überall die Befugniss gewährt, die Verkehrswege zu ihren, öffentlichen Zwecken dienenden Leitungen zu benutzen, soweit nicht dadurch der Gemeingebrauch der Wege dauernd beschränkt wird, und auch ihre Leitungen über Privatgrundstücke zu führen, soweit dadurch deren jeweilige Nutzung nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Das neue, tief einschneidende Gesetz hat in Geheimem Regierungsrath Schelcher einen kundigen und in den einschlägigen Rechtsgebieten wohlbewanderten Erklärer gefunden. Den mit der Handhabung der betreffenden Bestimmungen betrauten Beamten wird daher das Buch, dem auch die vom Bundesrath unter dem 26. Januar 1900 erlassenen Ausführungsbestimmungen beigefügt sind, ein willkommener Helfer und Berather sein.

Berichtigung.

In der Mittheilung über die Ugandabahn in Nr. 81 S. 1230 d. Ztg. muss es, wie die „Kolm. Ztg.", der die Angaben entnommen wurden, mittheilt, in der vorletzten Zeile statt 57 000 *M.* heissen: 5 700 *£*, also rund 114 000 *M.*

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,31 km lange Strecke Nierstein-Undenheim-Köngernheim der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die 6,40 km lange Strecke Derenburg-Minsleben der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, welche am 3. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffnet worden ist und am 30. Oktober d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden soll, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. November d. J. wird die Nebenbahn Schönsee-Strasburg i. Wstpr. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Der gleichfalls an dieser Strecke gelegene Personenhaltepunkt Tokaren — zugleich Holzverladestelle — wird voraussichtlich erst am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der an der Bahnstrecke Hagen-Siegen zwischen den Stationen Letmathe und Einsal gelegene Haltepunkt Nachrodt wird am 1. November d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden. Reisegepäck wird auf dem genannten Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen. Die Entfernung des neuen Haltepunktes von der Station Letmathe beträgt 3,3 km und von der Station Einsal 2,1 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die neu hergestellte, an der Strecke Dobris-Prag zwischen den Stationen Nusle-Vrsovic und Krc gelegene Personenhaltestelle Michle wird am 1. November d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. November d. J. wird die zwischen den Stationen Neustettin und Eulenburg an der Strecke Ruhnow-Neustettin gelegene Haltestelle Gellin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für den Gesammtverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 83 — Inser.-Nr. 2621 — d. Ztg.)

Schliessung und Eröffnung von Stationen für den Sprengstoffverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die Stationen Elmshorn, Lensahn und Gr. Schlamin werden vom 20. Dezember d. J. ab für die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 B 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung unter Nr. XXXV a bezeichneten Sprengstoffe geschlossen. Von demselben Tage ab wird die Station Altona für die Abfertigung dieser Sprengstoffsendungen aus dem öffentlichen Verkehr geschlossen; die Annahme und Auslieferung militärischer Sprengstoffsendungen kann dagegen auch in Zukunft auf Station Altona erfolgen. Ferner wird von demselben Tage ab auf den Stationen Breddin, Hagenow, Hagenow L., Wittenburg und Brunsbüttelkoog die Annahme und Auslieferung vorbezeichneter Sprengstoffe unbeschränkt zugelassen.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3403 vom 19. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmungen in Abschnitt I Ziffer 3 (1) des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 24. Oktober 1900).

Nr. 3403 vom 19. Oktober 1900 an die bosnisch-hercegovinische Staatsbahn, die dänische, schwedische, finnländische und norwegische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmungen in Abschnitt I Ziffer 3 (1) des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 24. Oktober 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrage II vom 1. Oktober 1899 zum Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897 auf Seite 13 im Ausn.-Tarif Nr. 14 für Reis im Verkehre mit Sambor enthaltenen Frachtsätze werden für Aussig-Landungsplatz, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von 200 *h* auf 300 *h*, für Schönpriesen-Umschlag von 195 *h* auf 295 *h* und für Dresden-Elbkai von 236 *h* auf 336 *h* richtig gestellt. Die erhöhten Frachtsätze treten sofort in Kraft.

Wien, am 22. Oktober 1900. (2642)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November d. J. wird die Reststrecke Unna-Königsborn-Camen der Eisenbahn von Unna nach Camen für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Auf die neue Bahnstrecke finden die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die

Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Anwendung.

Die Strecke Unna-Königsborn-Camen geht mit der Betriebseröffnung in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Essen a. d. Ruhr über und wird der Betriebsinspektion 2 in Dortmund zugetheilt.

An demselben Tage wird zu dem Gütertarif für die Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII) vom 1. Juli 1899 der Nachtrag III eingeführt, welcher die durch die neue Bahnstrecke eintretenden Entfernungsabkürzungen enthält.

Elberfeld, den 23. Oktober 1900. (2643)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent - Bütow die Theilstrecke Berent-Lippusch mit den Stationen Lubianen und Lippusch dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Diese Stationen dienen dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. In Lubianen ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ebenfalls ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den oldenburg-ostdeutsch - Berlin - Stettiner Gütertarif und den Staatsbahn - Viehtarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 20. Oktober 1900. (2644)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November d. J. wird die Station „Diedenhofen-Beauregard" für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Für die neue Station gelten als Frachtsätze diejenigen von Diedenhofen zuzüglich einer Ueberführungsgebühr von 2 ℳ. für den beladenen Wagen.

Strassburg, den 18. Oktober 1900. (2645)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Gross-Rinnersdorf für den Stückgutverkehr (Gruppentarif II).

Am 15. November d. J. wird die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Gross-Rinnersdorf auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Breslau, den 19. Oktober 1900. (2646)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Behinderung des Betriebes durch Arbeitsverweigerung.

Mit Bezug auf § 11 Abs. 2b und 4 des Vereinswagenübereinkommens wird hiermit verlautbart, dass am 18. d. Mts. in Triest ein allgemeiner Arbeiter-Ausstand ausgebrochen ist, dessen Dauer nicht vorausgesehen werden kann.

Wien, am 22. Oktober 1900. (2647)

K. k. österreich. Staatsbahnen.

Der am 18. in Triest ausgebrochene Arbeiter-Ausstand wurde am 22. Oktober l. J. beendet.

Wien, am 24. Oktober 1900. (2648)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Infolge Ausstandes der Arbeiter in Triest-Südbahn musste die Beförderung der Frachtgüter von und nach Triest-Südbahn vom 18. bis inkl. 22. Oktober eingestellt werden.

Auf Grund des § 11 Abs. 2b des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Wien, am 23. Oktober 1900. (2649)

6. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach Bayern.

Zum Kohlentarif Nr. 8 vom 1. April 1897 erscheint zum 1. November d. J. der Nachtrag VI, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen bayerischen Stationen Behringersdorf und Dorfgütingen, sowie ermässigte Entfernungen für verschiedene bayerische Stationen enthält. — Verkaufspreis 0,10 ℳ. (2650)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Oktbr. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft wird am 1. November d. J. mit den für Station Dortmund D. G. E. bestehenden Frachtsätzen in die Klasse 12 (für Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl) des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen.

Essen, den 22. Oktober 1900. (2251)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 13. August d. J. in der Vereinszeitung Nr. 65 wird die Gültigkeitsdauer des württ.-schweizer. Gütertarifs Theil II, Heft 2 (Verkehr mit Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen etc.) vom 1. November 1892 nebst den Nachträgen I und II sowie der im genannten Verkehr zur Zeit bestehenden im Instruktionswege zur Einführung gelangten besonderen Frachtsätze bis zum 30. November d. J. verlängert.

Stuttgart, den 21. Oktober 1900. (2652)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.

(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)

Mit sofortiger Wirksamkeit kommen für die folgenden Frachtgegenstände:

a) Torf, Torfbriketts und Torfkohlen, auch gepresst, Torfstreu und Torfmull in beiden Richtungen,
b) Steinkohlen, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt, welche zu Schiff in den Rheinhafenstationen Mannheim, Mannheim Industriehafen und Ludwigshafen ankommen und von da mit der Bahn weitergehen, sowie die in diesen Rheinhafenstationen aus solchen Steinkohlen hergestellten Briketts

die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

nach	von Heidingsfeld bayer. B.		Wertheim bayer. B.		Würzburg bayer. B.	
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
	a	b	a	b	a	b
Mannheim bad. B. . .	0,46	0,42	0,44	0,41	0,47	0,43
Mannheim Industriehafen . . .	0,47	0,43	0,45	0,42	0,48	0,44
Ludwigshafen a. Rh.	0,49	0,45	0,47	0,44	0,50	0,46

Der Frachtberechnung nach diesen Sätzen wird das verladene Gewicht, mindestens aber 10000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt. Werden jedoch Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und darüber gestellt, so muss die Fracht mindestens für das Ladegewicht dieser Wagen gezahlt werden.

München, den 19. Oktober 1900. (2653)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. November 1900 werden die Stationen Eisseln, Garbseiden und Pobethen-Rantau der neuen Bahnstrecke Cranz-Pobethen-Rantau der Königsberg-Cranzer Eisenbahn in den süd - ostpreussischen Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 22. Okt. 1900. (2654)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November 1900 tritt für die Beförderung von Jutegarn und Jutegeweben in Ladungen von 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Weida (sächs. Staatsbahn) nach Konstanz (bad. Staatsbahn) ein Ausnahmefrachtsatz von 2,70 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 23. Oktober 1900. (2655)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. November 1900 wird die Station Wittingen des Eisenbahndirektions-

bezirks Magdeburg in den Verbandsgüterverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 20 km erhöhten Entfernungen der Station Wieren zu Grunde gelegt.

Dresden, den 23. Oktober 1900. (2656)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. werden die an der Neubaustrecke Schönsee - Strasburg Wpr. gelegenen, dem Direktionsbezirk Bromberg angehörigen Stationen Druschin, Galsburg, Gollub, Gruneberg, Hermannsruhe, Malken, Ostrowitt-Bergheim, Schönsee Stadt und Wrotzk in den Tarif für den ebenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Entfernungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Danzig, den 20. Oktober 1900. (2657)
Königliche Eisenbahndirektion.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 wird die Nauendorf - Gerlebogker Eisenbahn in den Privatbahn - Staatsbahn-Thiertarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Oktober 1900. (2658)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V und Binnenverkehr der Aschersleben-Schneidlingen - Nienhagener Kleinbahn.

Für die in Aschersleben, Schneidlingen und Nienhagen zur Umkartirung gelangenden „Rüben des Spezialtarifs III“ im Verkehr von den Stationen der Aschersleben - Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn nach den Staatsbahnstationen Crottorf, Egeln, Etgersleben, Hadmersleben, Hedersleben und Oschersleben, sowie für „Rübenschnitze“, auch gedörrt und getrocknet, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, auch gemahlen, Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm) in denselben Stationsverbindungen in umgekehrter Richtung kommen vom 25. Oktober d. J. an sowohl auf den Staatsbahnstrecken als auch auf den Strecken der Kleinbahn anderweite, zum grössten Theil ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Berechnung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen der betheiligten Stationen Auskunft.

Magdeburg, den 20. Oktober 1900. (2659)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die Aschersleben - Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Heft 1.

Am 1. November d. J. treten zwischen Rosochatetz (Oe. N. W. B.) einerseits und Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) andererseits direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III in Kraft. Ihre Höhe ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 25. Oktober 1900. (2660)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 an gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 31 c auch für Baumwollöl, Olivenöl, Mohnöl und Talgöl in Wagenladungen.

Dresden, den 24. Oktober 1900. (2661)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab wird der Ausnahmetarif auf den Verkehr mit der Station Schleper der Meppen-Haselünner Eisenbahn ausgedehnt. Zu gleicher Zeit tritt die Hoyaer Eisenbahn dem Ausnahmetarif hinsichtlich der auf Seite 2 unter B b, 1—3, c, d und e bezeichneten Artikel rohe Kalisalze usw., Kalk usw., Staubkalk (Kalkasche) und Mergel bei. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Oktober 1900. (2662)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Die am 1. November d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr zur Eröffnung kommende Station Diedenhofen-Beauregard wird vom gleichen Tage ab in die Hefte 1, 2, 4 und 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Die Frachtberechnung erfolgt nach den Entfernungen und Tarifsätzen der Station Diedenhofen zuzüglich einer Ueberführungsgebühr von 2 ℳ für den Wagen.

Strassburg, den 20. Oktober 1900. (2663)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Für die in Heudeber - Dannstedt und Mattierzoll zur Umkartirung gelangenden Rüben des Spezialtarifs III im Verkehr von den Stationen der Kleinbahn Heudeber - Mattierzoll nach den preussischen Staatsbahnstationen Badersleben, Etgersleben, Gatersleben, Halberstadt, Minsleben und Wasserleben, sowie für Rübenschnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung, auch gemahlene, Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Pressschlamm, Scheidekalk, Saturationsschlamm) im Verkehr von den vorgenannten Staatsbahnstationen nach den Kleinbahnstationen kommen vom 25. Oktober d. J. ab für Wagenladungen von mindestens 10 000 kg sowohl auf den Staatsbahnstrecken als auch auf der Kleinbahnstrecke ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Berechnung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen der vorgenannten Staatsbahnstationen Auskunft.

Magdeburg, den 22. Oktober 1900. (2664)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Dezember 1900 wird die im badischen Gütertarif (Nachtrag II, Seite 4) enthaltene Ueberfuhrgebühr von 3 ℳ für die Beförderung beladener Wagen zwischen Karlsruhe Westbahnhof und Mühlburg bezw. umgekehrt ausser Kraft gesetzt und die bisher nur für den Stückgutverkehr der genannten beiden Stationen eingeführte Tarifentfernung von 4 km auch für den Wagenladungsverkehr als gültig erklärt.

Karlsruhe, den 20. Oktober 1900. (2665)
Grossh. Generaldirektion.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. November 1900 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Berent i/Westpr. einerseits und Cranz, Gr.-Raum, Königsberg i/Pr. C. B., Laptau und Mollehnen andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2666)

Königsberg i/Pr., den 22. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.

Am 1. November d. J. kommt der Nachtrag 4 zum oben genannten Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen — als Aufhebung der Ueberfuhrgebühren in Braunschweig und Wolfenbüttel, Aenderung der Bezeichnung verschiedener Stationen, Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse mehrerer Stationen, Ermässigung der Frachtsätze zwischen Gerlebogk und Nauendorf, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b für gebrannte Steine zum 1. Oktober 1901 zwischen den Stationen der Strecke Halle - Cottbus - Kodersdorf und Einbeziehung der Station Mertendorf in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe — neue Entfernungen für die Stationen Elmen-Salze, Katzhütte, Mellenbach-Glasbach, Oegeln und Sitzendorf, sowie für die Stationen der Strecken Triangel-Wieren und Köppelsdorf-Stockheim mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung dieser Strecken und Station Schwarzburg mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, anderweite ermässigte Entfernungen zwischen älteren Stationen, welche grösstentheils erst am Tage der Eröffnung der Strecken Triangel-Wieren und Köppelsdorf - Stockheim in Kraft treten, anderweite Anstosssätze der Feldabahn, Stationstarifsätze für die Milchbeförderung zwischen mehreren Personenhaltepunkten und Stationen, sowie vom 15. Dezember 1900 ab gültige erhöhte Entfernungen für die Stationsverbindungen Beeskow-Belzig und Finsterwalde-Schneeberg i/M.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 24. Oktober 1900. (2667)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
Binnengüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1900 bis 1. Oktober 1902 werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts im Versande von den

deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 11. Oktober 1900. (2668)
Direktion.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, wird für Zucker der Position Z—8 der Güterklassifikation im Tarife Theil I vom 1. Januar 1898 als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den Stationen der Strecke Golc-Jenikau bis inkl. Sedletz-Kuttenberg nach Aussig, Dobrowitz, Neubydzow, Wlkawa und Prag Oe. N. W. B. sowie von den Stationen der Strecke Nimburg bis inkl. Königgrätz nach Sedletz-Kuttenberg, Caslan, Wrdy-Bucitz und Zleb, bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h (sechs Heller) pro 100 kg berechnet, und sind im übrigen für die Reexpedition die vom 1. Mai 1896 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, maassgebend.

Wien, am 20. Oktober 1900. (2669)

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Vom 24. d. Mts. ab werden von der Fahrkartenausgabestelle Obernkirchen Arbeiterrückfahrkarten zum Preise von 0,20 ℳ ausgegeben, welche zur Hinfahrt nach Steinbergen und Rinteln R. St. am Mittwoch und zur Rückfahrt nach Obernkirchen am Donnerstag berechtigen.

Rinteln, den 18. Oktober 1900. (2670H&V)
Der Vorstand.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Januar 1901 wird für obigen Verkehr ein neuer Tarif, Theil II herausgegeben.

Durch denselben werden der bisherige Tarif, Theil II vom 1. Mai 1896, sowie die Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nebst dazu erschienenen Nachträgen:

a) für den norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verband vom 1. April 1891;
b) für den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verband vom 1. Juli 1894 und
c) für den mitteldeutschen Verband vom 1. März 1889

aufgehoben. Letztere jedoch nur insoweit, als darin Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen, sowie von Fahrzeugen, die in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, im Verkehrsgebiete des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes enthalten sind.

Bei einzelnen Fahrkarten treten infolge anderweiter Berechnung Ermässigungen und durch Einbeziehung weiterer Wahlwege geringe Erhöhungen ein.

Die seit dem 1. Oktober 1898 gewährte Vergünstigung von Gepäckfreigewicht für die Strecke Frankfurt a/M.-Darmstadt auf Fahrkarten nach und von Darmstadt kommt wieder in Wegfall.

Gleichzeitig werden die in Cassel, Guntershausen und Wilhelmshöhe aufliegenden Fahrkarten nach süddeutschen Stationen über Bebra-Frankfurt a/M. mangels genügender Nachfrage und infolge erweiterter Schnellzugverbindungen auf der kürzeren Linie über Giessen aufgehoben.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilten unser Verkehrsbüreau in Hannover und nach Einführung des Tarifs die Fahrkartenausgabestellen der Verbandsstationen.

Hannover, den 18. Oktober 1900. (2671)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

---

8. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1901, und zwar für die königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W., Hannover:

A. 63 970 m Segeltuch, 2 870 m Hanfschläuche, 15 955 m Leinwand, 1 930 m Nessel, 2 600 m Behäuteleinen, 5 740 m Wachstuch, 440 m Ledertuch, 1 402 qm Linoleum,
B. 5 946 m Plüsch, 7 411 m Gardinenstoff, 680 kg Wollgarn, 500 kg Schafwolle, 1 975 kg Waldwolle, 13 370 m Naht- und Plattschnur, 6 200 m Rundschnur, 68 100 m Netzschnur, 5 750 m Sägeschnur, 3 090 m Fensterzugborde, 3520 Stück Fensterzugquasten, 19 200 Stück Steinnussknöpfe, 170 000 Stück Bindestricke, 1 694 m Hutnetze, 150 960 Stück Schmierpolster, 200 m Teppichstoff,
C. 350 Bogen Pappe, 84 000 Bogen Schmirgelleinen, 14 200 Bogen Flintsteinpapier, 460 kg Schmirgel, 1 225 kg Tafelfilz, 20 000 Stück Filzringe.

Zeit der Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 8. November 1900:

zu A. Vormittags 10 Uhr,
„ B. „ 11½ „
„ C. „ 12½ „

Zuschlagsfrist bis 5. Dezember 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von
60 ₰ für Gruppe A,
70 „ „ „ B,
50 „ „ „ C

vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A 1. Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.

Hannover, den 20. Oktober 1900. (2672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 254 300 kg Federstahl (Flussstahl) in 7 Loosen, 10 000 kg Federstahl (Tiegelflussstahl), 31 650 kg Flussstahl zu Achshaltern, 15 200 kg Rundstahl (Flussstahl) zu Kolbenstangen in je einem Loose und 19 550 Stück Spiralfedern für Stoss- und Zugapparate in 7 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. November 1900, Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Dezember 1900.

Berlin, den 24. Oktober 1900. (2673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung von Mosaikpflaster auf den Bahnsteigen der Stationen Kietz-Rummelsburg bis Erkner der Strecke Berlin-Erkner soll im Wege öffentlicher Ausschreibung im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 10. November 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Herstellung von Mosaikpflaster auf den Bahnsteigen der Stationen Kietz-Rummelsburg bis Erkner" versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote liegen auf hiesigem Büreau zur Einsicht aus und können von hier gegen bestellgeldfreie Einsendung in Baar (nicht in Briefmarken) von 1 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 24. Oktober 1900. (2674)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung 1.
Fruchtstrasse 14/15.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel und den Bahnmeistereien Wiehl und Dieringhausen lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 2 522 t Schienen aus Stahl und Eisen, 1 440 t Eisenschwellen, 610,4 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 150 t Gussschrott, 478 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 25 t Blechschrott, 0,21 t Messingschrott, 0,5 t Bleischrott und 6,5 t Zinkschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung des Termins an uns einzusenden. Die Oeffnung der Angebote findet am 10. November, Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 24. November d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 13. Oktober 1900. (2675)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 85. 31. Oktober 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Ueberwindung von Steigungen durch die Eisenbahn.

(Schluss aus Nr. 83.)

3. Seil- und Zahnradbetrieb; gemischte Systeme.

Mit der Umwandlung der Reibungslokomotive in die Riggenbach'sche Zahnradmaschine erlitt die Lokomotive weniger eine Ausbildung und Vervollkommnung, als vielmehr eine gänzliche Umwälzung, ja in den meisten Beziehungen einen Rückschritt. Die grosse Schnelligkeit und die Fähigkeit, schwere Lasten zu ziehen, beide Haupteigenschaften des Dampfrosses, mussten geopfert werden, um einen ganz abseits liegenden Zweck zu erreichen. Die Zahnradlokomotive ist der Strassenlokomobile, der Feldlokomobile ähnlicher als der stolzen, schnellen Reibungslokomotive, aus der sie doch entstanden ist. Selbst ihr Zweck, ihre Leistungen blieben lange den grossen Aufgaben des Verkehres fremd und fern: beschränkte Besuchermengen auf hohe, seitab vom Weltverkehr liegende Gipfel zu tragen und nach viermonatlicher Arbeit einen doppelt so langen Winterschlaf zu halten, darin lag wenig Verwandtschaft mit dem grossen, unablässig fluthenden, nicht Gebirge oder Ländergrenzen achtenden Weltverkehr, der dennoch z. B. in den amerikanischen Ueberlandlinien und den peruanischen Bahnen weit über die Höhe unserer höchsten Bergbahnen hinausgelangte.

Mit diesem Wesen der anfänglichen Bergbahnen stimmt ihre zunächst eingeschlagene Entwickelung überein. Die Verschärfung der Steigungen bis auf 480 ‰ (Pilatusbahn) und später bei den Seilbahnen auf 630—640 ‰ (Vesuvbahn, Grütschalp und andere) macht die Bergbahnen den Aufzügen immer ähnlicher. Ebenso verwischte die Vereinigung von Lokomotive und Personenwagen in einem Fahrzeug (Pilatus- und andere Bahnen), schliesslich die Benutzung des Seiles, an dem nur noch zwei, sich ungefähr das Gleichgewicht haltende Wagen aufgehängt sind, mehr und mehr den Charakter eigentlicher Eisenbahnen und machte die Bergbahnen mehr zu Hebemaschinen für beschränkte Zwecke.

Die gewaltigen Fortschritte, welche die Bergbahnen auf diesem abseits liegenden Wirkungsfelde gemacht haben, werden natürlich dadurch nicht verringert. Sie bestehen, was die Zahnradbahnen betrifft, in der Verbesserung der Zahnstangen und der Einführung der Elektrizität als Betriebsmittel, wodurch das zu bewegende Gewicht um ein gutes Theil vermindert ist und die Aufenthalte, welche bei den Dampf-Zahnradlokomotiven durch das mehrmalige Uebernehmen von Wasser unterwegs verursacht werden, vermieden sind. Der Hauptfortschritt der Zahnradbahnen, auf den ich unten ausführlicher zurückkomme, beruht indessen auf einer besseren Linienführung bei gleichzeitiger Ermässigung der Steigungen, was zum grössten Theil auch erst durch die Einführung des elektrischen Betriebes ermöglicht worden ist.

Grösser sind die Umwälzungen, welche die Drahtseilbahnen in den letzten 10—15 Jahren durchgemacht haben. Anfänglich zwei an einem Seil hängende Fahrzeuge ohne Maschinenantrieb, von denen stets das abwärts gehende durch Wasserballast befähigt wurde, das ansteigende hinaufzuziehen, werden sie jetzt zumeist durch Elektrizitätskraftwerke angetrieben, in denen das Seil über Rollen läuft und denen die Energie durch lange Drahtleitungen aus den wasserreichen Thälern zugeleitet wird. Nachdem man es länger als 10 Jahre für unvermeidlich gehalten hatte, jeder Seilbahn eine Zahnstange beizufügen, die im Falle des Seilbruchs als Bremsmittel dienen sollte, und nachdem viele Hunderttausende in diese Zahnstangen hineingesteckt worden waren, ohne dass eine derselben Gelegenheit gehabt hätte, ihre Funktion auszuüben, ist man seit etwa 10 Jahren (Stanserhornseilbahn) auch hiervon zurückgekommen. Eine den

Schienenkopf einklemmende und bei Seilbruch sich von selbst schliessende Backenbremse dient als Ersatz und ist kräftig genug, den Wagen auch auf den steilsten, 60 m auf 100 m Länge übersteigenden Rampen rasch und sicher anzuhalten. Aber auch die Zeit der Seilbahnen, wenigstens grösserer Ausführungen nach diesem System, ist offenbar vorüber. Die Stanserhornbahn, die höchste und längste aller Bergseilbahnen — obwohl sie nur 3,9 km Länge besitzt —, wird wohl die längste bleiben, wenn auch kleine Drahtseilbahnen an steilen Abhängen und mit starker Steigung noch hier und da gebaut werden mögen.

Die Zukunft dagegen gehört neuen Eisenbahnsystemen, unter denen die Zahnradbahnen mit gemischtem Betrieb und die elektrischen Berg- bezw. Hochgebirgsbahnen mit mässiger Steigung ausführlichere Besprechung erheischen. Die Abt'sche Lokomotive mit zwei gesonderten Maschinen für den Reibungsbetrieb auf den schwach, den Zahnradbetrieb auf den stark geneigten Strecken bedeutete einen ungeheueren Fortschritt für das gesammte Eisenbahnwesen. Die 1885 als erste Strecke dieser Art eröffnete Linie Blankenburg-Tanne im Harz zeigte, dass es möglich ist, auf schwierigem Gelände einzelne steile Rampen in eine gewöhnliche Eisenbahnlinie einzufügen, und mit derselben Lokomotive, die auf den Reibungsstrecken recht ansehnliche Geschwindigkeiten erzielen kann, die Steilrampen mittelst Zahnstange in langsamer Fahrt zu bewältigen. Allerdings, wer heute die Harzquerbahn und die Brockenbahn mit jener gemischten Linie vergleicht, wird nicht leugnen, dass der durch die heutige bessere Linienführung ermöglichte Reibungsbetrieb auf der ganzen Strecke, wenigstens, was den glatten Betrieb und die Schnelligkeit angeht, doch unendlich höher steht. Das schliesst aber die Berechtigung des gemischten Systemes auch für den heutigen Stand der Technik nicht aus; die Gestaltung der Berge und Thäler ist es, die hier im Verein mit den Aufgaben, denen die Bahn genügen soll, den Ausschlag geben muss. Die am Brocken ermöglichte Schleifenanordnung kann in den Alpen ganz unausführbar sein; Schleifen, die sich auf der Harzquerbahn durch einfaches Anschmiegen an die Berge erreichen liessen, können unter anderen Umständen Tunnel, Viadukte, Kunstbauten verlangen, deren Herstellung der zu erwartende Verkehr niemals lohnen würde. Solche Verhältnisse rechtfertigen den gemischten Betrieb, der vor allem in der Schweiz, aber auch auf grossen, ja länderverknüpfenden Eisenbahnen die grössten Erfolge gehabt hat. In der Schweiz trägt uns die gemischte Lokomotive, auf den glatten Strecken schneller, auf den kurzen Steilrampen langsamer, aber stets die reinen Zahnradbahnen an Geschwindigkeit weit übertreffend, aus dem Wallis durch das Visperthal nach Zermatt hinauf und von Lauterbrunnen über die Kleine Scheideck nach Grindelwald hinüber. Ja eine der Hauptverkehrslinien der Schweiz, die Brünigbahn, erklimmt die südliche Passhöhe von Meiringen aus vollständig mit Hilfe der Zahnstange, während sie nordwärts auf glattem Schienenwege in grossen Windungen zum Vierwaldstätter See niedersteigt. An der ungeheueren Steilwand des Aarethales bei Meiringen wäre eine solche Führung einfach unmöglich gewesen. Das unterscheidende Merkmal des gemischten Betriebes von den einfachen Bergbahnen ist die auch auf den Zahnstangenstrecken geringere Steigung, die z. B. nur 50 ‰ auf der Karpatenbahn, 60 auf der bosnischen Staatsbahn, 125 auf der Visp-Zermattbahn beträgt, gegen 250—500 ‰ auf den Bergbahnen. Nur so ist es möglich, das auf den Reibungsstrecken beförderte Gewicht von derselben Lokomotive auch über die Zahnradstrecken schleppen zu lassen, z. B. 75 t Zuglast auf der bosnischen, 175 t auf der Karpatenbahn, während die Pilatus- und Rigibahn und ihresgleichen eben nur ihren einen Wagen zu schieben imstande sind. Zu den bedeutendsten Bahnen mit theilweisem Zahnradbetrieb gehören noch die Linie Eisenerz-Vordernberg, 1 200 m hoch, Beirut-Damaskus, 1 500 m erreichend, und die kühne transandinische Bahn zwischen Argentinien und Chile, die leider noch immer unvollendet und zudem durch die Wahl von dreierlei Spurweiten für den durchgehenden Verkehr auf immer verpfuscht ist. Die über den Libanon geführte Beirut-Damaskusbahn wäre als Reibungsbahn ausführbar gewesen, aber 112 km lang geworden mit 12 000 000 *M.* Baukosten; indem die Steigung auf 30 Rampen mit Zahnstangen vertheilt wurde, ist die Länge auf 62 km, der Betrag der Baukosten auf 8 000 000 *M.* ermässigt. Die nur 70 ‰ Steigung besitzenden Zahnstangenrampen können ziemlich rasch befahren werden, und der Betrieb stellt sich keinesfalls theuerer, als er auf einer fast doppelt so langen Reibungsbahn geworden wäre.

Man kann nicht über die Eisenbahnanlage in Gebirgen reden, ohne die neuesten und grössten Ereignisse in der Technik der Bergbahnen zu erwähnen. Die Gornergrat- und Jungfraubahn sind reine Zahnradbahnen, aber trotzdem besitzen sie gegenüber den älteren Bergbahnen grundlegende Abweichungen. Der elektrische Betrieb ist schon auf vielen anderen Bergbahnen eingeführt, aber erst hier sind aus ihm die richtigen Folgerungen gezogen worden, deren Verwirklichung den Bau von Gebirgsbahnen wiederum in ein ganz neues Entwickelungsstadium rückt. Die Dampf-Zahnradlokomotiven mit ihrem kolossalen Eigengewicht bei einer geringen Nutzlast, mit ihrem lästigen Wasserverbrauch drängten dahin, die Höhe auf dem kürzesten Wege zu erreichen. Die elektrischen Motorwagen mit ihrer billigen, leicht bis in die höchsten Regionen zu leitenden Betriebskraft legen es nahe, durch Anschmiegung an das Gelände gleichzeitig geringere Baukosten und eine grössere Zugkraft und Nutzlast zu erzielen. Die letztere ergibt sich, sobald die Steigung vermindert wird, was wiederum das Ergebniss der grösseren Linienentwickelung ist. Die Pilatus- und Gornergratbahn legen in dieser Beziehung interessante Vergleiche nahe. Erstere steigt von 500 bis 2 000 m, letztere beginnt in 1 600 m und endigt über 3 000 m, die absolute Steigung ist also bei beiden fast gleich. Aber während die Länge der Zahnradstrecke am Pilatus 4,5 km beträgt, ist die Gornergratbahn über 9 km lang. Die grösste Steigung beträgt bei ersterer 480, bei letzterer 200 ‰ und daraus ergibt sich die Verschiedenheit der Leistungen der Lokomotiven hier und dort. Die Pilatuslokomotive bewegt sich bergauf wie bergab mit 3,6, die Gornergratlokomotive mit 7 km Geschwindigkeit; letztere macht ihren Weg trotz seiner doppelten Länge fast genau in derselben Zeit. Aber während die Pilatuslokomotive nur 36 Personen befördert, schiebt die elektrische Lokomotive am Gornergrat zwei bis drei Wagen mit 100 bis 120 Personen ebenso mühelos. Dort ist die Linie mit ungeheuren Kosten und Schwierigkeiten in die steilsten Felswände eingeschnitten, hier folgt sie gemächlich den Flanken, macht hinreichende Umwege, um die vorgesetzte Steigung nicht zu überschreiten, und hat mit Ausnahme einer allerdings schwierigen Schluchtüberbrückung und einiger sehr kurzer Tunnels keine Kunstbauten nöthig gemacht.

Ein zweifelloser Vorzug der länger entwickelten Bergbahnen mit geringfügiger Durchschnitts- und Höchststeigung ist die angenehmere Fahrt. Fast immer zeichnen sich Linien dieser Art durch eine vielseitigere Aussicht schon während der Fahrt aus; die letztere ist überdies vor oder in dem elektrischen Motorwagen stets ruhiger und erschütterungsloser, und mit dem Genuss der sich mehr und mehr entrollenden Rundsicht verbindet sich nicht wie auf den steileren, mit scheinbar halsbrechender Kühnheit gebauten Zahnrad- und Seilbahnen das für Aengstliche und Nervöse manchmal recht störende Gefühl der Gefahr.

Auch auf die Jungfraubahn trifft vieles von dem eben Gesagten zu, obwohl die Fahrt durch ihren eisigen meilenlangen Tunnel nicht entfernt den Genuss gewähren kann, wie eine solche unter freiem Himmel zwischen den Alpenrosen und Wettertannen des Gornergrat und angesichts der Eiszinnen, die der Fahrgast der Jungfraubahn nur von Zeit zu Zeit hinter ausgebrochenen Galerien erblickt. Aber ein grosser Zug, ein Streben nach mehr, als eine blosse Bergbahn es ist, wohnt dem Jungfrauunternehmen ohne Zweifel inne. Hier wie am Gornergrat steht man nicht einer blossen Hebemaschine, einer Art „Lift" gegenüber, deren Aufgabe erschöpft ist, wenn sie den Fahrgast mit einem Ruck auf den Gipfel gesetzt hat, sondern einem Verkehrsunternehmen, das gemächlich den einzelnen

Schönheiten des betreffenden Gebirgsstockes nachgeht, das man hier und da verlassen und als Anfangsglied neuer Touren benutzen kann, einer Bahn, die nicht blos eine Aussicht, sondern einen Gebirgstheil erschliesst.

Mit der gemischten Zahnrad- und Reibungsbahn, der elektrischen Zahnradbahn von mässiger Steigung und grosser Zugkraft und der bis an den Gipfel hoher Berge durch blosse Linienentwickelung geführten Reibungsbahn stehen wir vor den jüngsten Erfolgen der Kunst, Steigungen durch die Eisenbahn zu überwinden. Doch hat sich gerade in den letzten Jahren die Möglichkeit eröffnet, diese Mittel durch ein neues hochwichtiges zu vermehren, dessen Erwähnung diese Betrachtungen abschliessen soll.

Der Begriff der zulässigen Höchststeigung ist je nach den Umständen sehr wandelbar. Bereiten die modernen Schnell- und Güterzüge der Lokomotive schon auf den Weltverkehrslinien der Ebene mit ihren Höchststeigungen von 10 ‰ solche Schwierigkeiten, dass mehrfach neue Lokomotivarten erfunden sind, um den immer mehr um sich greifenden Vorspanndienst zu ersparen, so fahren gewisse Bergbahnen mit der 40- bis 62fachen Steigung. Für grosse Eisenbahnen mit Schnellzugverkehr geht man auch im Gebirge über 25 bis 27 ‰ nicht gern hinaus, 30 m Steigung auf das Kilometer bilden den selten erreichten Höhepunkt. Dagegen bewältigen zahlreiche Schmalspur- und Nebenbahnen mit geringer Belastung anstandslos Steigungen von 40 bis 50 m, ja in einigen seltenen Fällen von 70 m auf das Kilometer. Andererseits beschränkt sich der gemischte Betrieb auf durchgehenden Bahnen selbst in den Steilrampen auf ähnliche Beträge von 50 bis 70 m; 100 bis 125 ‰ gelten hier schon als hohe, nur im Turisten-, aber nicht für einigermaassen starken Güterverkehr zulässige Grenze.

Da stellt sich nun gegen alles Erwarten der leichte, einfache und anspruchslose elektrische Motorwagen ein und bewältigt spielend auf glatter Bahn Steigungen, die früher unter allen Umständen andere Hilfsmittel verlangten. Allein in Deutschland bestehen schon mehr als 20 elektrische Bahnen, auf denen Steigungen von 60 ‰ oder mehr vorkommen, und in mehreren Städten betragen diese, auf kurze Strecken allerdings vermuthlich, über 80 ‰. Selbst Steigungen von 100 ‰ sind schon angelegt worden, und es kann nach den bisherigen Erfahrungen kaum bezweifelt werden, dass wenigstens Strecken mit 70 ‰ Steigung selbst bei grösserer Länge von geeigneten elektrischen Fahrzeugen anstandslos befahren werden können. Die Ursachen dieser Erscheinung sollen hier nicht untersucht werden. Die Ausnutzung des vollen Wagengewichtes als Reibungslast, die Möglichkeit, elektrische Motoren vorübergehend weit über das Durchschnittsmaass zu belasten, die Vertheilung der Zugarbeit auf mehrere Motoren, ja mehrere Wagen, nöthigenfalls sogar sämmtliche Wagen eines kurzen Zuges wirken zusammen, um dies günstige Ergebniss zu erreichen. Klar ist es dagegen, dass diese bisher auf Bergbahnen kaum benutzte Thatsache für den zukünftigen Betrieb stark geneigter Strecken oder für die Anlage neuer Gebirgsbahnen von Wichtigkeit werden kann. Eine günstige Gelegenheit, die elektrische Bahn im Gebirge zu erproben, hätte vielleicht am Brocken vorgelegen, ja vielleicht hätte sich die Linienführung der Brockenbahn bei der Anwendung elektrischer Motorwagen bedeutend steiler und kürzer gestalten können. Die geplante Anlage einer grossen Zahl elektrischer Bahnen im Iser- und Riesengebirge wird vermuthlich zur Lösung dieser Frage mehr beitragen.

W. Berdrow-Coswig.

Von der Pariser Weltausstellung.

VII.

Die Münchener Firma J. A. Maffei hat eine viercylindrige Zweikuppler-Verbundgüterzuglokomotive nach Paris gesandt, welche dem immer dringender werdenden Streben noch möglichst grosser Adhäsion der Triebräder bei stark vermehrter Leistung auch für Personen- und Gütertransport genügt. Die Firma glaubt mit der von ihr gebauten Lokomotive auf dem richtigen Wege zu sein, indem sie die Aufgabe in folgender Weise zu lösen sucht: Mehrfache Expansion des Dampfes, Theilung der Dampfarbeit in zwei oder mehreren von einander mehr oder weniger unabhängigen Dampfmaschinen mittelst einer Mehrheit von Zwillingslokomotivengestellen, von welchen jedes den disponiblen Dampfdruck nur zum Theile ausnutzt und auf denen der gemeinsame Kessel sein Gewicht gleichmässig vertheilt. Die Zwillingsmaschinen besitzen bewegliche Dampfrohrverbindung, in welche der Abdampf der Cylinder von höherer Dampfspannung entweicht und aus welcher die Cylinder der niederen Expansionsstufe den Admissionsdampf entnehmen. Eigenartig ist somit die im System liegende Vertheilung der gesammten Lokomotivenarbeit auf mehrere Lokomotivengestelle, von denen jedes einzelne nur einen gewissen Arbeitsantheil zu übernehmen hat; es ergeben sich somit geringere Druckstärken, kleinere Abmessungen, grössere Sicherheit gegen Brüche. In Wirklichkeit besteht die Lokomotive aus einer Reihe mit einander gekuppelter, in der Leistung völlig gleicher Einzellokomotiven, von welcher einer jede mit ihrer besonderen Dampfspannung arbeitet. Diese mehrfache, wenn auch gleiche Maschine bedingt allerdings eine gewisse Mehrarbeit des Bedienungspersonals, was immerhin eine Schwierigkeit für die Einführung des Systems bieten dürfte. Bei der in Paris ausgestellten Lokomotive ist eine zweifache Expansion angenommen; es sind zwei Zwillingslokomotiven von gleicher Stärke vorhanden, die bei 56 t Adhäsion zusammen eine Zugkraft von etwa 11 000 kg entwickeln. Die bisher in München gebauten Lokomotiven hatten nur Trieb- und Kuppelachsen und wurden mit nur kurzen Radständen ausgeführt, was sie nur für geringere Geschwindigkeiten geeignet machte. Die in Paris ausgestellte Lokomotive dagegen sollte für grössere Geschwindigkeiten brauchbar sein und musste deshalb, um auch den dadurch bedingten grösseren Kessel tragen zu können, noch mit einer Laufachse versehen werden. Die Maschine arbeitet mit 15 Atm. Maximalkesselspannung, welchen Druck die Hochdruckmaschine bis zu einer Dampfspannung von 4—5 Atm. ausnutzt, während die vordere Niederdruckmaschine mit der gleichen Anfangsspannung arbeitet. Die Cylinderabmessungen betragen 400 und 635 mm bei 630 mm Hub; der Radstand der vorderen Maschine beträgt 4 025 mm, der hinteren 1 730 mm und der Gesammtradstand 8 200 mm. Der Kessel besitzt eine Gesammtheizfläche von 157,5 qm. Bemerkenswerth sind die starken Charniere, vermittelst deren die beiden Lokomotivsysteme unter sich verbunden sind, ferner das bereits erwähnte elastische Verbindungsdampfrohr, dem ein System messingener, zusammengenieteter federnder Lamellen die nöthige Biegsamkeit verleiht; endlich das horizontale Federnsystem, welches das seitlich ausgewichene vordere Maschinensystem wieder in die Gerade zurückführt. Die bayerische Staatsbahn hat mehrere Lokomotiven dieses Systems in Betrieb, die sich anscheinend gut bewähren, denn sie hat in jüngster Zeit noch Nachbestellungen gemacht.

Die sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann, A.-G. zu Chemnitz hat drei verschiedene Lokomotiven und zwei Tender auf die Ausstellung gesandt. Ihre $^2/_5$ gekuppelte Vier-Cylinder-Verbundeilzuglokomotive nebst vierachsigem Tender ist für die sächsischen Staatsbahnen erbaut und für höchste Geschwindigkeiten neu entworfen und ausgeführt. Die Lokomotive besitzt ein vorderes zweiachsiges bremsbares Drehgestell, zwei gekuppelte Achsen und eine hintere, radial einstellbare Laufachse; die Hochdruckcylinder liegen aussen; Steuerung nach Heusinger, die der Niederdruckcylinder nach Joy; Umsteuerung kombinirt, mit Schraube und Hebel, so dass das Verhältniss der Füllungsgrade stark verändert werden kann. Die Kurbeln der gekröpften Achse sind gegen einander um 90° und gegen die Aussenkurbeln um je 180° versetzt, so dass auch bei grösster Fahrgeschwindigkeit ein sehr ruhiger Gang der Maschine gesichert erscheint. Die Vorderwand des Führerhauses ist als Windschneider ausgeführt. Der zugehörige Tender läuft auf zwei Drehgestellen, auf denen der Wasserkasten mit dem Rahmengestell mittelst vier Pfannen ruht.

Die $^3/_5$ gekuppelte Verbund-Personenzuglokomotive nebst vierachsigem Tender derselben Firma ist für die norwegischen Staatsbahnen bestimmt und besonders für gemischte Züge nach den Angaben des Direktors der norwegischen Staatsbahnen, Ingeniör Paul Hoff, erbaut. Es ist eine Zwei-Cylinderverbundlokomotive mit Anfahrvorrichtung nach dem System v. Borries; sie läuft auf einem zweiachsigen bremsbaren und umkehrbaren Drehgestell und auf drei gekuppelten Achsen. Die Umsteuerung geschieht durch Schraube und Handrad; alle fünf Achsen der Maschine können einseitig gebremst werden und zwar durch drei Bremscylinder. Die Bremse ist eine Vakuumbremse mit Schalldämpfer an der Esse nach dem System von Gebr. Hardy in Wien; die drei gekuppelten Achsen können ausserdem noch von Hand gebremst werden. Der zugehörige vierachsige Tender läuft auf zwei Drehgestellen amerikanischer Bauart, deren Räder einseitig gebremst werden können, und zwar sowohl von Hand als durch eine Vakuumbremse. Die Querbalken der Drehgestelle sind von Holz und ruhen auf je vier dreifachen Spiralfedern. Der Tender hat vorn eine Schneeschutzwand, um das Personal bei schlechtem Wetter zu schützen; diese Wand ist jedoch abnehmbar eingerichtet.

Besonders bemerkenswerth ist die dritte Lokomotive, welche die Firma ausstellt, insofern nämlich, als sie für die Heizung mit Petroleum bestimmt ist. Die Maschine ist für die niederländisch-indische Eisenbahn auf Java nach den Angaben des Oberingeniörs dieser Bahn, Herrn Gratama, erbaut und zwar für die sogenannte Kapspur von 1,067 m, wie sie sämmtliche englische Kapbahnen zeigen. Es ist eine Zwei-Cylinderverbundlokomotive mit innen liegenden Cylindern und Lindner'scher Anfahrvorrichtung. Sie hat zwei gekuppelte und eine hintere feste Laufachse. Die Wasserkästen hängen tief und können seitlich herausgezogen werden. Die Petroleumheizung ist nach dem System Patent Holden angeordnet; das Petroleumreservoir liegt unmittelbar auf dem Kessel in dessen hinterem Theile; das Führerhaus ist der Tropensonne wegen mit einem doppelten Sonnenschutzdach versehen. Der eigenartigen Verhältnisse wegen seien noch die Hauptabmessungen wie folgt angegeben: Cylinderdurchmesser 280/415 mm; Kolbenhub 400 mm; Radstand 3 600 m; Treibraddurchmesser 1 050 mm; Laufraddurchmesser 760 mm; Kesselüberdruck 12,65 Atm.; Gesammtheizfläche 39,3 qm; Kohlenvorrath 700 kg; Petroleumvorrath 520 kg; Leergewicht 19 480 kg; Adhäsionsgewicht 16 960 kg; Dienstgewicht 25 260 kg; Zugkraft 1 900 kg. Für die eigenartigen Betriebsverhältnisse der tropischen Eisenbahnen dürfte die Lokomotive wegen ihrer gedrungenen, einfachen Bauart ganz besonders geeignet sein; auch die Heizung mit Petroleum ist z. B. noch von wesentlicher Bedeutung für tropische Eisenbahnen; die immer weitere Aufdeckung von Kohlenfeldern dürfte allerdings die Petroleumheizung auch der Tropenbahnen hinfällig machen.

Penang in Hinterindien, den 25. September 1900.

Franz Woas.

Englands Lokomotivbau und der amerikanische Wettbewerb.

Der amerikanische Wettbewerb auf dem Gebiete des Lokomotivbaus verursachte schon seit geraumer Zeit in parlamentarischen und technischen Kreisen Englands eine lebhafte Beunruhigung, die auch in der Presse vielfach Ausdruck gefunden hat. Die Erregung ist aber kürzlich besonders heftig geworden, weil einige englische Eisenbahngesellschaften bei einem amerikanischen Werk mehrere Lokomotiven bestellt haben und diese Thatsache von der Presse als ein Zeichen für den Niedergang Englands gedeutet worden ist. Das Fachblatt „The Engineer" hat sich veranlasst gesehen, zu der Frage Stellung zu nehmen, und wenn seine Beurtheilung der Sachlage weniger pessimistisch lautet, so kann es sich doch nicht verhehlen, dass in diesem Angstschrei ein Kern unangenehmer Wahrheit steckt, deren Ursachen Beachtung verdienen.

Der Verfasser des Artikels gibt zunächst zu, dass die Vereinigten Staaten auf allen Gebieten mit England in Wettbewerb treten können, dass die Lokomotivfabriken des letzteren weniger Unternehmungsgeist besitzen und dass sie nicht mit der Zeit fortgeschritten sind. Ein Hauptunterschied zwischen den Lokomotivbauanstalten der beiden Länder soll darin bestehen, dass die amerikanischen nahezu den ganzen Bedarf ihres Landes decken, während die englischen fast nur auf die Ausfuhr angewiesen sind, da alle grossen Eisenbahngesellschaften ihre Lokomotiven selbst bauen. Die wenigen Werke sind aber genöthigt, um vom Wettbewerb nicht verdrängt zu werden, auf Bedingungen einzugehen, die in anderen Ländern nicht angenommen werden würden. Hierdurch wird nicht nur die Selbständigkeit der Werke beeinträchtigt, sondern auch der Verdienst geschmälert. Ueberdies soll die Beaufsichtigung der Arbeiten Ingeniören anvertraut sein, die der erforderlichen Erfahrung entbehren. Aber auch die Leistungsfähigkeit des amerikanischen Arbeiters wird freimüthig höher veranschlagt als die des englischen oder schottischen; so sollen beispielsweise in den Werken von Baldwin in Philadelphia je fünf Mann jährlich eine Lokomotive fertigstellen, während in England die Leistung nur halb soviel beträgt, eine Ueberlegenheit, die zum Theil den besseren Spezialmaschinen und Werkzeugen der Amerikaner zugeschrieben wird; hauptsächlich stehen aber Englands Leistungen zurück, weil hier die Arbeitseintheilung eine ungeeignete und die Bauüberwachung eine sehr lästige sei. So verlange man schwierige Schmiedestücke, wo sich Gussstahl billiger stellen würde und die Arbeit schneller ausgeführt werden könnte; die Gewerktheile müssen aus Schweisseisen hergestellt werden, während man sie ohne Nachtheil aus Stahl anfertigen könnte. Wegen kleiner, unwesentlicher Fehler werden Stücke verworfen usw. Durch derartige kleinliche Aussetzungen werden natürlich grosse Kosten und erhebliche Verzögerungen in der Ablieferung verursacht. Der Aufsichtsbeamte sollte sich, meint der Verfasser des Artikels, damit begnügen, darauf zu achten, dass genügende Materialien verwendet werden und sachgemässe Arbeit verrichtet wird; er sollte wissen, dass z. B. die Sicherheit eines Kessels nicht vermindert wird, wenn einige Nietköpfe etwas länger sind, als vorgeschrieben. Diese Einsicht fehle aber in englischen Fabriken und das kleinliche Verfahren wird in allen Theilen durchgeführt, wodurch fortgesetzt Verzögerungen in der Erledigung der Bestellungen verursacht werden. Sind die englischen Werke nicht imstande, bei starkem Bedarf schnell zu liefern, so werden die Bestellungen anderweit erfolgen müssen. In der Great George street aber, wo die Aufträge eingehen, kümmere man sich darum nicht, und eine Wandlung hierin sei nicht so bald zu gewärtigen. Der Grund, warum die Lokomotivwerke Englands von den ihnen aus der genannten Strasse zugehenden Aufträgen abhängig sind, liegt lediglich darin, dass sie ausser in Zeiten der Noth von englischen Eisenbahngesellschaften keine erhalten, weil diese ihre Lokomotiven selbst billiger herstellen zu können glauben. Die Fabriken bleiben also auf die ihnen aus der genannten Strasse durch Civilingeniöre ertheilten Aufträge angewiesen.

Sobald irgendwo die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn ertheilt worden ist, begeben sich die Ingeniöre dorthin, bauen die Linie und bestellen dann in der Heimath die nöthigen Betriebsmittel. Die Fabriken warten also ruhig auf Bestellungen; anders verfahren dagegen die Amerikaner. Kaum ist die Konzession für den Bau einer Linie bekannt geworden, so schicken auch schon die Fabriken ihre Vertreter an Ort und Stelle, die nun alle möglichen Mittel anwenden, um ihre Lokomotiven in vortheilhaftes Licht zu stellen — Zeichnungen, Photographien, Preisverzeichnisse und Zeugnisse werden vorgelegt — und der Erfolg ist ihnen gesichert. Daneben macht der Amerikaner auch von der Reklame ergiebigen Gebrauch. In England dagegen hüllen sich die Lokomotivfabriken in das tiefste Geheimniss, da es zu den Grundsätzen der Great George street gehört, über die Verträge strengstes Schweigen zu wahren; infolge dessen müsse der Ausländer glauben, dass England überhaupt keine Lokomotiven baue, selbst zu einer Zeit, wo deren zu Hunderten ausgeführt werden. Eine einzige — nicht näher bezeichnete — Firma soll im letzten Jahre 85 Lokomotiven mit Tender für das Ausland gebaut und pünktlich, ja einige darunter sogar drei Monate vor der Zeit übergeben haben. Diese Lieferungen sind, wie der Verfasser des Artikels wissen will, gerade zur Zeit erfolgt, als englische Eisenbahngesellschaften Lokomotiven in Amerika bestellten, weil sie im Glauben waren, dass sie in der Heimath keine bekommen könnten.

Nach den Alarmartikeln einiger englischer Zeitungen zu urtheilen, wäre man zur Annahme berechtigt, fährt das Blatt fort, dass der englische Lokomotivbau durch den amerikanischen Wettbewerb vernichtet sei; thatsächlich seien aber sämmtliche Lokomotivfabriken mit Arbeit überhäuft und Ueberstunden an der Tagesordnung. Viele Anstalten sollen mit bedeutenden Erweiterungen ihrer Anlagen beschäftigt sein. Unter solchen Umständen könne von einem Niedergange des englischen Lokomotivbaus und von dessen Vernichtung durch den amerikanischen Wettbewerb nicht die Rede sein. England wird, wie der Verfasser glaubt, seinen Antheil am Welthandel, wie auf den anderen

Gebieten, so auch im Lokomotivbau behalten, wenn es will. Zu diesem Zweck müsste man sich aber dazu bequemen, das jetzige ungeschickte Fabrikationsverfahren, in dem allein die Gefahr liegt, aufzugeben, eine sachgemässe Bauüberwachung einzuführen und, wie in Amerika, weniger Zeit und Geld für die äussere Ausstattung der Maschinen zu vergeuden. Der Amerikaner befolge beim Lokomotivbau den Grundsatz, dass man die Maschinen nicht für eine Dauer von 30 Jahren zu bauen braucht, da sie ja doch schon nach zehn oder gar fünf Jahren veraltet sind. Ausnutzen und dann neue, den fortgeschrittenen Anforderungen besser entsprechende kaufen, in diesem Grundsatz liege die amerikanische Ueberlegenheit. Man soll nicht für die Nachwelt, sondern für die Gegenwart bauen und der Zukunft überlassen, für sich zu sorgen.

Vorstehende Bemerkungen verdienen, soweit sie die Dauerhaftigkeit der Lokomotiven betreffen, auch in Deutschland Beachtung, da auch hier dem Prinzip gehuldigt wird, den Maschinen eine möglichst lange Lebensdauer zu geben und sie so lange laufen zu lassen, dass die Wirthschaftlichkeit in Frage gestellt wird.

Betriebssicherheit in Italien.

Das Fahren in Zeitabständen, welches bislang auf den italienischen Eisenbahnen noch die durchgängige Regel bildet, scheint — wie wir einem in der „österreichischen Eisenbahnzeitung" vom Inspektor Walzel veröffentlichten Aufsatze entnehmen — jetzt auch dort mehr und mehr dem Fahren in Raumabständen weichen zu sollen. Während man in Deutschland, Oesterreich, Frankreich und Amerika längst zu dem eine weit grössere Sicherheit verbürgenden Fahren in Raumabständen übergegangen ist, bricht sich dies System in Italien nur sehr langsam Bahn, und nur bei besonders wichtigen Punkten, vor Bahnabzweigungen, grösseren Stationen usw. sowie auf Strecken mit besonders starkem Gefälle hat man sich bislang zu dessen Einführung entschliessen können. So kommt es, dass auf dem italienischen Mittelmeernetze die Streckenblockung nur erst auf etwa 140 km der am stärksten befahrenen Linien bei Genua und Turin zur Anwendung gekommen ist; auf dem adriatischen Netze wird mit deren Einführung gerade jetzt auf der Linie Venedig-Meston und bei Verona zwischen den Stationen Porta nuova und Porta Vescovo ein Anfang gemacht. Wie nachtheilig die Beibehaltung jenes veralteten und auf die Dauer völlig unhaltbaren Systems bislang für die Sicherheit des italienischen Bahnbetriebes wirkt, ist durch das im August d. J. vorgekommene schwere Eisenbahnunglück bei Castel Giubileo, wo ein nachfolgender Zug auf einen auf der Strecke liegen gebliebenen Zug auffuhr, in ein unzweideutiges Licht gesetzt. Dass aber auch das Fahren in Stationsabständen gegen derartige Gefahren an sich noch keine genügende Sicherheit gibt, solches hat sich neuerdings wieder bei dem Unglück am Karlsthor in Heidelberg gezeigt, wo durch ein Versehen des Stationsbeamten auf der Station Karlsthor die von dem voranfahrenden Lokalzuge noch besetzte Strecke dem nachkommenden Schnellzuge freigegeben wurde. Jedenfalls ist Italien, wenn es jetzt — wie zu hoffen — zum System der Raumabstände und gleichzeitig zur Einführung der Streckenblockung übergeht, in der günstigen Lage, von den mit endlosen Mühen und schweren Kosten erkauften Erfahrungen der anderen Kulturländer den ausgiebigsten Nutzen zu ziehen, und namentlich wird es sich dann darum handeln, ob es sich für ein rein selbstthätiges System der elektrischen Blockung, wie es in Amerika vielfach zur Durchführung gekommen ist, entscheiden will, oder ob es sich dem in den meisten europäischen Ländern bevorzugten gemischten System anschliessen will. Wenn Herr Walzel hierbei auf die Verhandlungen des zur Weltausstellung in Paris versammelten Eisenbahnkongresses verweist, von denen er anscheinend eine Klärung dieser Frage erwartet hat, so haben wir uns hierin seinen Hoffnungen leider nicht anschliessen können. Von einer so vielköpfigen Versammlung kann eine so verwickelte Frage u. E. im Rahmen einer kurzen Erörterung nicht gelöst und entschieden werden, zumal wenn die Parteien ihre Anschauungen bereits vorher festgelegt haben. Doch können wir dem Verfasser gern zustimmen, wenn er darauf hinweist, dass eine vollständig selbstthätige Blockung die Einwirkung menschlicher Irrthümer auf diesem Gebiete beinahe ausschliesst und dass die Möglichkeit des „Versagens" einer solchen Einrichtung schon deswegen nicht so leicht zu verderblichen Folgen führen kann, weil durch einen solchen Vorgang immerhin eine Gefahr angezeigt wird, so dass alle Betheiligten dadurch auf das Nachdrücklichste gewarnt sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zum Wagenmangel im Ruhrrevier.** Wie alljährlich um diese Zeit, sind auch jetzt wieder Klagen über unzureichende Gestellung von Eisenbahnwagen besonders im Ruhrrevier laut geworden, wo in der That in den letzten Tagen nach den Veröffentlichungen des „Reichsanzeigers" die Gestellung hinter der Anforderung zurückgeblieben ist. Die „Rhein.-westfäl. Ztg." hatte es als sehr erwünscht bezeichnet, wenn die königliche Eisenbahndirektion Essen sich zur Frage der Abhilfe äussern und die zur Bekämpfung des Wagenmangels vorgesehenen Maassnahmen bekannt geben würde. Dies ist nun geschehen. Die genannte Zeitung veröffentlicht folgendes ihr zugegangene Schreiben der königlichen Eisenbahndirektion Essen:

„Die Wagengestellung zum Kohlen-, Koks- und Briketts-versand, welche in diesem Sommer und Herbst des öfteren die stattliche Zahl von 17 000 bis 17 500 Doppelwagen erreicht hat und bisher ohne nennenswerthe Störungen glatt abgewickelt werden konnte, begegnet seit Mitte der vergangenen Woche sehr grossen Schwierigkeiten, so dass die sehr hohen Anforderungen von mehr als 18 000 Wagen nicht mehr befriedigt werden können. Die Ursache dieser Erscheinung liegt zum Theil in der ganz erheblichen Zunahme der Anforderungen im Revier selbst, zum Theil in der starken Inanspruchnahme des Wagenmaterials zum Transport der Zuckerrüben, besonders aber in dem fast gänzlichen Versagen der Rheinschifffahrt infolge des niedrigen Wasserstandes, was wiederum zur Folge hat, dass die Eisenbahnwagen auf weiteste Strecken (nach dem Oberrhein, Süddeutschland, Holland usw.) befrachtet werden und so eine fünf- bis sechsmal grössere Umlaufszeit brauchen, als bei der Abfuhr der Sendungen über die Ruhrhäfen. Eisenbahnseitig sind rechtzeitig alle geeigneten Vorkehrungen getroffen worden, um der gewaltigen Aufgaben Herr zu werden. Hierher gehören a) die Aufrechterhaltung des Güterzug- und Rangirdienstes an Sonn- und Festtagen unter Bedienung der Zechen- und sonstigen Anschlusswerke; b) Vermehrung der Bedienungen der Ladegleise und Anschlüsse an den Werktagen; c) Vermehrung der Reserven an Lokomotiven und Zugbegleitpersonalen und tägliche Ablassung einer grossen Zahl von Leerwagensonderzügen zwecks raschester Befriedigung der Bedarfsstellen; d) Zurückziehung aller im bahnfiskalischen Baudienste verwendeten Betriebswagen und Einstellung derselben sowie einer Anzahl Bauwagen in den öffentlichen Verkehr; e) vorübergehende Einschränkung der Wagengestellung im ganzen Zufuhrgebiete zum Ruhrrevier (Bezirke Altona, Münster, Oldenburg, Hannover, Cassel, Frankfurt a/M., Mainz, Saarbrücken, Köln und Elberfeld) auf 70 % der Verhältnisszahlen beziehungsweise des wirklichen Bedarfes; f) Ausnutzung aller zum Kohlentransport geeigneten Wagen fremder Verwaltungen und Ablenkung derselben aus anderen Bezirken nach der Ruhr; g) Beschleunigung der Fertigstellung der revisionspflichtigen und der Reparaturwagen durch Ueberschichten in den Werkstättenarbeiten und Vermehrung der Arbeitskräfte daselbst usw. Es steht zu erwarten, dass alle diese Maassnahmen einen günstigen Einfluss auf die Wagengestellungsverhältnisse ausüben und dass schon in der nächsten Woche die Wagenbestände wieder ausreichen werden, um die Anforderungen, welche aus Anlass des Wochen- und Monatswechsels sowie des Allerheiligenfestes wesentlich zurückgehen werden, voll zu befriedigen.

Die Neubeschaffungen von Lokomotiven und Wagenmaterial haben mit der erwarteten Versandzunahme gleichen Schritt gehalten. Noch weiter zu gehen derart, dass auch für die kurze Zeit der Hochfluth des Verkehres und des gleichzeitigen Darniederliegens der Schifffahrt allen Anforderungen voll und ganz entsprochen werden könnte, verbietet sich aus wirthschaftlichen Gründen, indem dann etwa während zehn Monate ein grosser Wagenpark nebst Lokomotiven müssig stehen und zu seiner Aufstellung weitere umfangreiche Gleisbauten erfordern würde. Das vorhandene Leermaterial wird thunlichst gleichmässig auf die Verbrauchsstellen nach Maassgabe des wirklichen Bedarfes bezw. der Verhältnisszahlen vertheilt, jedoch ist es bei dem schwankenden Rücklauf der Wagen nicht zu vermeiden, dass der Ausfall tageweise auf der einen Stelle grösser ist, als auf der anderen. Solche Ungleichheiten werden aber durch entsprechende Mehrgestellung an den folgenden Tagen wieder ausgeglichen. Es muss hierbei darauf hingewiesen werden, dass auch seitens der Zechenverwaltungen manches hätte geschehen können und müssen, um sich bei vorübergehenden Störungen in der Wagenzuführung vor grossem Schaden zu schützen und den Bergleuten eine ungehinderte Arbeitsleistung zu sichern. (Folgen einige Beispiele.) Alle Verkehrtreibenden können die Betrebungen der Eisenbahn dadurch unterstützen, dass sie durch schleunige Ent- und Beladung den Wagenumlauf fördern."

Zu derselben Angelegenheit äussert sich die halbamtliche „Berl. Korr." wie folgt:

„Aus dem Umstande, dass im Ruhrkohlenbezirk an einzelnen Tagen die verlangten Wagen von der Staatseisenbahnverwaltung nicht sämmtlich gestellt worden sind, ist in einzelnen Aeusserungen der Presse der Besorgniss Ausdruck gegeben, dass der Wagenmangel der Eisenbahnen die Versorgung mit Kohlen beeinträchtigen könnte. Demgegenüber sei darauf hingewiesen, dass die Staatsbahn auch im laufenden Jahre wiederum einen bedeutend gesteigerten Verkehr bewältigt und insbesondere auch die Beförderung von Kohlen gegen das Vorjahr stark zugenommen hat. So sind z. B. in der Zeit vom 1. bis 24. Oktober d. J. im Ruhrbezirk allein für Kohlen 27 076 Wagen mehr gestellt, d. i. gegen die gleiche Zahl der Arbeitstage des Vorjahres ein Mehr von 8,6 %.

Bei dieser erheblich gesteigerten Leistung der Eisenbahn — beispielsweise betrug die Höchstzahl der täglichen Wagengestellung in dem vorerwähnten Zeitraum für Kohlen 17 060, während die höchste Gestellungsziffer im vorigen Jahre noch 15 689 war — hat sich auch das Verhältniss der Leistung der Eisenbahn zu den erhobenen Ansprüchen gegen das Vorjahr keineswegs verschlechtert; die Ausfälle gegenüber den verlangten Wagen haben sich bisher vielmehr verringert, wiewohl z. Zt. im Ruhrbezirk Mengen von Wagen angefordert sind, die die durchschnittliche Leistung des Ruhrreviers um 2 000 Wagen täglich übersteigen. Während nämlich in dem erwähnten Zeitraum vom 1. bis 24. Oktober 1899 11 960 Wagen gefehlt haben, ist die Fehlziffer 1900 auf 6 621 Wagen gesunken. In Oberschlesien hat überhaupt mit Ausnahme von drei Tagen der angeforderte Bedarf bisher voll gedeckt werden können.

— **Eigenthumserwerb an den von Eisenbahnen gekreuzten Strassenflächen eines Provinzialverbandes.** In Bezug auf diese Frage hat sich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an den Landeshauptmann der Rheinprovinz gerichteten, allen preussischen Eisenbahndirektionen zur Kenntnissnahme und Nachachtung mitgetheilten Erlass dahin ausgesprochen, dass er keinen Anlass finden könne, in das schwebende Enteignungsverfahren, in welchem die zu Bahnanlagen erforderlichen Flächen der Provinzialstrassen von Benrath nach Hilden und von Hilden nach Wald als Gegenstand der Enteignung (§ 21 Nr. 1 und § 23 Nr. 1 des Enteignungsgesetzes) rechtskräftig festgestellt sind, einzugreifen. Die Rechtsgültigkeit der Entziehung des Grundeigenthums an Strassenflächen behufs Herstellung von Eisenbahnanlagen könne auf Grund der angezogenen Rechtsvorschriften nicht wohl in Zweifel gezogen werden, und der Eigenthumserwerb an solchen Flächen durch den Eisenbahnunternehmer unbeschadet ihrer Benutzung für den Strassenverkehr entspreche lediglich ihrer Zweckbestimmung (vergl. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 18. November 1882, Entsch. Band 9 S. 200 und 201). Auch Gründe der Zweckmässigkeit, die für die Belassung des Eigenthums an den dem Eisenbahnbetriebe gewidmeten Kreuzungsflächen in der Hand des Provinzialverbandes geltend zu machen wären, lägen nicht vor.

Weiter heisst es in dem Erlass: „Die Durchführung von Entwässerungs- oder von Gas- und Wasserleitungsanlagen durch solche Flächen würde, auch wenn diese im Eigenthume der Provinz verbleiben, ohne Zustimmung der Eisenbahnverwaltung und ohne Beachtung der von dieser zu stellenden Bedingungen nicht angängig sein, da die Flächen in jedem Falle den Charakter des Bahnkörpers haben und der Dispositionsbefugniss, welche dem Wegeeigenthümer über seine sonstigen Wegestrecken zusteht, entzogen sind. Obwohl hiernach für diese Verhältnisse der Eigenthumsübergang ohne wesentliche Bedeutung ist, habe ich dennoch Veranlassung genommen, den betheiligten königlichen Eisenbahndirektionen thunlichstes Entgegenkommen gegenüber Anträgen auf Durchführung von Anlagen dieser Art durch den Bahnkörper zur Pflicht zu machen. Die Auffassung endlich, als sei der sich im Gebiete des Privatrechts vollziehende Eigenthumsübergang von Einfluss auf den Umfang der dem Provinzialverbande erwachsenden Strassenunterhaltungslast, vermag ich nicht für zutreffend zu erachten, weil hierfür die öffentlich-rechtliche Vorschrift des § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 allein maassgebend bleibt."

— **Eisenbahnbeamte als freiwillige Zähler.** Für die zum 1. Dezember d. J. bevorstehende Volkszählung ist vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine rege Betheiligung der Eisenbahnbeamten als erwünscht bezeichnet worden. Die Eisenbahnbehörden und -Dienststellen sind daher angewiesen, auf eine solche Betheiligung in geeigneter Weise hinzuwirken und den zur Uebernahme eines Zähleramtes sich erbietenden Beamten, soweit irgend angängig, die erforderliche Diensterleichterung zu gewähren.

— **Eisenbahnleistungen während der Kaisermanöver.** Diese fanden in der Zeit vom 10. bis 14. September d. J. in der Provinz Pommern östlich der Oder zwischen Greifenhagen und Pyritz statt. Es waren dazu herangezogen sämmtliche Truppen des II. Armeekorps und des Gardekorps sowie grössere Truppenverbände des III. und XVII. Armeekorps, welche theils mit der Eisenbahn, theils durch Fussmarsch in das Manövergelände gelangten. Auf den Strecken der preussischen Eisenbahnverwaltung wurden die zum Eisenbahndirektionsbezirk Stettin gehörigen Stationen Altdamm, Carolinenhorst, Stargard i/Pom., Ferdinandstein und Greifenhagen zu Verladestationen für die Rückbeförderung der Manövertruppen bestimmt und soweit als erforderlich, durch Herrichtung von Laderampen und Gleisanlagen, durch Verlängerung der Bahnsteige usw. für die theilweise sehr erheblichen Leistungen vorbereitet. Trotzdem verursachte nicht nur die Verladung und Abfertigung der Militärsonderzüge auf der Mehrzahl der genannten Stationen, sondern auch die Aufstellung und Heranführung des Leermaterials von 1 731 Wagen, welche in 40 Sonderzügen befördert wurden, grosse Schwierigkeiten, die jedoch durch den Pflichteifer und die Umsicht des bei der Ausführung betheiligten Personals und der leitenden Beamten glücklich überwunden wurden. Die Verladung der Truppen begann am 14. September Nachmittags und war am 15. September Mittags beendet. Während der Nacht trat eine vierstündige Ruhepause bis 4 Uhr Morgens ein. Auf der Strecke von Altdamm bis Berlin folgten die Militärzüge einander in 50 Minuten und auf der Strecke Greifenhagen-Jädickendorf - Wriezen - Lichtenberg - Friedrichsfelde in durchschnittlich einer Stunde Abstand. An den genannten beiden Tagen wurden mit 41 Militärsonderzügen zusammen 1 727 Offiziere, 42 032 Mannschaften, 1 980 Pferde, 60 Fahrzeuge und 454 t Güter und Gepäck befördert. Von den fahrplanmässigen Güterzügen wurden nur am 14. September diejenigen aufgehoben, welche die Durchführung der Militärzüge behinderten. Der Personenverkehr blieb im vollen Umfange bestehen. An der Rückbeförderung der Truppen aus dem Manövergelände war auch die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn betheiligt, welche am 14. September von der Station Pyritz bis Cüstrin 210 Offiziere, 5 697 Mannschaften, 200 Pferde, 8 Fahrzeuge und 66 t Güter und Gepäck abfuhr. Demnach belief sich die Gesammtleistung auf 50 666 Mann (einschliesslich Offiziere), 2 180 Pferde, 68 Fahrzeuge und 520 t Güter und Gepäck. Zahlreiche Sonderzüge für die Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften, die fremdherrlichen Offiziere und die Offiziere der Manöverleitung, ferner für den kaiserlichen Marstall mussten während der Manövertage und zum Theil noch am 14. September eingelegt werden. Auch die Verpflegung der Truppen im Manövergelände nahm vom 10. bis 14. September neben den fahrplanmässigen Güterzügen zusammen 21 besondere Verpflegungszüge in Anspruch.

— **Die Königsberger Kleinbahn,** welche mit ihrer Abzweigstrecke Prawten - Schaaksvitte die Staatsbahnstrecke Königsberg-Labiau bei dem Bahnhofe Conradswalde in Schienenhöhe kreuzt, soll mit Genehmigung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten demnächst einen Anschluss an den Staatsbahnhof Conradswalde erhalten. Ein Wagenübergang findet nicht statt, da die Kleinbahn nicht vollspurig ist, vielmehr sollen nur Wagenladungen in beiden Richtungen in Conradswalde zur Uebergabe gelangen. Ein Uebergang von Stückgut und Vieh ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

— **Die Ludwigsbahn** (Nürnberg - Fürth) hat vom 30. September d. J. an eine weitere Fahrpreisermässigung eintreten lassen. Während bisher nur Fahrkarten zu 20 und 30 ₰ ausgegeben wurden, die zur Hin- und Rückfahrt in III. bezw.

II. Wagenklasse berechtigten, für die einfache Fahrt aber die gleichen Fahrpreise bezahlt werden mussten, werden seit 30. September auch Fahrkarten für die einfache Fahrt zu 10 ₰ und 15 ₰ für die beiden Wagenklassen ausgegeben.

— **Gutscheinhandel auf den Bahnhöfen.** Das Oberbahnamt Nürnberg hat das Personal seiner untergeordneten Dienststellen vor dem Gutscheinhandel gewarnt. Veranlassung hierzu gab eine Beschwerde, nach welcher in einzelnen Bahnbezirken vom Zug- und theilweise auch Stationspersonal mit sogenannten Gutscheinen, besonders auf Fahrräder, ein schwunghafter Handel betrieben wurde. Solche Gutscheine sollen insbesondere in Bahnhofswirthschaften zur Verwerthung hinterlegt und abgesetzt worden sein. Gleichzeitig ist durch die Bahnhofsvorstände den Bahnhofswirthen eröffnet worden, dass das Auflegen und der Vertrieb solcher Gutscheine in den Bahnhofswirthschaften, weil mit deren Betriebe in keiner Weise zusammenhängend, als unberechtigter Handelsbetrieb erachtet und von der Eisenbahnverwaltung nicht geduldet wird. Bei Zuwiderhandlungen sind die in den Pachtverträgen vorgesehenen Geldstrafen, erforderlichenfalls auch Auflösung des Pachtverhältnisses angedroht.

— **Eisenbahnverein zu Stettin.** In einer Versammlung von Vertretern sämmtlicher Klassen der Staatseisenbahnbeamten und -Arbeiter in Stettin ist ein Eisenbahnverein zu Stettin gegründet worden, dem bisher etwa 850 Mitglieder beigetreten sind. Nach den Satzungen soll der Verein gemeinnützigen und geselligen Zwecken dienen. Es sind zunächst folgende Einrichtungen vorgesehen: a) Bestellung eines Vereinsbeirathes, dem die Aufgabe obliegt, den Mitgliedern und deren Hinterbliebenen in allen rechtlich oder wirthschaftlich schwierigen Lagen Auskunft zu geben; b) Gründung einer Spar- und Darlehnskasse, zu welcher jedem Mitgliede der Beitritt freisteht; c) Einrichtung von Büchereien und Lesezimmern; d) Veranstaltung geselliger Zusammenkünfte und Ausflüge. Der Vorstand, in dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Fahrenhorst den Vorsitz übernommen hat, setzt sich nach den in der ersten ordentlichen Hauptversammlung am 17. d. Mts. beschlossenen Satzungen aus 24 Mitgliedern zusammen, von denen zwei obere, zehn mittlere, sechs untere Beamte und sechs Arbeiter sein sollen. Zur Mitgliedschaft zugelassen wird jeder Eisenbahnbeamte und jeder mindestens ein Jahr bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigte Arbeiter, welcher in Stettin oder Umgegend thätig ist. Zur Deckung der Unkosten wird ein mässiger Jahresbeitrag erhoben. An dem weiteren Ausbau des jungen Vereins und der Einbeziehung weiterer gemeinnütziger Bestrebungen in sein Arbeitsfeld wird rüstig gearbeitet.

— **Der Königsberger Eisenbahngesangverein** hielt am 15. d. Mts. nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres seine ordentliche Generalversammlung in den Räumen der Jubiläumshalle ab, zu welcher sich eine grosse Anzahl aktiver und passiver Mitglieder, darunter mehrere Direktionsmitglieder, Inspektionsvorstände und sonstige höhere Beamte, eingefunden hatten. Bald nach Erscheinen des Eisenbahndirektionspräsidenten Simson eröffnete der Vorsitzende des Vereinsvorstandes, Ober- und Geheimer Regierungsrath Schulze-Nickel, die Versammlung mit einigen einleitenden Worten, worauf sofort in den ersten Theil der Tagesordnung „Aenderung der Satzungen" eingetreten wurde. Neben einigen Ergänzungen usw. wurde beschlossen, behufs Erleichterung des Eintritts in den Verein das bisherige Eintrittsgeld hinfort nicht mehr zu erheben. Es folgte der Bericht des Kassirers (Einnahmen 1 935 ℳ, Ausgaben 1 828 ℳ, Bestand der Kasse 106 ℳ), der Bericht der Rechnungsrevisoren und die Entlastung des Kassirers. Bei der demnächst folgenden Wahl des Vorstandes wurde der letztere in der bisherigen Zusammensetzung durch Zuruf wiedergewählt und eine aus drei Mitgliedern bestehende Rechnungsrevisionskommission neugewählt. Bei dem letzten Punkt der Tagesordnung „Besprechung von Vereinsangelegenheiten" wurde die Absicht des Vorstandes, die gemeinsamen Veranstaltungen, Feste usw. in ähnlicher Weise wie im abgelaufenen Vereinsjahre anzuordnen, gutgeheissen. Am Schluss der Verhandlungen wurde dem Eisenbahndirektionspräsidenten Simson, welcher sich bei der Besprechung der Vereinsangelegenheiten wiederholt betheiligte, ein begeistert aufgenommenes dreifaches Hoch gebracht, ebenso dem Vorsitzenden des Vorstandes, Ober-Regierungsrath Schulze-Nickel und dem Leiter des Gesangvereins, Direktor des Konservatoriums für Musik, Kühns.

— **Gemeinsame Ausflüge der Eisenbahnbediensteten im Eisenbahndirektionsbezirk Altona.** Im Sommer dieses Jahres sind von den Eisenbahnarbeitern des Direktionsbezirks mehrfach Ausflüge in mehr oder weniger entfernte Gegenden, die sich durch landschaftliche Reize und andere Sehenswürdigkeiten auszeichnen, veranstaltet worden. Zu den anfangs lediglich für die Arbeiter in Werkstätten geplanten Ausflügen wurden auch die an denselben Orten beschäftigten dienstfreien Betriebsarbeiter nebst deren Familienangehörigen zugelassen. Eine wesentliche Förderung wurde diesen Unternehmungen dadurch zu Theil, dass mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten freie Eisenbahnfahrt den Theilnehmern zugestanden wurde; letztere haben wiederholt Gelegenheit genommen, mündlich und schriftlich hierfür ihre Anerkennung und ihren Dank zum Ausdruck zu bringen. Die vorgesetzten Inspektionsvorstände haben durch Rath und persönliche Betheiligung ihr Interesse an den Veranstaltungen bekundet. Durch vorherige Vereinbarungen mit Gasthäusern usw. wurde die Betheiligung mit einem geringen Kostenaufwande ermöglicht. Trotz der meist sehr grossen Zahl der Theilnehmer verliefen die Ausflüge überall in bester Ordnung. Die herrschende fröhliche Stimmung war der beste Beweis dafür, dass alle Theilnehmer in dem Genusse der Schönheiten der Natur und in dem heiteren Verkehr mit Kollegen und Bekannten volle Befriedigung fanden. Die einzelnen Ausflüge gestalteten sich folgendermaassen: Den Anfang machten die Arbeiter der Hauptwerkstätte in Harburg, die am 16. Juni mit ihren Angehörigen eine Fahrt nach Kiel unternahmen. Die Beförderung der 1 448 Theilnehmer erfolgte in zwei Sonderzügen. Die Ausflügler begaben sich in geschlossenem Zuge unter Musikbegleitung nach dem Wriedt'schen Etablissement, wo sie sich bei Konzertmusik erfrischten, und traten dann auf drei Dampfern eine Fahrt durch den Kieler Hafen und auf eine kurze Strecke in See an. Nach der dreistündigen Fahrt und einem Mittagessen vergnügte sich die Gesellschaft an Konzert und Tanz. Viele besichtigten inzwischen in zwanglosen Gruppen die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten. — Am 30. Juni unternahmen die Arbeiter der Hauptwerkstätte Wittenberge unter Betheiligung vieler Betriebsarbeiter ihren zweiten Sommerausflug, der dieses Mal nach dem durch seine Lage in reizvoller Umgebung ausgezeichneten Ratzeburg führte. Zur Beförderung der 2 214 Theilnehmer waren drei Sonderzüge erforderlich. In mehreren Abtheilungen wurden Fusswanderungen um den kleinen Ratzeburger See unternommen, die, durch hohen Wald und anmuthige Wiesen führend, alle einen lieblichen Ausblick auf den See und die Stadt bietenden Punkte gewährten. Am Nachmittage versammelten sich die Ausflügler in zwei Gartenwirthschaften, um bei Konzertmusik sich zu erholen und dem Tanze zu huldigen. — Das Ziel der am 7. Juli von den Arbeitern der Hauptwerkstätte Neumünster unternommenen Ausfahrt war die unweit gelegene holsteinische Schweiz. Es betheiligten sich etwa 1 300 Personen, die in zwei Sonderzügen bis Ploen, Gremsmühlen oder Eutin befördert wurden. Von diesen Punkten aus unternahmen die Theilnehmer in Gruppen Wanderungen durch die an Naturschönheiten reiche Umgegend des Ploener Sees, des Dieksees, des Kellersees und des Ukleisees; viele besichtigten auch das Schloss mit dem Schlossgarten, das Vosshaus und andere Sehenswürdigkeiten der Stadt Eutin. Nach dem gemeinsamen Mittagsmahl begab man sich in geschlossenem Zuge unter Vorantritt der Musik nach dem „Holm", einem herrlichen alten Buchenwalde am Ufer des Dieksees. Hier erfreute die aus Werkstättenarbeitern bestehende Liedertafel „Frohsinn" die Gesellschaft durch den Vortrag einiger stimmungsvoller Lieder. Nach der Rückkehr vergnügte man sich bis zur Rückfahrt an Tanz und musikalischen Vorträgen. — An dem gleichen Tage machten die Bediensteten der Nebenwerkstätte Glückstadt in einer Anzahl von 510 Personen mittelst Sonderzuges eine Ausfahrt nach Kiel. Nach dem Frühstück fand eine dreistündige Dampferfahrt durch den Kieler Hafen statt, welche zur grossen Freude aller Gelegenheit bot, das gerade zur Ausfahrt nach China bereit liegende ostasiatische Geschwader in Augenschein zu nehmen. Nach der Hafenfahrt fand man sich in einer Gartenwirthschaft zu gemeinschaftlicher Mittagstafel ein; viele machten einen Spaziergang durch die Stadt zur Besichtigung der Sehenswürdigkeiten. Der Rest des Tages verfloss rasch bei Konzert und Tanz. — Die Betriebs- und Werkstättenarbeiter aus Hamburg, Altona und Wilhelmsburg und ihre Familienmitglieder veranstalteten in zwei Abtheilungen am 21. und 28. Juli je einen gemeinsamen Ausflug ebenfalls nach dem östlichen Holstein. Am ersten Tage wurden in drei Sonderzügen etwa 2 600 Personen und am zweiten Tage in zwei Zügen rund 2 000 Personen befördert Diese Ausflüge verliefen im wesentlichen in gleicher Weise wie die oben geschilderte Fahrt der Arbeiter aus Neumünster am 7. Juli. Auch hier waren alle Theilnehmer voll befriedigt und erfüllt von dem Eindruck der reizvollen Naturschönheit Ostholsteins. — Die letzte Ausfahrt in diesem Sommer unternahmen am 5. August die Arbeiter der Betriebswerkstätte Husum mit ihren Angehörigen, zusammen etwa 180 Personen, nach Flensburg. Für die Strecke Husum-Jübek stellte die Verwaltung wegen der ungünstigen fahrplanmässigen Zugverbindung einen Sonderzug. Nach einem gemeinschaftlichen Rundgang durch die Stadt begab man sich zu Fuss oder mit dem Dampfschiff nach den an der idyllischen Flensburger Föhrde gelegenen Orten Wassersleben und Rollund, wo in froher Stimmung der Rest des Tages verbracht wurde.

— **Landesverein badischer Staatseisenbahnbeamten.** Aus den Verhandlungen des Vereins entnehmen wir der „D. E.-B.-Z."

vom 18. d. Mts., dass man sich auch dort mit der Beschaffung eines Genesungs- und Erholungsheims auf das ernstlichste beschäftigt. Bei den grossen Schwierigkeiten, welche der Herstellung eines eigenen Heims nach Art der schweizerischen Stiftung Grubisbalm am Rigi zur Zeit noch entgegenstehen, hat man sich zunächst mit der Pachtung des Jagdhauses bei Baden-Baden für diesen Zweck einverstanden erklärt und den Vorstand mit der Einreichung eines entsprechenden Angebots beauftragt.

— **Rechtsprechung.** In einem seitens eines Bauunternehmers gegen den preussischen Eisenbahnfiskus wegen Zahlung von 78 379 *M.* nebst Zinsen angestrengten Prozesse hat der Beklagte gegen den Klageanspruch die Einrede erhoben, dass die Entscheidung des Rechtsstreites durch Schiedsrichter zu erfolgen habe, und hat auf Grund dieser Einrede die Verhandlung zur Hauptsache verweigert. Die II. Civilkammer des Landgerichts in K. hat diese Einrede als gerechtfertigt angesehen, da der Schiedsvertrag nicht ausser Kraft getreten ist und hat am 9. Oktober d. J. dahin für Recht erkannt, dass der Kläger mit der Klage abgewiesen und verurtheilt wird, die Kosten des Rechtsstreites zu tragen. Die Entscheidungsgründe enthalten u. a. folgende, die Eisenbahnverwaltungen interessirende Ausführungen: Die Behauptung des Klägers, gemäss § 1033 C.-P.-O. sei der Schiedsvertrag ausser Kraft getreten, weil der Schiedsrichter die Erfüllung seiner Pflichten ungebührlich verzögert habe, kann nicht als begründet erachtet werden. Es handelt sich bei der Prüfung der angemeldeten Forderungen des Klägers in der That um ein umfangreiches und infolge zahlreicher Rechnungen sehr komplizirtes Material, so dass die Zeit von zwei Monaten, welche verging, bis der Schiedsrichter die Akten zur Gegenäusserung dem Beklagten einsandte, nicht ungebührlich lang ist, zumal der Schiedsrichter diese Arbeit nur neben seinen Amtsgeschäften verrichten konnte. Jedoch kann im vorliegenden Falle von der Frage, ob eine ungebührliche Verzögerung vorliegt, ganz abgesehen werden. Wenn wirklich eine solche Verzögerung vorgelegen hätte, wäre nur eine Ablehnung des Schiedsrichters gemäss § 1032 C.-P.-O., nicht aber ein Rücktritt vom Schiedsvertrage begründet gewesen; denn § 1033 C.-P.-O. kommt nur zur Anwendung, wenn eine bestimmte Person in dem Vertrage zum Schiedsrichter ernannt ist. Da es sich hier aber um einen nicht in dem Schiedsvertrage, sondern auf Grund desselben von einem Dritten ernannten Schiedsrichter handelt, so greift § 1032 C.-P.-O. Platz, nach welchem nur eine Ablehnung des Schiedsrichters zulässig ist.

— **Regierungs- und Baurath Karl Köhne †.** Am 17. Oktober d. J. verschied nach kurzem Krankenlager in kaum vollendetem 51. Lebensjahre der Regierungs- und Baurath Köhne, Mitglied der Eisenbahndirektion Halle. Das „Centralblatt der Bauverwaltung" widmet dem Dahingeschiedenen, der in der Zeit von April 1886 bis Ende Februar 1890 auch zweiter Schriftleiter der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" war und als solcher eine höchst fruchtbare Thätigkeit entfaltete, einen warmen Nachruf, dem wir nachstehend folgen. Köhne war am 18. Oktober 1849 in Neustettin geboren. Im Alter von 23 Jahren legte er die Bauführerprüfung ab, war dann bei Neubauten in Posen und den Reichslanden thätig und wurde 1877 zum Regierungsbaumeister ernannt. Nach vorübergehender Beschäftigung in Königsberg i/Pr. kam er zum Bau der Bahn Berlin-Coblenz, dann zum Bau der Berliner Stadtbahn und im Jahre 1883 zur Eisenbahndirektion Berlin, wo er erst als Vertreter des Vorstandes des betriebstechnischen Büros wirkte und von 1891 an diese Vorstandsgeschäfte selbst übernahm, nachdem er im März 1887 zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor befördert worden war. Während seiner Thätigkeit bei der Direktion Berlin wurden ihm auch die erwähnten Schriftleitungsgeschäfte übertragen. In dieser Stellung hatte er zwar vorzugsweise die technischen Fragen zu behandeln, er fand aber auch vielfach Gelegenheit, sich mit Eisenbahnfragen allgemeiner Art zu befassen und empfing aus dieser Thätigkeit reiche Anregung, durch die seine Neigung zum Fachschriftstellerthum wesentlich gefördert wurde. Aus der grossen Anzahl seiner Arbeiten für die Vereinszeitung seien hier nur die Aufsätze über Ersparnisse und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, zur Vorgeschichte des Staatsbahnwesens, über Verdeutschungsbestrebungen, über die Pariser Stadtbahnprojekte, den Mailänder Eisenbahnkongress, die Thätigkeit des Ministers v. Maybach sowie die Nachrufe an Kaiser Wilhelm I. und Kaiser Friedrich III. und der Aufsatz über das 50jährige Jubiläum der ersten preussischen Eisenbahnen erwähnt.

Im Dezember 1893 wurde Köhne als technischer Sachverständiger der kaiserlich deutschen Botschaft in St. Petersburg zugetheilt und in dieser Stellung hat er fast volle sieben Jahre seinem Vaterlande und dessen Eisenbahnwesen erfolgreich gedient. Mit klarem, scharfem Blick beobachtete er und mit gewandter Feder erstattete er seine Berichte. Mit unermüdlichem Fleisse scheute er keine Anstrengung, um die Verhältnisse der russischen Eisenbahnen zu studiren; trotz angegriffener Gesundheit ertrug er opferfreudig die Beschwerden des Klimas und häufiger weiter Reisen. Mit den russischen Fachkreisen hatte er enge Fühlung gewonnen, durch die ihm der Einblick in alle Gebiete des Eisenbahnwesens ermöglicht wurde. Seiner angegriffenen Gesundheit wegen musste er aber schliesslich um Rückberufung in die Heimath bitten, wo er zuerst in Danzig und dann in Halle als Eisenbahndirektionsmitglied thätig war, bis ein schwerer Typhus ihn in wenigen Tagen dahinraffte. Köhne war unverheirathet geblieben, ward aber seiner früh zur Wittwe gewordenen Mutter und seinen Schwestern ein treuer, aufopfernder Sohn, Bruder und Berather.

— **Personalnachrichten.** Das Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Geheimer Regierungsrath Dr. von Michels zu Strassburg i/E., ist zum Oberregierungsrath und der Regierungsassessor Eberbach daselbst zum Regierungsrath und Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden. Ersterem wurde die Stelle des Vorstandes der zweiten Abtheilung der Generaldirektion verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der österreichische Staatseisenbahnrath** wird für den 28. November zu seiner Herbstsitzung einberufen. An diesem Tage werden die ständigen Ausschüsse zusammentreten, am 30. soll die Vollsitzung stattfinden. Auf die Tagesordnung für die Herbstsitzung dürften neben den gewöhnlichen Verhandlungsgegenständen auch der Bericht bezw. die Anträge des Ausschusses gesetzt werden, welcher vom Staatseisenbahnrath in Angelegenheit der Reform der Ausfuhrtarife eingesetzt wurde. Ueberdies wird dem Staatseisenbahnrathe vom Eisenbahnministerium ein Nachtrag zum Betriebsreglement, welcher die Durchführung der Bestimmungen des Pariser Zusatzübereinkommens zum Berner Frachtrechtsübereinkommen im inneren Verkehr bezweckt, vorgelegt werden. Durch diese Vorlagen soll ermöglicht werden, mit dem Zeitpunkte, in welchem das Pariser Zusatzübereinkommen für den internationalen Verkehr in Kraft tritt, die Bestimmungen desselben auch für den inneren österreichischen Verkehr durchzuführen. Vorläufig ist das erwähnte Zusatzübereinkommen von dem italienischen Parlamente noch nicht angenommen worden und konnte daher auch noch nicht vollzogen werden.

— **Die österreichische Malzrefaktie.** Mit der Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. bis Ende September 1901 ist die der österreichischen Malzindustrie bisher gewährte Refaktie erneuert worden. Die österreichische Malzausfuhr hält sich namentlich nach der Schweiz und Süddeutschland auf der bisherigen Höhe. In letzter Zeit macht sich auch aus Ungarn eine Malzausfuhr bemerkbar, doch bewegt sie sich in bescheidenen Grenzen. Anknüpfend an diese Mittheilung bemerkt das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt", dass die mehrfach gegen die von den österreichischen Bahnen dem ungarischen Malze gewährte gleiche Begünstigung erhobenen Beschwerden der Berechtigung vollends entbehren. So lange das österreichisch-ungarische Zoll- und Handelsbündniss in Geltung steht, können die Eisenbahnen des einen Staatsgebietes Waaren des anderen nicht ungünstiger behandeln, wie die eigenen Waaren. Wenn also ungarisches Malz über Wien nach der Schweiz befördert wird, so kann ihm — natürlich nur von Wien ab — die dem österreichischen Malz zugestandene Refaktie nicht vorenthalten werden. Diese Bestimmung des Zoll- und Handelsvertrages komme übrigens in nicht wenigen Belangen auch Oesterreich zu statten; so erhalten beispielsweise österreichische, nach den Balkanländern durch Ungarn laufende Eisenwaaren auf den ungarischen Bahnen die gleichen Begünstigungen wie diejenigen ungarischer Herkunft.

— **Die Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn betrugen im September d. J. im Personenverkehre 7 631 860 Kr., im Güterverkehre 13 751 291 Kr., zusammen 21 383 151 Kr. bei einer Beförderung von 7 303 293 Reisenden und 2 976 767 t Güter. Beim Vergleiche mit den Ergebnissen des Monats September 1899 ergibt sich eine Mehreinnahme, welche sich im Personenverkehre auf 946 540 Kr. (+ 1 061 840 Reisende) und im Güterverkehre auf 1 397 519 Kr. (+ 221 565 t) beläuft. Was den Güterverkehr betrifft, so erklärt sich die bedeutende Steigerung dadurch, dass Hindernisse, wie solche dem Verkehre im September 1899 infolge der durch Hochwasser hervorgerufenen vielfachen Verkehrsstörungen bereitet wurden, der Güterbeförderung im Berichtsmonate

nicht entgegenstanden. Eine wesentliche Steigerung des Verkehrs ergibt sich namentlich in Baumaterialien, Steinen, Cement, Eisen, Erzen, Obst, Kohlen und Holz.

Vom 1. Januar bis Ende September d. J. betrugen die gesammten Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn 172 975 865 Kr. gegen 164 165 596 Kronen im gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres. Die Mehreinnahme in diesem Jahre beträgt sonach 8 810 269 Kr. und bei der Wiener Stadtbahn allein 1 724 337 Kr.

— **Kaufschillingsrest der Südbahn.** Die Verwaltung der Südbahn hat, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, der Regierung vor kurzem eine Eingabe überreicht, in welcher angeregt wird, eine Erleichterung in Bezug auf die Rückzahlung des Kaufschillingsrestes an die Staatsverwaltung dadurch eintreten zu lassen, dass die jährlich auf Grund des Schiedsspruches zu leistenden Rückzahlungsraten nicht den Betriebseinnahmen entnommen, sondern zu Lasten des Kapitalkontos bestritten werden. Dieser Vorschlag bildet gegenwärtig den Gegenstand der Prüfung der zuständigen Ministerien.

— **Elektrische Bahn Triest-Optschina.** Mitte November beginnt der Bau der elektrischen Zahnrad- und Adhäsionsbahn Triest-Optschina, welchen die Elektrizitätsgesellschaft „Union" übernommen hat. Die Bauzeit soll etwa sechs Monate dauern.

— **Beabsichtigter Ausstand der Eisenbahnarbeiter in Graz.** Nach Mittheilung einzelner Tagesblätter droht auch in Graz ein Ausstand der Südbahnarbeiter. Diese beschlossen dem Vernehmen nach, sich den Forderungen der Triester Arbeiter anzuschliessen und in den Ausstand zu treten, wenn diese Forderungen nicht erfüllt werden.

— **Lokalbahnprojekt Gratzen-Deutsch-Beneschau.** Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen hat das Projekt der Lokalbahn Gratzen-Deutsch-Beneschau geprüft und richtig gestellt. Die Kosten der rund 22,5 km langen Lokalbahn sind demgemäss mit 2 322 000 Kr. = 2 479 000 Kr. Nennbetrag veranschlagt. Der Landesausschuss hat im Hinblicke auf die namhaften Kosten die Herstellung dieser Lokalbahn mit Schmalspur in Erwägung gezogen und dieserhalb einen Antrag dem Eisenbahnministerium unterbreitet.

— **Beschleunigte Behandlung der Wiener Strassenbahnprojekte.** In Wien wird eine aus den Vertretern aller betheiligten Behörden zusammengesetzte Kommission für die beschleunigte Behandlung von Projekten der Wiener elektrischen Strassenbahnen gebildet. Die Kommission ist aus ständigen Vertretern des Eisenbahnministeriums, des Ministeriums des Innern, der Statthalterei, der Generalinspektion, der Postverwaltung, der Polizeidirektion und der Staatsbahndirektion Wien — als Betriebsführende der Wiener Stadtbahn — zusammengesetzt und sind die Mitglieder der Kommission bereits ernannt. Die Bau- und Betriebsgesellschaft wird jeder Sitzung der Kommission als Partei zugezogen. Die Kommission hat auch das Recht, im gegebenen Falle andere Behörden, wie das Obersthofmeisteramt sowie die Privatbahnen zu ihren Sitzungen zu laden und zu vernehmen. Die Kommission ist zu dem Zwecke bestellt worden, um durch mündlichen Meinungsaustausch der zuständigen Behörden über vorliegende Strassenbahnprojekte den zeitraubenden Schriftwechsel vermeidlich zu machen und damit eine Beschleunigung in der Erledigung der Projekte zu ermöglichen.

— **Denkschrift über den Niedergang der Wiener Börse und die Mittel zur Besserung der Verhältnisse.** Das Präsidium der Wiener Börsenkammer überreichte kürzlich dem Finanzminister eine Denkschrift über diese Angelegenheit. Abgesehen von der unverhältnissmässig hohen Besteuerung des Börsenverkehres und dem gänzlichen Mangel eines geordneten Rechtsschutzes für Rechtsgeschäfte aus dem Börsenverkehr wird in der Denkschrift das vollständige Brachliegen des einst so bedeutenden Marktes für Transportwerthe infolge des Verhaltens der Regierung gegenüber den Eisenbahnen beklagt. Fast jede der noch bestehenden Transportunternehmungen habe irgend eine ungelöste Frage, irgend eine Differenz mit der Staatsverwaltung, und es sei unter diesen Umständen vollkommen begreiflich, dass gerade die besten Besitzer ihre Eisenbahnpapiere grösstentheils abgestossen haben. Die Transportwerthe seien ein gemiedenes Objekt geworden, und das Verkehrsgebiet der Börse, in dem früher Tag für Tag Tausende von Stücken umgesetzt wurden, liege völlig brach. Gerade diesen so stiefmütterlich behandelten Unternehmungen gegenüber wäre ein wohlwollendes Verhalten der Regierung überaus wünschenswerth. Diese könnten dadurch zu neuer Blüthe gelangen und auch ihrerseits wieder weit häufiger und ausgiebiger in den Dienst der Industrie gestellt werden, als dies bis heute der Fall ist. Die Befruchtung der Industrie aber würde wieder auf alle übrigen Gebiete des Wirthschaftslebens segensreich zurückwirken.

— **Dalmatiner Eisenbahnen.** In der „Politik" bespricht ein Dalmatiner Landtagsabgeordneter die österreichische Verkehrspolitik in Dalmatien in abfälliger Weise. Der Verfasser urtheilt im Sinne der bekannten Beschwerden der Dalmatiner, welche die ungenügende Berücksichtigung ihres Landes in Bezug auf Eisenbahnbauten und den mangelnden Anschluss an die Bahnnetze der Monarchie und des Okkupationsgebietes in Erinnerung bringen. Das „Fremdenblatt" bezeichnet es gegenüber dem Vorwurfe, dass der Ausbau des Bahnnetzes in Dalmatien nur langsam und stückweise fortschreitet, als höchst zweifelhaft, ob die wirthschaftlichen Verhältnisse Dalmatiens, eines Landes, das im Innern bis vor kurzem nur wenige fahrbare Strassen besass, umfassende sehr kostspielige Eisenbahnbauten rechtfertigen und lohnen würden. Was die Kritik der Dalmatiner Staatsbahn anbelangt, sei diese eine Sackbahn, durch welche die bisher einzigen Bodenschätze des Landes — die Kohlenlager am Monte Promina bei Siverich — erschlossen und entwickelt wurden. Die Bezeichnung der demnächst zur Vollendung gelangenden Süddalmatiner Bahn als einer strategischen Schöpfung sei wohl nicht zutreffend, weil dieser Schienenstrang den Hafen von Gravosa und die Bocche mit dem Bahnnetze der Okkupationsländer in direkte Schienenverbindung bringen werde und sein günstiger Einfluss auf die Hebung der wirthschaftlichen Zustände Ragusas und des angrenzenden Gebietes schon jetzt während des Baues augenfällig zu Tage trete. Bezüglich der Klage über die Einstellung des vom Reichsrathe bereits genehmigten Baues der Bahnstrecke Spalato-Arzano mit der Abzweigung nach Sign bemerkt das „Fremdenblatt", dass die Geldbewilligung für diesen Bahnbau, zu welchem im Investitionsvoranschlag für 1900 1 400 000 Kr. eingestellt waren und für den die fertigen Bauvergebungsarbeiten im Eisenbahnministerium vorliegen, durch die parlamentarischen Verhältnisse verhindert worden ist.

— **Der Ausbau der bosnischen Bahnen.** In der letzten Versammlung des niederösterreichischen Gewerbevereins wurde der sicheren Erwartung Ausdruck gegeben, dass die Regierung bei den im Zuge befindlichen Verhandlungen über die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes im Okkupationsgebiete die Interessen der österreichischen Reichshälfte nachdrücklichst wahrnehmen und insbesondere darauf dringen werde, dass unter den auszubauenden Bahnlinien auch jene zur dalmatinischen Grenze zur Sicherstellung gelange. Zur Begründung wurde darauf hingewiesen, dass schon bei Vornahme der Okkupation Bosniens und der Hercegovina die Eisenbahnverbindung Dalmatiens mit Bosnien in Aussicht genommen worden, dass aber seither in dieser Richtung noch nichts geschehen sei und Spalato noch der Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande entbehre. Der Ausbau dieser Linie bilde ein wichtiges Interesse für Dalmatien, und es sei nothwendig, dass gegenüber dem Widerstande, welcher von ungarischer Seite diesem Ausbau entgegengestellt wird, die Regierung durch die Meinungsäusserung des Gewerbevereins eine Stütze bei den gegenwärtig im Zuge befindlichen diesbezüglichen Verhandlungen erhalte. Ein entsprechender Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Der Voranschlag des ungarischen Handelsministeriums für das Jahr 1901.** Bei der Berathung dieses Voranschlages im Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses kam auch eine Reihe von Eisenbahnfragen zur Erörterung. Ein Abgeordneter wiederholte die von ihm schon in früheren Jahren in Anregung gebrachte Trennung des Handelsministeriums in ein solches und in ein Kommunikations- oder doch ein Eisenbahnministerium. Die Gründe für eine solche Theilung seien bekannt. In anderen Staaten bestehe die gleiche Einrichtung; sie habe vor 10 Jahren auch in Ungarn bestanden. Der Voranschlag des Handelsministeriums betrage an 200 000 000, also ein Fünftel des Gesammterfordernisses des Staates. Es sei unmöglich, dass unter den heutigen Verhältnissen, namentlich da es sich um Hebung der Industrie, des Handels und um die Zollpolitik für die Zukunft handele, ein und derselbe Minister alle Zweige des Handels, der Industrie und des Verkehrswesens vollkommen beherrsche.

Andere Abgeordnete sprachen sich gegen diese Anregung aus. Es wäre nach Ansicht derselben nicht zu billigen, wenn die angeregte Trennung durchgeführt würde. Es sei ein ernster und wohldurchdachter Plan gewesen, welchen die gesetzgebende Körperschaft s. Zt. verwirklicht habe, als sie beschloss, dass Handel, Industrie und Eisenbahnen in derselben Hand vereinigt werden sollen. Der Versuch, der in Oesterreich mit der Zweitheilung gemacht wurde, habe sich überhaupt nicht bewährt und er sei nicht so ermuthigend, dass man Anlass hätte, ihn nachzuahmen.

Der Minister bemerkte bezüglich dieser Anregung, dass sich die Regierung mit der Frage der Theilung des Handels-

ministeriums bisher nicht beschäftigt habe und verwies auf die von mehreren Abgeordneten gegen diese Theilung geltend gemachten Bedenken. In der Angelegenheit neuer Betriebsleitungen bei den ungarischen Staatsbahnen verwies der Minister darauf, dass die Direktion der Staatsbahnen die Vermehrung der Betriebsleitungen in Vorschlag gebracht habe; doch hänge diese von der vorherigen Lösung der Frage ab, ob es nicht möglich wäre, durch Vereinfachung der Verwaltung wenigstens die nothwendige Bedeckung zu finden. In dieser Hinsicht seien jetzt die Untersuchungen im Zuge.

Auf die Bemerkung eines Abgeordneten, dass die Südbahn, namentlich was die Fahrbetriebsmittel betrifft, den Interessen des ungarischen Verkehres keine genügende Rechnung trage und mit ihren hohen Tarifen eine dem ungarischen Handel entgegengesetzte Politik befolge, erwiderte der Minister, er verfolge die Angelegenheit mit reger Aufmerksamkeit und er hoffe, dass es gelingen werde, den berechtigten Forderungen zu entsprechen.

Ein Abgeordneter verlangte Aufklärungen über die Verhandlungen wegen Ausbaues des bosnischen Bahnnetzes. Diese Frage sei von grosser Bedeutung für die Entwickelung des ungarischen Handels und damit auch der ungarischen Industrie. Bisher sei von keiner maassgebenden Seite auch nur die geringste Information über die Stellung, welche die Regierung einnimmt, erfolgt, während von österreichischer Seite diese Frage in Denkschriften, wie in Zeitungsartikeln vielfach behandelt worden sei. Der betreffende Abgeordnete erklärte, er finde es begreiflich, wenn Bosnien den kürzesten Weg nach der Adria suche und wenn von österreichischer Seite die Absicht bestehe, einen solchen Weg für seine Ausfuhr auszunutzen. Es sei nur die Frage, wie mit der projektirten Linie Spalato-Sarajevo die Interessen des Verkehres Bosniens mit Ungarn, Kroatien-Slavonien und Fiume vereinigt werden können. Die Verbindung mit dem Hafen von Spalato führe ohne Zweifel zur Schädigung Fiumes und die Erhöhung und Erleichterung des Verkehres zwischen Triest und Spalato werde auf den Handel zwischen Bosnien, Ungarn, Kroatien-Slavonien nachtheilig einwirken. Wenn aber Bosnien und Oesterreich zu Liebe die ungarische Regierung auf diesen Bahnbau eingehen sollte, so seien dafür im Interesse des Verkehres mit Ungarn und Kroatien-Slavonien Gegenkonzessionen für denselben zu erwirken.

Der Minister erwiderte auf letztere Anfrage, dass in betreff der bosnischen Bahnen Verhandlungen im Zuge seien. Insolange keine Vereinbarung getroffen wurde, müsse die Angelegenheit vertraulich behandelt werden. Er bitte im Interesse der Sache noch ein, zwei Wochen Geduld zu haben.

Bezüglich der Reform des Vizinalbahngesetzes erklärte der Minister, dass der betreffende Gesetzentwurf endlich fertig geworden sei und in kurzer Zeit vorgelegt werden könnte. Der Minister wies ziffermässig nach, dass 5600 km Eisenbahnen in Vorbereitung seien und dass, wenn die Verhältnisse sich nur halbwegs bessern, der Bau eines grossen Theiles dieser Bahnen in Angriff genommen werden könnte. Das Verlangen nach Mitwirkung der Staatsbahnen zur Verbesserung der zu den Bahnstationen führenden Strassen hält der Minister für berechtigt. An vielen Orten sei zwischen den Staatsbahnen und den Gemeinden eine Vereinbarung in dieser Richtung zustande gekommen und so den Wünschen der Interessenten Rechnung getragen worden.

Auf eine Anfrage, welche Ergebnisse die Versuche der Verwendung elektrischer Kraft im Eisenbahnverkehr geliefert hätten, erwiderte der Minister, dass diese Versuche noch nicht abgeschlossen seien. Auch mit Benzinmotoren werden derartige Versuche angestellt. Das Bestreben gehe dahin, den tramwaymässigen Verkehr besonders in der Nähe der Hauptstadt in erster Linie mit elektrischer Kraft abzuwickeln.

— **Entschädigungsforderung für einen auf der Ofner Bergbahn erlittenen Unfall.** Vor längerer Zeit ereignete sich auf der Ofner Bergbahn ein Unfall, bei den mehrere Personen verletzt wurden. Auf der Rückkehr von einem Empfange beim damaligen Ministerpräsidenten waren zahlreiche ausländische Gäste zur oberen Bergbahnstation nach 11 Uhr Nachts, also zu einer Zeit gekommen, wo der Verkehr bereits eingestellt war. Auf wiederholtes, dringendes Ersuchen der Herren liessen sich zwei Schaffner der Bahn — der Maschinist hatte sich bereits entfernt — herbei, noch einen Zug in Bewegung zu setzen. Infolge mangelnder Vertrautheit derselben mit der Bethätigung der Maschine flogen die Wagen mit rasender Schnelligkeit hinab bezw. hinauf, so dass ein Theil der Wagen in Trümmer ging und die Reisenden mehr oder minder verletzt wurden. Ein Reisender, welcher schwer verletzt wurde, belangte die Bergbahngesellschaft auf Schadenersatz. Die erste Instanz wies das Klagebegehren ab, da zur Zeit, als der Unglücksfall geschah, der Verkehr bereits eingestellt war und für die zu dieser Zeit geschehenen Unfälle die Direktion der Aktiengesellschaft nicht verantwortlich sei. Auf Berufung des Klägers verurtheilte die königliche Tafel die verklagte Bahngesellschaft zur Leistung eines Schadenersatzes.

— **Wagenlieferung für die Peloponnes-Eisenbahn.** Die Direktion der griechischen Peloponnes-Eisenbahn hat zur theilweisen Bedeckung ihres Fahrbetriebsmittelbedarfes der Wagenfabrik Johann Weitzer in Arad die Lieferung von 62 Stück gedeckten und offenen Lastwagen, 6 Dienst- und Gepäckwagen und 20 Personenwagen übertragen.

Vereinsausland.

— **Wagenzahl der belgischen Personenzüge.** Eine neu in Kraft getretene Regelung des Zugdienstes setzt endgültig die Höchstzahl der Fahrzeuge fest, welche bei der Zusammenstellung von Personenzügen verwendet werden dürfen. Diese Züge sollen, selbst bei Anwendung von Vorspann, nicht mehr als 60 Achsen umfassen, nicht gerechnet die Achsen der Maschinen und Tender. Immerhin darf ihr Gesammtumfang 25 Fahrzeuge nicht überschreiten. Als Ausnahme von der Regel können die Militärzüge 70 Achsen enthalten, ohne mehr als 30 Fahrzeuge zu haben. Militärzüge von mehr als 25 Fahrzeugen dürfen keine höhere Geschwindigkeit als Güterzüge haben.

— **Eisenbahnunfall bei Jumet (Belgien).** Die Zugentgleisung, welche in der vorigen Woche zwischen den Stationen Jumet und La Carosse stattfand, hat ziemlich viel Aufsehen gemacht, besonders weil die Ursache des Unfalls mit einiger Bestimmtheit nicht festgestellt werden konnte. Ein Zug von Charleroi nach Brüssel entgleiste, so dass die beiden Lokomotiven und drei Wagen einen Abhang von ungefähr 18 m Höhe hinunterstürzten. Dabei war es beinahe zu verwundern, dass kein direkter Todesfall vorkam; neben drei bis vier schweren gab es an dreissig leichte Verwundungen. Die Bahn steigt an der Unfallsstelle an und bildet einen Bogen von 400 m Halbmesser. Der Zug fuhr mit gewöhnlicher Geschwindigkeit. Nach den ersten Untersuchungen wurde mitgetheilt, dass der Bahnkörper und alles in gutem Zustande sei; die meist hervorgetretene Annahme, dass der Bahnkörper sich gesenkt habe, wird bestritten. Die Zugbediensteten und die Mehrzahl der Reisenden des verunglückten Zuges sind verhört worden; mit einem ähnlich wie der entgleiste zusammengesetzten Zuge wurden Versuche gemacht. Es wird sehr schwer halten, die Lokomotiven aus der Schlucht heraufzuholen.

— **Pariser Stadtbahn.** Aus Anlass des bereits in Nr. 83 und 84 d. Ztg. gemeldeten bedeutenden Unfalls, welcher sich auf der unterirdischen Strecke der Stadtbahn ereignete, hat der Polizeipräfekt der Leitung der „Métropolitain“ auferlegt, in voller Wahrheit dem Blocksystem nachzukommen, welches darin besteht, unbedingt die Weisungen der Zeiger zu beachten, d. h. immer nur einen Zug in einen Abschnitt eindringen zu lassen. Die Stadtbahnverwaltung hatte sogenannte erlaubende („permittifs“) Zeiger eingerichtet, welche dem Zugführer erlaubten, mit geringerer Geschwindigkeit weiterzufahren und auf diese Weise einen zweiten Zug in den Bahnabschnitt gelangen zu lassen, wo regelmässig nur einer vorhanden sein darf. Der Polizeipräfekt hat die Beseitigung dieser Zeiger angeordnet; künftig werden in keinem Falle zwei Züge auf einem einzigen Abschnitt geduldet werden. Ferner hat der Polizeipräfekt die Direktion aufgefordert, zur Verhütung der bisherigen, zu vielen Klagen Anlass gebenden Ueberfüllung der Wagen die Zahl der Aufsichtsbeamten zu vermehren. Thatsächlich scheint sich das Pariser Publikum nicht so leicht an den Schnellverkehr auf der Stadtbahn gewöhnen zu können, der nun in Berlin schon zwei Jahrzehnte besteht. Der „Figaro“, der gewöhnlich im Pariser Leben die herrschende Stimmung wiedergibt, schreibt, dass die Reisenden sich vielfach über die Schnelligkeit beklagen, mit der sie einzusteigen gezwungen sind; das Boulevardblatt gibt dann als Trost und Ermahnung die Antwort eines Beamten der Stadtbahn wieder, welcher auf Befragen erklärte: „Die Sache ist sehr einfach; wir sind schon genöthigt, die Leute ein bischen ‚hineinzustopfen‘, weil der Zug nicht wartet. Aber wir hoffen, dass die Pariser bald lernen werden, schnell ein- und auszusteigen. Dann wird die ‚Stopferei‘ von selbst aufhören.“ — Was die Verkehrsziffern auf der Stadtbahn anlangt — welche nun über ein Vierteljahr, seit 19. Juli, in Betrieb ist —, so belief sich die Zahl der beförderten Personen in der Zeit vom 11.—20. Oktober zwischen rund 106000 und rund 157000 täglich mit einer Einnahme von 20000 bis 26000 Fr. Am Tage des Zusammenstosses und der Betriebsstörung sank die Zahl der beförderten Personen auf etwa 56000.

— **Kongress für öffentliche Arbeiten in Frankreich.** Nach dem internationalen Eisenbahnkongress und unzähligen anderen Kongressen hat in Paris auch ein nationaler Kongress für französische öffentliche Arbeiten stattgefunden. Die vierte Abtheilung hatte sich mit Eisenbahnfragen zu beschäftigen. Neben näherliegenden und einfacheren Plänen befürwortete sie u. a. auch ein eingehendes Studium des Projekts der Verbindung des atlantischen Ozeans mit dem Mittelmeer durch eine Schiffseisenbahn.

— **Der Verwaltungsrath der schweizerischen Bundesbahnen.** In der ersten Sitzung des neugewählten Verwaltungsraths der schweizerischen Bundesbahnen, die bekanntlich erst mit dem Jahre 1903 wirklich ins Leben treten, falls nicht noch vorher eine gütliche Vereinbarung mit den verstaatlichten Gesellschaften betreffs früherer Uebernahme durch den Bund zustande kommt, hielt der zum Präsidenten gewählte Ständerath von Arx eine die Nothwendigkeit und die Aussichten der Verstaatlichung beleuchtende Rede. Sie gab neben der Zuversicht doch der etwas herabgedrückten Stimmung, welche sich wegen mancher nicht in dem eingetretenen Maasse vorausgesehener Uebergangsschwierigkeiten geltend machte, Ausdruck. Herr v. Arx sagte, er trete sein Amt mit gemischten Gefühlen an; er erwähnte eine gewisse Bangigkeit, die ihn beherrsche, weil die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung eine gewaltige Arbeit darstelle und eine ausserordentlich grosse Verantwortlichkeit auf dem Verwaltungsrathe laste. Seit Gründung des neuen Bundes sei keine Frage von so hervorragender Wichtigkeit an die Eidgenossenschaft herangetreten. Die im Parlament bei den Erörterungen über den Eisenbahnrückkauf ausgesprochenen Befürchtungen des Dazwischenkommens ungünstiger Finanzverhältnisse seien zwar theilweise eingetroffen, würden aber bei gutem Willen und vernünftigem Vorgehen kein Hinderniss bilden. Nachdem die die Schweiz umgebenden Staaten mit Erfolg vorangegangen, ferner angesichts der allgemein anerkannten Nothwendigkeit möglichst vollkommener Verkehrsmittel sowie der stets wachsenden Ergiebigkeit der schweizerischen Bahnen habe die Schweiz nicht länger auf die Verstaatlichung verzichten können. Daher dürfe man mit vollem Vertrauen in die Zukunft sehen, obwohl die Schweiz in den nächsten Jahren vielleicht noch eine starke wirthschaftliche Krise werde durchmachen müssen. Herr v. Arx mahnte aber nochmals zu kluger Einschränkung; Voraussetzung einer schönen Zukunft sei es, dass die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen nicht durch den Erwerb anderer Bahnen noch verwickelter werde. Die erste Sorge müsse die Schaffung einer soliden Basis für die Bundesbahnen sein, wobei alle weiteren Begehrlichkeiten von der Hand gewiesen werden sollten. Der weitere Ausbau des Bundesbahnnetzes könne und werde erst später erfolgen. Nun müsse man, ob Freund oder Feind der Verstaatlichung, nachdem das schweizerische Volk mit erdrückender Mehrheit diese beschlossen, einmüthig zusammen wirken und Sonderinteressen beiseite lassen. — Die vom Verwaltungsrath der Bundesbahnen gewählte ständige Kommission hat neben dem Präsidenten v. Arx zu ihrem Vizepräsidenten Nationalrath Hirter gewählt. Ueber die Personen der vom Verwaltungsrath Ende November zu wählenden Generaldirektoren ist noch kein Einvernehmen erzielt. Nationalrath Geilinger betonte, es könnten nur tüchtige Fachmänner berufen werden, welche auszuwählen keine leichte Sache sei. In die ständige Kommission wurden weiter gewählt: Keel (St. Gallen), Russenberger (Zürich), Martin (Neuenburg), Duboux (Lausanne), Heusler (Basel), Pestalozzi (Zürich), Schobinger (Luzern), Morgenthaler (Bern), Lachenal (Genf).

— **Simplonzufahrtslinie Gallarate-Golasecca-Arona.** Die Verwaltung der italienischen Mittelmeerbahn suchte bei der Regierung die Erlaubniss zur Herstellung der neuen Simplonzufahrtslinie Gallarate-Arona über Golasecca nach, da die bisherige Lokalbahnverbindung Gallarate-Arona über Sesto-Calende für den zu erwartenden internationalen Verkehr nicht ausreicht.

— **Eine neue Eisenbahnlinie auf Formosa** soll von Taihoku ausgehen bis Tansui und soll Maruyama, Shirin, Hokulo und Kantau berühren. Diese Orte sind wichtige Stationen, welche der projektirten Bahn einen lebhaften Verkehr sichern. Die Linie soll eine Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll (engl.) haben und erfordert den Bau von 18 Brücken, worunter zwei grössere. Zum Betrieb soll das zur Verfügung stehende rollende Material der Linien Kelung-Teckcham, welches fast gänzlich erneuert worden ist, Verwendung finden.

— **Ueber die Mayumbebahn** im Kongostaat berichtet die „Deutsche Kolon.-Ztg." folgendes: Am 1. August d. J. ist die von Boma ausgehende, direkt nach Norden führende Eisenbahn, die den Schiloango, den Grenzfluss zwischen dem Kongostaat und dem französischen Kongo, erreichen soll, bis Kusundi auf eine Länge von 43 km fertiggestellt. Die Linie führt zunächst direkt nach dem Lukula und geht dann diesen Fluss entlang bis Lemba, woselbst sie den letzteren überschreitet, erreicht dann Luki und tritt hinter diesem Ort in eine waldige Ebene ein, von wo man jetzt schon begonnen hat, grosse Mengen Ebenholz auszuführen. Den genannten Grenzfluss erreicht die Eisenbahn in Lakudungu. Diese Linie, deren Bau im Anfang 1899 begonnen wurde und die eine Gesammtlänge von 200 km erreichen wird, verläuft durch ein sehr unebenes Land mit theilweise steilen Hängen und tiefen Einschnitten, wodurch dem Bau bedeutende Schwierigkeiten entstehen. Bisher war die Herstellung von 4 je 22 (2), 30 und 32 m langen Brücken nöthig.

Das Gebiet, nach welchem die Eisenbahn genannt worden ist, bildet den südlichen an den Schiloango grenzenden Theil vom französischen Kongo. Der Boden dieses Gebietes Mayumbe ist reich und von erstaunenswerther Fruchtbarkeit, und schon jetzt findet ein grösserer Handel von Ebenholz nach dem Kongostaat statt. Obwohl dieser Distrikt stark bevölkert ist, so hält es doch ausserordentlich schwer, dort Händler anzusiedeln infolge des raublustigen Charakters der Eingeborenen.

Der Betrieb des ersten 31 km langen Abschnitts zwischen Boma und Luki verläuft sehr regelmässig ohne irgend welche Unordnung. Man verwendet zwei Lokomotiven zum Betrieb und sechs zum Dienst beim Bau. Das Arbeiterpersonal umfasst 40 Europäer, ungefähr 1 600 schwarze Arbeiter. Die Sterblichkeit unter dem gesammten Personal ist sehr gering.

— **Die niederländisch-südafrikanische Eisenbahn.** Wie wir bereits in Nr. 82 d. Ztg. berichteten, sucht die „Times" in einem Leitartikel Stimmung für ein schroffes Vorgehen der englischen Regierung gegen die Gesellschaft der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn zu machen, indem sie sich zu der Behauptung versteigt, dass die Gesellschaft ihren Besitz durch ihre den Gegnern Englands geleistete Hilfe verwirkt habe. Die gedachte Bahn ist zum überwiegend grössten Theil mit niederländischem, deutschen und österreichischen Gelde erbaut, das in ihr angelegte Aktienkapital beträgt 14 000 000 holl. Gulden, die von ihr in Umlauf gesetzten Obligationen erreichen einen Betrag von 65 000 000 Gulden und rund 45 000 000 ℳ. Die Bahnverwaltung hatte nach § 22 der ihr im Jahre 1887 ertheilten Konzession die Verpflichtung übernommen, im Kriegsfalle allen Anordnungen der Transvaalregierung Folge zu leisten. Nach dem Völkerrecht ist im Landkriege das Privateigenthum der Unterthanen nicht der Willkür der Kriegführenden rechtlos preisgegeben und die Auslassungen der „Times" finden daher in dem ruhiger denkenden Theile der englischen Presse wohlbegründeten Widerspruch. Nach der „B. B.-Ztg." ist es namentlich die der Regierung nahestehende „St. James Gazette", die eine mildere Tonart anschlägt und in diesem Sinne folgendes ausführt: „Die Frage drehe sich nicht um dieses oder jenes Interesse, sondern um Gesetz und Gerechtigkeit. Wenn die Gesellschaft ein fremder Staat gewesen wäre, hätte man sie annektiren können, doch eine Gesellschaft sei kein Staat. Sie werde eine ausländische Gesellschaft genannt. Doch was ist eine ausländische Gesellschaft? Zweifellos seien ihre Direktoren und ihre Aktionäre Ausländer, dasselbe könne jedoch auch bei einer englischen Eisenbahngesellschaft der Fall sein. Hauptsache sei, dass sie ihre Rechte von Transvaal erhalten habe. Sie bilde Privateigenthum in einem Lande, dem England die Rechte eines Kriegführenden zugestanden habe. Das Eigenthum der Gesellschaft, ihr Material, ihre Brücken usw. sei ein Theil des Grund und Bodens des Transvaals. England annektirt diesen Grund und Boden, aber nicht als Eigenthum, um damit zu verfahren, wie es ihm beliebe, dass es verkaufen oder verpachten könne. Die Aktionäre hätten persönlich sich nicht am Kampf gegen England thätig betheiligt; könne es deshalb gerecht sein, ihr Eigenthum zu konfisziren? Wollte die englische Regierung sich eine derartige, mit allen Grundsätzen von Recht und Billigkeit im Widerspruch stehende Auffassung zu eigen machen, so würde England selbst wohl den grössten Schaden davon haben, denn das Vertrauen auf seine geschäftliche Zuverlässigkeit und Ehrlichkeit wäre unwiederbringlich dahin."

Nach dem „B. B.-C." hat auch der englische Botschafter in Berlin Sir Frank Lascelles sich gelegentlich eines Privatgesprächs in ganz ähnlichem Sinne geäussert. Er könne, da er amtliche Mittheilungen in der Angelegenheit nicht besitze, nur seine Privatmeinung aussprechen, doch seien seines Erachtens die Befürchtungen der Aktionäre übertrieben. Es entspräche nicht der Gepflogenheit der englischen Verwaltung, erworbene Privatrechte bei staatlichen Transaktionen rücksichtslos zu ignoriren. Eine Verstaatlichung der Transvaalbahn halte er für zweifellos. Ebenso sicher sei anzunehmen, dass die Entschädigung der Aktionäre nicht erfolgen werde unter Zugrundelegung des Höchstkurses, den die Aktien der Bahn vor Beginn des südafrikanischen Krieges erreicht hatten. Man müsse in Betracht ziehen, dass ein grosses Verschulden an der Entwerthung der Aktien der verflossenen Transvaalregierung zur Last falle. Diese selbst habe als grösste Aktionärin des Unternehmens auf den

Kurs der Aktien dadurch gedrückt, dass sie ihren Besitz in forcirter Weise auf den Markt warf. Wenn daher die Aktionäre bei Verstaatlichung der Transvaalbahn auf einigen Verlust sich Rechnung machen müssen, so werde derselbe doch niemals eine derartige Höhe erreichen, dass von einer Verkürzung erworbener Rechte gesprochen werden könne, höchstens von Enttäuschungen der auf die Rentabilität der Bahn gegründeten Spekulation. Schon die Rücksicht auf das englische Kapital selbst, das in der Transvaalbahn angelegt sei, schliesse jede Vergewaltigung der Aktionäre aus. Diese könnten sonach der weiteren Entwickelung der Angelegenheit mit der beruhigenden Zuversicht entgegensehen, dass sie bei der Verstaatlichung des Unternehmens nicht zu kurz kommen werden.

Wenn man auch den Werth derartiger privater Aeusserungen nicht überschätzen kann, so erhellt doch, dass auch in maassgebenden englischen Kreisen die Jingopolitik, zu deren Sprachrohr sich die „Times" wieder einmal gemacht hat, keineswegs ungetheilten Beifall findet. Jedenfalls aber wird es nöthig sein, dass sich die betheiligten deutschen Kreise baldigst zu einer thatkräftigen Wahrung ihrer bedrohten Interessen aufraffen, und dürfte es — wie in ähnlichen Fällen auch früher geschehen — zu empfehlen sein, einen Ausschuss zu bilden und ihn mit der Einleitung geeigneter Schritte zu betrauen. Dass man in dieser Richtung auch in anderen Ländern nicht müssig ist, entnehmen wir ebenfalls der „B. B.-Ztg.", nach welcher der Präsident der Lemberger Handelskammer dem österreichischen Minister des Aeussern und dem Handelsminister eine Denkschrift betreffs der Transvaalbahn eingereicht hat, worin im Hinblick darauf, dass in Oesterreich, und zwar überwiegend in Galizien über 10 000 000 Kr. Transvaalaktien untergebracht sein sollen, das Ministerium des Aeusseren gebeten wird, zum Schutze der bedrohten Vermögensrechte der österreichischen Aktionäre die erforderlichen Maassnahmen schleunigst einzuleiten. Die Vertreter des Ministers des Aeussern sowie des Handelsministers versprachen eine genaue Prüfung der Sachlage.

Berichtigung.

In dem Aufsatz „Von der Pariser Weltausstellung V" in Nr. 75 d. Ztg. findet sich auf S. 1134 im Anschluss an die Schilderung einer von A. Borsig ausgestellten Schnellzuglokomotive mit Dampfüberhitzung die Mittheilung über eine bei der Eisenbahndirektion Hannover seit zwei Jahren in Betrieb befindliche, gleichfalls mit Vorrichtung zur Dampfüberhitzung versehene Lokomotive, welche s. Zt. als erste ihrer Art erbaut sei. Diese Maschine ist nicht, wie der Verfasser des Aufsatzes irrthümlich angenommen hat, von A. Borsig ausgeführt, sondern, wie uns von zuständiger Seite mitgetheilt wird, von der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulkan". Der Vulkan hat eine gleiche Lokomotive im vorigen Jahre gleichfalls an die Eisenbahndirektion Hannover geliefert.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 23. Oktober d. J. von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Betrieb genommene 24,873 km lange Strecke Raudnitz-Hospozin ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten:

1. die 16,710 km lange Strecke Berent-Lippusch der königlichen Eisenbahndirektion Danzig,
2. die 12,867 km lange Strecke Steinsfurth-Eppingen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen,

welche am 1. Dezember bezw. am 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen.

Bezeichnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der alte Bahnhof Diedenhofen wird am 1. November d. J. unter der Bezeichnung Diedenhofen-Beauregard für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Nr. 84 — Inser.-Nr. 2645 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Gross-Rinnersdorf wird am 15. November d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der zu einer Haltestelle ausgebaute Haltepunkt Riedselz an der Linie Strassburg-Weissenburg, welcher bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Eilstückgutverkehr eingerichtet war, wird vom 1. November d. J. ab auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die an der Hauptlinie Kassa-Oderberg zwischen den Stationen Kassa und Abos gelegene Station Szt.-István wird am 1. November d. J. für den allgemeinen Güterverkehr mit Ausnahme von lebenden Thieren eröffnet werden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3435 vom 22. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der rumänischen Staatsbahn auf Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zu § 56 des Vereinsbetriebsreglements (abgesandt am 27. Oktober 1900).

Nr. 3467 vom 23. Oktober 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Uebertragung des Verkaufes von zusammenstellbaren Fahrscheinheften an Reiseunternehmer (abgesandt am 27. Oktober 1900).

Nr. 3472 vom 22. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den V. Nachtrag zum Radstandsverzeichniss (abgesandt vom 29.—31. Oktober 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November 1900 wird im diesseitigen Verwaltungsbezirke die 49,75 km lange Nebenbahnstrecke Schönsee-Strasburg i/W. — unter einstweiligem Ausschluss des Haltepunkts Tokaren — für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die auf der Strecke verkehrenden Züge — gemischte Züge mit II., III. und IV. Wagenklasse — sind aus dem auf den Stationen zum Aushang kommenden Fahrplan ersichtlich. Die Tarife sind bei den Fahrkartenausgabestellen verkäuflich.

Bromberg, den 26. Oktober 1900. (2676)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Zeitweise Schliessung von Strecken.

Vom 16. d. Mts. ab ist der Betrieb auf der Strecke Drei Annen-Hohne-Brocken eingestellt worden; die Stationen Schierke, Goetheweg und Brocken sind für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr von genanntem

Zeitpunkte ab bis voraussichtlich zum 1. Mai 1901 geschlossen. (2677)

Wernigerode, den 22. Oktober 1900.
Die Betriebsleitung der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

3. Lieferfristen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 3. Oktober 1900 Z. 45992/16 den im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 86 ex 1898, unter Pos. 668 kundgemachten 12 stündigen Lieferfristzuschlag, welcher für jene Frachtgüter bewilligt wurde, die während der Dauer des Umbaues der Bahnhofanlagen in Podgórze-Płaszów zur Auf- oder Abgabe gelangen oder diese Station passiren, mit dem 15. Oktober l. J. ausser Wirksamkeit gesetzt.

Krakau, den 9. Oktober 1900. (2678)
K. k. Staatsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher und Berlin-Stettin-mitteldeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 ab wird die Station Katzhütte in die Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren der obenbezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. Oktober 1900. (2679)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 1. November d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag III, welcher anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von den Stationen Camen und Courl, sowie für verschiedene andere Stationsverbindungen enthält. Die Berichtigung des Frachtsatzes Courl-Wesel gilt erst vom 15. Dezember d. J. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Essen, den 27. Oktober 1900. (2680)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Holz.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1900 gelangen für die Beförderung von Schwartenbrettern bis 6 m Länge zu Grubenzwecken bestimmt ab Mühldorf und Neusorg nach den Stationen Dassnitz, Neusattl und Zieditz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

München, den 27. Oktober 1900. (2681)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die im Nachtrag XI zum badischen Binnengütertarif und im Nachtrag VIII zum Gütertarif badische Staatsbahn-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb für die Stationen Ittlingen, Reihen und Richen vorgesehenen Entfernungen treten erst mit der auf 15. November l. J. in Aussicht genommenen Betriebseröffnung der Neubaustrecke Eppingen-Steinsfurth in Kraft.

Karlsruhe, den 26. Oktober 1900. (2682)
Generaldirektion.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1900 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs und der bisherigen Nachträge enthält.

München, den 26. Oktober 1900. (2683)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Nutzholz bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür von rumänischen Stationen nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln direkte Frachtsätze in Geltung. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Breslau, den 23. Oktober 1900. (2684)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 1. November d. J. ab werden die Stationen der Neubaustrecke Schoensee-Strasburg i/Westpr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 24. Oktober 1900. (2685)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr.
Ausnahmetarif 16 für Steinkohlen usw. (Anhang zum Tarif, Theil II, Heft 1).

Mit dem 1. November n. St. 1900 wird die Dubenskogrube, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, in die Tariftabelle I des oben bezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen.

Der Frachtsatz von Dubenskogrube nach Sosnowice W. W. und J. D. E. loco und transit (43 km) beträgt 0,175 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 27. Oktober 1900. (2686)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - westdeutscher und Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November 1900 wird zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag I und zum Tarif für den Berlin - Stettin - westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag II herausgegeben. Dieselben enthalten u. a. die durch Eröffnung der Strecke Unna-Königsborn-Camen entstehenden Entfernungsabkürzungen, Eisenausnahmesätze für die Stationen Herdecke-Nord, Lintorf und Schwelm-Loh des Direktionsbezirks Elberfeld und Kalk-Süd des Direktionsbezirks Köln, sowie Berichtigungen von Entfernungen und Frachtsätzen.

Soweit durch die letzteren Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Dezember 1900 ab gültig.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Elberfeld, den 20. Oktober 1900. (2687)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Heft 2.

Im Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III kommt ab 1. November d. J. für Sendungen zwischen Riesa Elbkai und Marktleuthen ein Frachtsatz von

0,52 ℳ für 100 kg

zur Anwendung.

Dresden, den 27. Oktober 1900. (2688)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.

Am 1. November 1900 tritt ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien (2. Auflage) vom 1. Dezember 1898 in Kraft. Durch dasselbe werden die Stationen Wurzen, Braunschweig Nordbhf. und Westbhf., Hennef (Sieg) und Neusalz a/Oder in den Tarif aufgenommen und die Wagenladungs-Frachtsätze für Freiburg-Wiehre mit denen für Freiburg i/Br. gleichgestellt.

Strassburg, den 23. Oktober 1900. (2689)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Gotthard-Verkehr: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen V/VIII).

Zum Gütertarif vom 1. April 1899 tritt am 1. November d. J. der Nachtrag III in Kraft. Er enthält u. a. Ergänzungen der Kilometertafel I und II, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen eintreten, erlangen sie erst am 15. Dezember d. J. Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Köln, den 26. Oktober 1900. (2690)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken).

Am 1. November d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1900 der 2. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Aufnahme der Station Kalk Süd in die Ausnahmetarife 5 a (für Steine des Sp.-T. II), 5 b (für Basalt, Quarz usw.) als Empfangsstation, sowie in 9 S (für Schiffsbaueisen) als Versandstation, Aufnahme der Station Michelbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Ausnahmetarif 5 c (für Steinschlag [Strassendeckmaterial]), sowie Ausnahmetarif 6 b für den Kohlenverkehr von den Wasserumschlagsplätzen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 26. Oktober 1900. (2691)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr (Gruppen VII/VIII: Elberfeld, Essen und Köln, St. Johann-Saarbrücken).

Zum Gütertarif vom 1. Mai 1899 tritt am 1. November d. J. der 3. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Station Camen des Direktionsbezirks Essen, Aufnahme der Stationen Kalk Süd des Direktionsbezirks Köln, Lintorf und Schwelm-Loh des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstationen in den Ausnahmetarif 9 S (für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen), sowie den Ausnahmetarif 6 b für den Kohlenverkehr von den Wasserumschlagsplätzen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag auch zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Köln, den 26. Oktober 1900. (2692)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgisch-englischer Güterverkehr.

Am 1. November 1900 tritt der Nachtrag III zum Theil II des rheinisch-westfälisch - belgisch - englischen Gütertarifs vom 1. Dezember 1893 in Geltung.

Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für einige in den Tarif neu einbezogene deutsche Stationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 26. Oktober 1900. (2693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.

Mit dem 10. November l. J. wird die Station Tluste in den Ausnahmetarif A, Getreide etc., und die Station Basznia in den Ausnahmetarif B, Kleie etc., einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 22. Oktober 1900. (2694)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten direkte Frachtsätze zwischen Station Höhr-Grenzhausen (Bezirk Frankfurt a/M.) und den Stationen der Nebenbahn Muskau-Teuplitz - Sommerfeld, sowie zwischen Station Völklingen (Bezirk St. Johann-Saarbrücken) und den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus und Rauscha-Freiwaldau in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 25. Oktober 1900. (2695)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Die Entfernungen und Frachtsätze der durch Nachtrag 14 einbezogenen Stationen der Vorwohle - Emmerthaler Eisenbahn treten mit sofortiger Gültigkeit in Kraft.

Hannover, den 24. Oktober 1900. (2696)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. November 1900 finden die im Ausnahmetarif Nr. 7 der Hefte 1 und 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vorgesehenen Frachtsätze für Petroleum und Naphta von Ludwigshafen a/Rh., Mannheim, Strassburg, Kehl usw. nach Basel transit auch auf Sendungen nach den Stationen Worb bis Emmenmatt einschliesslich der Jura-Simplonbahn und Kanolfingen - Stalden bis Steffisburg einschliesslich der Burgdorf-Thuner Bahn Anwendung.

Strassburg, den 21. Oktober 1900. (2697)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Badisch-bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. Juni 1891.

Mit Gültigkeit ab 1. November 1900 gelangt der Nachtrag XV zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs und der bisherigen Nachträge.

München, den 24. Oktober 1900. (2698)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. Februar 1899.

Mit Wirkung vom 1. November 1900 gelangt Nachtrag V zur Einführung, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs und der bisherigen Nachträge enthält.

München, den 24. Oktober 1900. (2699)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.

Mit Gültigkeit ab 1. November 1900 gelangt der Nachtrag XI zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Tarif und zu den bisherigen Nachträgen.

München, den 24. Oktober 1900. (2700)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. treten im Ausnahmetarif 10 für Getreide Ausnahmefrachtsätze zwischen den Stationen Dramburg, Eulenburg, Falkenburg, Lubow, Tempelburg und Zülshagen einerseits und der Station Posen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 26. Oktober 1900. (2701)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. Januar 1901 werden die Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II zwischen Gross - Wartenberg einer- und Leipzig I und II (bayerischer und Dresdener Bahnhof) andererseits ohne Ersatz aufgehoben.

Breslau, am 25. Oktober 1900. (2702)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin - oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 wird zum vorbezeichneten Kohlenausnahmetarif der Nachtrag V eingeführt, der theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für Sendungen von Rendensblickschacht der Florentinegrube enthält. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis 15. Dezember d. J. in Geltung. Gleichzeitig wird auf das dem Nachtrage beigefügte Berichtigungsblatt, betreffend die Massensätze für Station Scheune, verwiesen.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 15 ₰ für 1 Stück zu beziehen.

Kattowitz, den 28. Oktober 1900. (2703)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Zum 1. November 1900 werden direkte Entfernungen zwischen der Station Neuoffstein der pfälzischen Eisenbahn und den Stationen Harburg, Hamburg, Wilhelmsburg des Direktionsbezirks Altona-Cassel, Geismar, Nordhausen des Direktionsbezirks Cassel - Bremen, Hannover, Hildesheim, Peine des Direktionsbezirks Hannover, sowie Wilhelmshaven der oldenburgischen Staatsbahn eingeführt.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfragen.

Hannover, den 27. Oktober 1900. (2704)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - südwestdeutscher und rheinisch - westfälisch - süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. November 1900 treten zu den Heften 1 bis 6 des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbande die Nachträge IX bezw. VII und VIII, und zum Ausnahmetarif 6 für den rheinisch - westfälisch-süddeutschen Privatbahn-Kohlenverkehr der Nachtrag III in Kraft.

Die Nachträge enthalten ausser bereits eingeführten Aenderungen anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze von den Stationen Camen, Courl und Wellendorf der Direktionsbezirke Essen und Münster, Frachtsätze für mehrere neu aufgenommene Stationen der badischen Staatsbahn und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab — sowie der württembergischen Staatsbahn, ferner Berichtigung von Frachtsätzen, die, soweit Frachterhöhungen eintreten, erst am 15. Dezember d. J. Geltung erhalten, sowie sonstige Aenderungen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Essen, den 27. Oktober 1900. (2705)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II).

Mit Gültigkeit vom 10. November 1900 wird die Station Willenberg des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofenbetrieb als Versandstation widerruflich einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 25. Oktober 1900. (2706)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif für den Verkehr der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.

Am 1. November d. J. treten infolge Eröffnung der Strecke Nierstein-Undenheim - Köngernheim für den Verkehr zwischen den Stationen Alsheim, Guntersblum, Mettenheim, Nackenheim, Nierstein und Oppenheim einerseits und einigen Stationen in Rheinhessen andererseits Frachtermässigungen ein.

Auskunft ertheilen die genannten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau in Mainz.

Mainz, den 26. Oktober 1900. (2707)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Korkstöpseln in Wagenladungen von 5000 kg mit Herkunft von Marseille tritt am 1. November 1900 für Alt-Münsterol Grenze-Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdener Bhf.) und Leipzig (Eilenb., Magd. und thür. Bhf.) ein Frachtsatz von 211 Cts. für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 26. Oktober 1900. (2708)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 6 bezw. 6 a für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw.

Die Station Borken (Hessen-Nassau) wird mit Gültigkeit vom 1. November 1900 als Versandstation in den obengenannten Ausnahmetarif des Gruppentarifs VI, der Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI und des oldenburg-hessischen Gütertarifs einbezogen.

Cassel, den 24. Oktober 1900. (2709)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. November l. J. wird für Petroleum im Verkehr zwischen Mannheim und Riedöschingen ein ermässigter Frachtsatz eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 24. Oktober 1900. (2710)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif Basel S. C. B.-badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 15. November 1900 der Nachtrag VIII ausgegeben.

Derselbe enthält ausser den seit Erscheinen des VII. Nachtrags bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs die Einbeziehung der Stationen Ittlingen, Reihen und Richen der badischen Staatseisenbahnen sowie einige ermässigte Frachtsätze für Sendungen in Wagenladungen, die in Kehl vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt umgeschlagen werden. Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 24. Oktober 1900. (2711)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen in den Tarifen, Theil III, Heft 1, 2, 3 und 4.

Mit 31. Dezember 1900 treten die in den I. Nachträgen zu den Tarifen, Theil III, Heft 1, 2, 3 und 4 des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 enthaltenen Frachtsätze der Serie I b (Malz) im Verkehre mit den Stationen Augst, Möhlin, Mumpf und Rheinfelden der Bötzbergbahn ausser Kraft. Vom 1. Januar 1901 an gelten wieder die in den betreffenden Haupttarifen, und zwar: im Heft 1 auf den Seiten 40 und 54, im Heft 2 auf Seite 46, im Heft 3 auf den Seiten 46 und 47, dann im Heft 4 auf Seite 37 aufgeführten Frachtsätze.

Wien, am 26. Oktober 1900. (2712)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife für den Verkehr mit Oesterreich.

Im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande gelangt für den Verkehr mit Oesterreich mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bezw. insoweit Erhöhungen eintreten mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 ein neuer Tarif-Theil I, Abtheilung B sowie ein neuer Tarif-Theil II, Heft 1 für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der ausschliesslich priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn (sowie der von der österreichischen Nordwestbahn betriebenen Kuttenberger Lokalbahn) und der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausnahme der Stationen der Linien in Galizien und der Bukowina) sowie der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien einschliesslich der Wien-Pottendorfer-Wr.-Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits zur Einführung.

Durch diese neuen Tarife werden aufgehoben bezw. ersetzt:

1. der Theil I, Abtheilung B vom 1. Juni 1890 (für den Verkehr mit Oesterreich),
2. der Theil II a, Heft 1 vom 1. Juni 1890,
3. der Theil II b vom 1. Juni 1890 (für den Verkehr mit Oesterreich),
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von todtem Wild und todtem Geflügel vom 1. September 1893,
5. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss und Eigelb vom 1. Oktober 1893,
6. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerberfett) in Fässern vom 1. Dezember 1893,
7. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern sowie von in Spezialwagen leer zurückgehenden Bierfässern vom 1. April 1894,
8. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen vom 1. Dezember 1899.

Exemplare der neuen Tarife werden bei den betheiligten österreichischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 2 Kronen für den Theil I, Abtheilung B bezw. von 5 Kronen für den Theil II, Heft 1, zu beziehen sein.

Wien, am 25. Oktober 1900. (2713)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Herstellung von Mosaikpflaster auf den Bahnsteigen der Stationen Kietz-Rummelsburg bis Erkner der Strecke Berlin-Erkner soll im Wege öffentlicher Ausschreibung im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 10. November 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Herstellung von Mosaikpflaster auf den Bahnsteigen der Stationen Kietz-Rummelsburg bis Erkner“ versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote liegen auf hiesigem Büreau zur Einsicht aus und können von hier gegen bestellgeldfreie Einsendung in Baar (nicht in Briefmarken) von 1 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 24. Oktober 1900. (2714)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung 1.
Fruchtstrasse 14/15.

Verdingung von **A.** 8430 kg Zink in einem Loose, 29600 kg Zinkblech, 76700 kg Muldenblei und 26600 kg Walzblei in je 3 Loosen; **B.** 3850 kg Kupferdraht in 8 Loosen, 13090 kg Messingblech in 9 Loosen, 1710 kg Messingdraht in 6 Loosen und 700 kg Rundmessing in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i. Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. November 1900, Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr für A und Mittags 12 Uhr für B an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und **bestellgeldfreie** Einsendung **von je** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Dezember 1900.

Berlin, den 25. Oktober 1900. (2715)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.

a) Gr. C XVI: Schwämme, Bimsstein, Burgunderharz, Leim, Salzsäure und Schwefelsäure;
b) Gr. C XVII: Schmelztiegel, Schleifsteine, Lokomotiv-Chamottesteine, Pappe, Schmirgelleinen, Filz in Tafeln und Filzstreifen;
c) Gr. C XXI: klares, rothes und grünes Glas und Kupeeglasglocken;
d) Gr. C XXII: Sohlleder, Rind-, Kalb-, Schafleder, Maschinenriemenleder und fertige Treibriemen.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen, und zwar: für a und b den 15., für c und d den 16. November 1900, Vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer Nr. 2 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch für 0,50 ℳ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 14. bezw. 15. Dezember 1900.

Kattowitz, den 23. Oktober 1900. (2716)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung je einer Lokomotivdrehscheibe von 14,067 bezw. 16,076 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Wittingen bezw. Oschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung, und zwar:

die Bedingungen zum Preise von 2 ℳ,
die Zeichnungen 1—10 (Drehscheibe von 14,067 m) zum Preise von 5 ℳ,
die Zeichnungen 33—40 (Drehscheibe

von 16,076 m) zum Preise von 4 M. (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von 2 Lokomotivdrehscheiben" versehen zu dem auf Freitag, den 9. November 1900, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Oktober 1900. (2717)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 150000 kg Petroleum und 100000 kg Mineralschmieröl in je 2 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Danzig und Königsberg i/Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. November 1900, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 M. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. November 1900.

Berlin, den 25. Oktober 1900. (2718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 8985 Stück Zughaken in 6 Loosen, 23760 Stück Schraubenkuppelungen in 13 Loosen, 1250 Stück Sicherheitskuppelungen in 2 Loosen, 3350 Stück Bufferkreuzen in 5 Loosen, 19500 Stück Bufferstangen in 12 Loosen, 1960 Stück Buffertellern in einem Loose, 22590 Stück Kuppelungsspindeln in 12 Loosen, 1900 Stück Muttern zu Kuppelungsspindeln, 1500 Stück Zughakenführungen, 155 Stück Bufferpfannen, 206 Stück Stossbuffern in je einem Loose und 5990 Stück Zugstangenmuffen in 5 Loosen. B. 185200 m Siederöhren in 9 Loosen, für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Ferner: 31012 m Leitungsröhren für die Luftdruckbremse und für die Dampfheizung, sowie Gasröhren und Röhren zu Gewerksbuchsen und zu Weichenböcken in 4 Loosen, 900 Stück Buchsen aus nahtlosen Röhren, 6600 Stück Gegenmuttern, 2700 Stück Muffen zu Röhren und 3500 Stück Kreuz-, Knie- und T-Stücke zu Röhren in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 17. November 1900, Vormittags 10 Uhr für B. und um 11½ Uhr für A. an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für B. und 2 M. für A. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. Dezember 1900.

Berlin, den 27. Oktober 1900. (2719)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an kryst. Kupfervitriol für das Jahr 1901, per 1600 M.-Ctr. event. 20 % mehr, lieferbar verzollt und franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Eine Partie von 200 M.-Ctr. ist prompt zu bringen; die weiteren 1400 M.-Ctr. sind in aufeinander folgenden Monatsraten von je 200 M.-Ctr. ab März 1901 zu liefern.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude Parterre Nr. 27) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerte sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offert auf Kupfervitriol" versehen, versiegelt unter Anschluss des vorgeschriebenen Handmusters spätestens bis 10. November l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Bedingnissheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht dem Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent im Offerte zu erklären, dass er die Bestimmungen zur Kenntniss genommen habe und sie vollinhaltlich anerkenne.

Offerte, welche die Erklärung nicht enthalten, welche ohne Vadiumerlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1900. (2720)
Die Materialverwaltung.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung des Nachtragsbedarfs für 1900 von
Stearinlichten, weisse Seife, Schmierseife, kalzinirte Soda und Putzkrem, Gruppe A V,
Bindfanden, Gruppe A VI,
Packleinwand, Gruppe A VII,
Aufsatz-, Einsatz- und Standgläsern, Gruppe A IX,
Kupfervitriol, Gruppe A XI
für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Sonnabend, den 17. November 1900, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 M. für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen.

Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen nach dem Eröffnungstermin.

Kattowitz, den 25. Oktober 1900. (2721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 333000 kg Leinöl in 4 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Bromberg und Königsberg i/Pr.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. November 1900, Vormittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 M. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. Dezember 1900.

Berlin, den 29. Oktober 1900. (2722)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Der Bedarf der für das Jahr 1901 erforderlich werdenden Betriebs- und Werkstättematerialien, als:
Ausstattungsgegenstände, Schreib-, Brenn-, Putz- und Schmiermaterialien, Metall-, Holz-, Lackirer- und sonstige Materialien
soll durch öffentliche Verdingung gedeckt werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Materialmengen können bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier eingesehen und auf Verlangen gegen postfreie Zusendung von 80 ₰ von demselben bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Materiallieferung für das Jahr 1901" bis längstens den 14. November l. J., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazinsverwalter hier einzureichen.

Bei Anfordern von Lieferungsbedingungen ist ausdrücklich anzugeben, auf welche Materialien Angebote zu machen beabsichtigt wird. Zuschlagfrist 4 Wochen.

Darmstadt, den 29. Oktober 1900. (2723)
Die Materialkommission.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von alten Eisenbahnwagen.

Vollzogene Angebote hierüber sind an das Centralbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hierselbst bis zum 15. November d. J., Vormittags 10 Uhr, einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten, sowie die Verkaufsbedingungen können von unserem technischen Büreau hierselbst, oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 13, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 M. (in baar) bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. November d. J.

Breslau, im Oktober 1900. (2724)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Wagen.

19 ausgemusterte Güterwagen, darunter 6 bedeckte, sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Verwaltungsgebäude zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 1 M. bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Wagen" werden in dem am 12. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude hierselbst stattfindenden Termin eröffnet.

Lingen, den 29. Oktober 1900. (2725)
Königliche Eisenbahn-Werkstätten-inspektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 86. 3. November 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel.

Die Inbetriebnahme der ersten Theilstrecke der Schwebebahn war bereits auf den 13. Oktober d. J. festgesetzt, und der Deutsche Kaiser hatte zugesagt, während er die Städte Barmen und Elberfeld mit seiner Anwesenheit zu beehren gedachte, der Bahn durch eine Besuchsfahrt besondere Weihe zn geben. Der Kaiserbesuch hat sich indessen bis zum 24. Oktober verzögert; um so denkwürdiger war für die Schöpfer des Unternehmens die Art und Weise, in der der Kaiser sein Interesse für das Werk bekundete. Wie die Tagespresse berichtet, liess sich der Monarch vor der Abfahrt die Pläne und Skizzen der Schwebebahn vorlegen und erläutern und unterhielt sich auch während der Fahrt angelegentlichst mit dem Regierungsbaumeister a. D. Petri, Direktor der ausführenden Firma, der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, über Bau und Einrichtung der Schwebebahn. Am Zoologischen Garten besichtigte er die dort angelegte Schleife zum Wenden der Wagen. Dann wurde die Fahrt bis Vohwinkel fortgesetzt. Der Kaiser sprach sich über die Schwebebahn durchaus lobend aus, betonte insbesondere die Bauart und den ruhigen Gang der Wagen und kam auch, wie es heisst, hierbei auf die Berliner Verhältnisse zu sprechen, wobei die Schwebebahn gegenüber der gewöhnlichen Viaduktbahn freundlich beurtheilt wurde.

Nun: Eines schickt sich nicht für alle. Aber wer die Barmen-Elberfelder Verhältnisse genauer kennt, muss zugeben, dass die Schwebebahn sich den dortigen Verhältnissen trefflich anpasst, wie es die als „Standbahn“ ausgeführte Hochbahn — um mit den Schwebebahnmännern diesen Ausdruck für die gewöhnliche Bahn mit ihren darauf stehenden Fahrzeugen anzuwenden — nie in der Lage war. Die Schwebebahn hat thatsächlich einen älteren Entwurf, der die Hochbahn als Standbahn ausführen wollte, siegreich aus dem Felde geschlagen, indem sie sich in besserer Weise des Wupperlaufs für die Verkehrszwecke bemächtigte. Die Wupper bietet thatsächlich die einzige Möglichkeit, um eine örtliche Schnellbahn durch das enge Thal, das gefüllt ist mit der dicht geschlossenen Häusermasse der Städte Barmen und Elberfeld, entlang zu führen. Der Fluss fällt aber sehr stark — auf 420 m etwa 1 m — und in Anbetracht des reissenden Hochwassers wäre es wohl eine Vermessenheit gewesen, den Fluss durch Einbauten zu beengen. Derartiges macht auch die Schwebebahn nicht nothwendig. Ihre Fahrbahn zieht sich zwar mitten über dem Flusslauf dahin, dessen Linien sie hoch in den Lüften nochmals scharf abzeichnet, so dass sie von den Fahrgästen der alten bergisch-märkischen Bahn genau verfolgt werden kann, aber die Stützen haben ihren Fusspunkt in den Uferrändern, das Wupperbett völlig freilassend. Die Stützen werden in Elberfeld vom Hochwasser überhaupt nicht berührt, nur in Barmen steigt dieses schlimmstenfalls über die Fusspunkte hinaus. Träger des fortlaufenden Bahnkörpers, der ein luftiges, weitmaschiges, aber nur 4 m in der Seitenausdehnung — das ist auch die Entfernung der beiden einschienigen Gleise — messendes Fachwerk darstellt, sind über dem Flussbett trapezförmige Joche, die sich etwa alle 30 m wiederholen und in Abständen von 200 bis 300 m zu festen Gruppenpfeilern ausgebildet sind, während die Zwischenjoche um ihre Fusspunkte etwas pendeln können, damit sie den in dem Eisenfachwerk auftretenden Längsschüben etwas nachgeben können. Aus demselben Grunde kann sich das Fachwerk selbst mitten zwischen den Gruppenpfeilern in sich etwas verschieben. Bei Sonnborn geht die Bahn auf die Landstrasse über, der sie bis Vohwinkel folgt. Die Tragejoche sind hier portalförmig ausgebildet und die Portalfüsse mischen sich in die seitlichen Baumreihen der Landstrasse, ohne die Fahrbahn selbst irgendwie zu beeinträchtigen.

In Nr. 100 Jahrg. 1899 d. Ztg. ist über die Schwebebahn eingehender berichtet und auch auf den ästhetischen Punkt hingewiesen. Wie man über das äussere Bild eines sich mit unzähligen Füssen durch ein Stadtgebiet dahin wälzenden Riesenwurmes in Gestalt einer Schwebebahn denken mag — in die Landschaft von Barmen-Elberfeld fügt es sich zweifellos recht passend ein. Das ganze Gebiet der Städte duftet nach Industrien und athmet die Schweisstropfen einer bienenfleissigen Bevölkerung. Zwischen dem Meer rauchender Schlote saust und braust es überall in den unzähligen Werkstätten, in denen tau-

sende und abertausende geschäftiger Hände das ganze Erdenrund mit den Erzeugnissen ihres Gewerbefleisses versorgen. Unter solchen Eindrücken ist nur noch die Frage im Vordergrunde, was ist zweckmässig und charaktervoll. Und beide Eigenschaften vereinigt die Schwebebahn mit ihren durch die Lüfte sausenden angehängten Fahrzeugen in trefflichster Weise.

Aus dem angeführten Bericht ist bekannt, dass die Wagen seitlich frei ausschwingen können. Die Bahn so zu bauen, war ein kühner, aber erfolgreicher Gedanke, der die Hängebahn erst lebensfähig gestaltet und zu einem glücklichen Nachfolge verheissenden Dasein befähigt hat. Ueber diese Seitenbeweglichkeit der Fahrzeuge, die auf den ganzen Tragekörper ihren gestaltenden Einfluss ausübte, ist in Nr. 100 berichtet. Genaueres darüber und über die Vortheile, die die Seitenbeweglichkeit hinsichtlich der Linienführung der Bahn und der Bauweise des Tragwerkes mit sich bringt, wolle man in dem lehrreichen Aufsatz des beim Bau der Schwebebahn thätigen Oberingeniörs Petersen „Ueber die Grenzen, welche der Fahrgeschwindigkeit auf Eisenbahnen durch die Fliehkraft in den Bahnkrümmungen gesetzt werden", nachlesen, der sich im laufenden Jahrgange des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" findet und auf den wir vielleicht noch näher zurückkommen werden.

Hier ist über die Bahnanlage an sich nachzutragen, dass die beiden Bahngleise an den Enden, in Rittershausen und Vohwinkel, durch Bögen von 8 m Halbmesser schleifenartig mit einander verbunden sind. Die Wagen setzen durch diese Schleifen auf das andere Gleis über und wenden auf diese Weise immer eine und dieselbe Seite nach aussen, was für die Betriebsweise in den Bahnhöfen von grosser Wichtigkeit ist. Am Zoologischen Garten befindet sich noch eine Zwischenschleife. Indem hier an jeder Seite eine Weichenzunge an das Hauptgleis gelegt wird, kann der Wagen von diesem auf ein Seitengleis fahren, das unter der Bahn her und an der anderen Seite — mittelst der zweiten Weiche — wieder auf das Hauptgleis zurückführt. Das zur Schleife ausgebildete Seitengleis hat ein solches Gefälle, dass es da, wo es sich unter dem Hauptgleis wendet, so tief liegt, dass die Wagen auf letzterem noch ungestört verkehren können. Am Vohwinkeler Ende sind die Hauptgleise über die sie verbindende Schleife ein wenig hinausgeführt — was zwischen den Schleifenenden und den Hauptgleisverlängerungen wiederum Weichen nöthig machte — und auf einen Wagenschuppen zugelenkt, in dem auf jeder Seite von dem Hauptgleis in eine Reihe von Strängen eingefahren werden kann. Dies macht ein weiteres Weichenpaar nach Art der Schleppweichen nöthig. Die Stränge des Wagenschuppens sind innerhalb desselben durch Halbkreisbögen paarweise vereinigt und so können die Wagen Abends von dem einen Hauptgleis in den Schuppen gefahren werden und am anderen Morgen letzteren durch das andere Hauptgleis wieder verlassen. Aber es ist auch noch die Möglichkeit vorhanden, die Wagen ausserhalb des Schuppens von einer Schuppenseite auf die andere zu bringen, indem in die Hauptgleise noch ein Halbkreisbogen eingelegt ist, der dem Schuppen seine offene Seite zukehrt. Dies macht natürlich noch ein drittes Weichenpaar in den Hauptgleisen nöthig.

Die Haltestellen bieten ein von allem Herkömmlichen völlig abweichendes Bild. Es sind hängende Hallen, getragen von zwei Tragejochen, ähnlich denen, die auch sonst auf der Strecke verwendet sind. Oben unter dem Dache zieht sich das Tragwerk der Bahn durch die Halle, an dem hängend die Wagen vorfahren oder einherschweben, um auf die Seitensteige Fahrgäste abzusetzen oder solche aufzunehmen. Der Raum zwischen den Bahnsteigen ist vorsichtshalber mit einem Drahtgewebe verspannt, damit niemand hindurch und in die Wupper fallen kann. Weiter sind aber auch noch die Bahnsteigkanten mit einem Geländer versehen, das nur da unterbrochen ist und Thore hat, wo die Thüren der Fahrzeuge beim Anhalten sich befinden. Für jeden Wagen kommen zwei solche Thore in Betracht, d. h. es wird am vorderen und hinteren Ende jedes Wagens ein- und ausgestiegen. Während der Fahrt werden diese Wagenthüren unter festem Verschluss gehalten, damit nicht irgend ein unerfahrener Fahrgast, der unterwegs einmal die Thür öffnete, ein unfreiwilliges Bad in der Wupper fände. Da die Wagen infolge der schleifenförmigen Umkehr an den Enden immer nur an derselben Seite bestiegen und verlassen werden, so würde es bei den genannten beiden Seitenthüren an jedem Wagen bewenden können. Die Wagen haben aber auch noch Kopfthüren, die aber stets verschlossen sind, ebenso wie weitere seitliche Thüren, von denen sich je eine an jedem Wagen gegenüber der Abfertigungsseite befindet. Falls einmal ein Zug auf der Strecke liegen bleiben sollte, ist von einem „Bitte freundlichst aussteigen" an die Insassen nicht die Rede. Sie würden in die Wupper fallen. Dann kommt auf demselben oder dem anderen Gleis ein anderer Zug vorgefahren, in den die Fahrgäste oben in den Lüften umsteigen. Daher die Kopf- und ferneren Seitenthüren.

Die Wagen haben zwei Klassen. In der ersten wird nicht geraucht, in der zweiten darf geraucht werden. An den Enden des Wagens sind vorplatzartige Räume, die das einsteigende Publikum aufnehmen, das sich alsdann mit Musse vertheilen kann, während sich aussteigendes Publikum auf diesen Plätzen bereits vor dem Anhalten ansammelt. Dies trägt ungemein zur Beschleunigung der Abfertigung auf den Stationen bei. Die Vorplätze dienen ferner als Stehplätze. Die Wagen sind 12 m lang und haben 30 Sitzplätze und 20 Stehplätze, zusammen 50 Plätze.

Die Wagen hängen an zwei Drehgestellen, deren jedes vermöge der einschienigen Bauart der Bahn natürlich nur zwei Räder hat. Alle Achsen sind angetrieben, die jedes Drehgestells besonders von einem Motor, der mitten zwischen dem Räderpaar sitzt. Der Abstand der Motoren gleich dem Abstand der Drehgestellmitten beträgt 8 m. Der Betrieb wird zunächst mit einem Antrieb- und einem Anhängewagen geführt, die über den Wagen mit einander verkuppelt werden. Vom vorderen Wagen aus wird der Zug gesteuert und die Bewegung geregelt. Auch die Stromabnahme wird vom vorderen Wagen aus bewirkt, indem sich ein Ausleger mit einem Gleitschuh an einer leichten Feldbahnschiene, die die Stromleitung darstellt, entlang bewegt. Die Anhängewagen sind ebenfalls mit Eigenbeweglichkeit ausgerüstet, deren sie beispielsweise für kleine Verschiebungen in dem Wagenschuppen bedürfen. Der Ausleger der Anhängewagen ist für gewöhnlich niedergeklappt. In Nr. 100 Jahrg. 1899 d. Ztg. ist bereits ausgeführt, dass die Wagen mit allen erdenklichen Sicherheitsvorkehrungen gegen die Folgen von Störungen versehen sind. Entgleisungen sind geradezu undenkbar, weil die Schwingen, an denen die Wagen aufgehängt sind, die Schienenträger sammt Schienen mit so engem Spielraum umfassen, dass ein Abheben der mit doppeltem Spurkranz versehenen Laufräder nicht möglich ist. Wenn irgend ein Theil der Aufhängung brechen sollte, so kann doch der Wagen nicht herunterfallen. Dann sind vier Bremsen vorhanden, eine Westinghouse-Luftdruckbremse, eine Spindelbremse, die ebenfalls auf das Gestänge der ersteren wirken kann, eine elektrische Kurzschlussbremse und eine Rückstrombremse für besonderen Nothfall. Die beiden ersteren können ausser vom Wagenführer auch vom Schaffner oder den Fahrgästen vom hinteren Wagenende bedient werden. Man kann wohl mit vollster Beruhigung sagen, dass die Gefahren, die sich eine rege Phantasie als mit der neuen Beförderungsweise verbunden vorstellen möchte, in Wirklichkeit nicht vorhanden sind. Jedenfalls sind sie nicht grösser, als beim gewöhnlichen Bahnbetriebe auch.

Wenn es keinem Zweifel unterliegen kann, dass wir um ein Verkehrsmittel bereichert sind, das an Kühnheit, Genialität des gesammten Entwurfs wie an scharfsinniger Durchbildung im einzelnen in der Neuzeit seines gleichen sucht, so ziemt es sich wohl, der Männer zu gedenken, die den Plan zur Verwirklichung gebracht haben. Eine von den Erbauern ausgegebene Festschrift bringt über die Geschichte des Unternehmens bemerkenswerthe Angaben. Anfang 1893 hatte der Kommerzienrath Eugen Langen den Regierungsbaumeister Feld-

mann mit der Ausarbeitung der Bauweise beauftragt, welche zunächst in einer 1893 bei Deutz errichteten zweischienigen Versuchsausführung zum Ausdruck kam, die auf dem Fabrikhof der Wagenbauanstalt von van der Zypen & Charlier zur Ausführung gelangte. Die Versuchsbahn, welche die Form einer O-förmigen Schleife hatte, bestehend aus zwei durch Geraden verbundenen Halbkreisen von je 10 m Halbmesser, war noch zweischienig, aber sie hatte schon das Kennzeichen der mit seitlicher Ausschwingung versehenen Wagen, wie es in den bereits 1893 vorbereiteten Patenten zum Ausdruck gelangte. Der Gleisabstand betrug 45 cm. Langen und Feldmann hielten zunächst an der Zweischienenbauart fest, die auch für Barmen-Elberfeld und für andere Städte, Berlin und Hamburg vor allem, vorgeschlagen wurde. Die beiden letztgenannten Städte hatten keine Neigung, sich der Neuerung anzunehmen, aber die Städte Barmen-Elberfeld oder deren Verwaltungen, die weit engere Fühlung mit technischen Dingen haben und technisches anders zu beurtheilen gewohnt sind, waren weitsichtiger. Man zog die Schwebebahn einem bereits früher eingereichten Entwurfe einer Standbahn-Hochbahn vor, wie es auch Professor Goering, Geheimrath Köpcke und Regierungs- und Baurath von Borries in einem längeren Gutachten angerathen hatten. Der von Feldmann sorgfältigst vorbereitete Elberfelder Entwurf der zweischienigen Schwebebahn wurde später, als in Elberfeld noch eine weitere einschienige Versuchsstrecke erbaut worden war, in eine einschienige umgewandelt und damit auf dem Wege der Vereinfachung der letzte Schritt gethan. Als dann die Widerstände, wie sie sich jedem neuen Unternehmen entgegenzustellen pflegen, entspringend aus dem Wettbewerb vorhandener Verkehrsmittel, der mangelnden Vertrautheit mit technischen Dingen, Fragen örtlicher Anpassung usw. aus dem Wege geräumt waren, konnte am 31. Dezember 1894 der Bau von den vereinigten Stadtverwaltungen an die Firma Schuckert in Nürnberg, deren Generaldirektor, Kommerzienrath Wacker, die Verhandlungen führte, übertragen werden. Im Frühjahre 1895 ging der Vertrag an die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen über, die gleichzeitig die Langen'schen Patente übernahm. Am 15. Oktober 1895 wurde der Vertrag über die Fortführung der Bahn bis nach Vohwinkel geschlossen. Unter der Leitung Feldmanns ist dann der Bau begonnen und fortgeführt worden, unter thätiger Mitarbeit Wacker's, ferner des Direktors der Kontinentalen Gesellschaft, Regierungsbaumeisters Petri, der Oberingeniöre Petersen und Schmitz u. a. An der Feststellung der Bauweise sind noch betheiligt der Direktor der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Baurath Rieppel, der die Form des tragenden Fachwerks, auch die Rückkehrschleifen und Weichen festgestellt hat, der Direktor von Schuckert, Baurath Bissinger — als Oberleitender des Gesammtunternehmens —, Eisenbahnbauinspektor a. D. Soberski, weiter Regierungsbaumeister Carstanjan u. a. 1898 wurde mit der eigentlichen Ausführung begonnen; die 4,5 km lange Strecke Kluse-Zoologischer Garten wird in einigen Monaten eröffnet. Die 8,5 km lange Verlängerung bis Vohwinkel wird im Laufe des kommenden Winters dem Betriebe übergeben. Die 6 km lange Barmer Strecke kann erst 1902 vollendet werden. K.

Die einheitliche, grundsätzliche Regelung der Stückgutbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen.

Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband hat in seiner letzten Hauptversammlung, einem Antrage der königlichen Eisenbahndirektion Breslau folgend, bestimmte Grundsätze für die Verladung und Beförderung der Frachtstückgüter beschlossen, welche demnächst in einer besonderen Kundmachung zur Ausgabe gelangen und bei einheitlicher Durchführung von der günstigsten Wirkung auf eine gleichmässige und rasche Beförderung der Stückgüter sein werden.

A. Allgemeine Bestimmungen. Zunächst enthalten diese Grundsätze allgemeine Bestimmungen über die Unterscheidung der mit Frachtstückgütern beladenen Wagen und der zur Beförderung derselben bestimmten Güterzüge und erläutern hierin die Bedeutung der im Verlade- und Beförderungsdienst üblichen Begriffe. Es werden unterschieden: geschlossene Stückgutwagen und Kurswagen, wobei erstere wieder in Ortswagen, Gruppenwagen und Umladewagen getrennt werden. Die „Ortswagen" dürfen nur Güter für die Endstation des Wagens enthalten, wozu auch Stückgüter zu rechnen sind, die daselbst zur Umkartirung, zur steuer- oder zollamtlichen Behandlung kommen. Die „Gruppenwagen" werden auf Grund eines durch besondere Vorschriften abgegrenzten, in Gruppen eingetheilten Verkehrsgebietes mit Gütern für mehrere Stationen gebildet und nach einer für die Stückgutumladung geeigneten Station abgerichtet. Sie gleichen durchaus den „Umladewagen", welche nicht auf Grund eines besonderen bei der Verladung oder Umladung vorliegenden Gruppensystems, sondern lediglich nach der Erfahrung des Ladebeamten für eine auf dem Beförderungswege liegende Umladestation gebildet sind. Ein Gruppenwagen ist meistens zugleich Umladewagen, da es nur in sehr wenigen Fällen vorkommt, dass der Gruppenwagen von seiner Bestimmungsstation aus ohne Behandlung in einen Unterwegszug als Ausladewagen (Kurswagen) eingestellt werden kann, und nur wenige Stationen in der Lage sind, ihre Güter allein auf Grund eines vorliegenden Gruppensystems wie in der preussisch-bayerischen und preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Dienstanweisung zu vereinigen. Die Unterscheidung ist ohne praktische Bedeutung. Unter „Kurswagen" werden die täglich oder an einzelnen Tagen in bestimmten Zügen und auf bestimmten Strecken verkehrenden, der Zu- oder Ausladung, oder der Zu- und Ausladung unterwegs dienenden Wagen verstanden. Die Züge, welche die einzelnen Wagen führen, werden unterschieden in „Stückgüterzüge" und „Ladungszüge"; letztere wieder in Orts-, Durchgangs- und Ferngüterzüge. Die „Stückgüterzüge" vermitteln in den Kurswagen den Stückgut-Ein- und Ausladedienst auf den Unterwegsstationen, die Ladungszüge führen in den „Ortsgüterzügen" allen Zwischenstationen der Zugstrecke geschlossene Stückgutwagen und Wagenladungen zu und nehmen solche auf. Die „Durchgangsgüterzüge" halten nur auf bedeutenderen Stationen zum Ein- und Aussetzen von Wagen, die „Ferngüterzüge" werden von einem Verkehrsgebiete nach einem anderen, z. B. aus dem Ruhrkohlenrevier nach Bayern, geschlossen übergeführt.

B. Verladung. 1. Bei der Verladung der Frachtstückgüter soll in erster Linie die Bildung geschlossener Stückgutwagen auf möglichst weite Entfernungen erstrebt werden. Besonders betont wird hierbei, dass geschlossene Stückgutwagen — soweit sie nicht Ortswagen sind — nur nach solchen Stationen abgerichtet werden dürfen, die von den Verwaltungen ausdrücklich als Umladestationen bezeichnet sind. Um dem Ladepersonal in dieser Beziehung die erforderliche Sicherheit und Kenntniss zu bieten, soll eine Uebersicht dieser Stationen mit Angabe des Umfanges ihrer Aufgaben und einer zugehörigen Uebersichtskarte zur Vertheilung gelangen. Eine Unterlage für die Verladung und Umladung der Stückgüter im Sinne der erstrebten Verladung auf die weiteste Entfernung sollen diese Anlagen zur Kundmachung nicht bilden, wie sich später zeigen wird.

2. Für die Bildung geschlossener Stückgutwagen ist ein Mindestgewicht von 2000 kg (Taxgewicht) vorgesehen. Mit weniger als 2000 kg beladene Wagen dürfen als geschlossene Stückgutwagen nur abgefertigt werden, wenn der Wagen räumlich ausgefüllt ist oder zwingende Verhältnisse vorliegen, besondere Schwierigkeiten bei der Umladung, Zollrücksichten und dergleichen. Bei Wagenmangel soll es besonderen Vereinbarungen zwischen den Verwaltungen und mangels solcher den Anordnungen der die Verladung bewirkenden Verwaltung überlassen bleiben, die Mindestbelastungsgrenze von 2000 kg zu erhöhen.

3. Die Vereinigung der Frachtstückgüter zu geschlossenen Stückgutwagen soll täglich mindestens einmal erfolgen, sofern nicht etwa auf einzelnen Stationen die Ansammlung von Stückgütern über diese Zeit hinaus angeordnet wird. Für Umlade-

und grössere Versandstationen werden die Verwaltungen bestimmte, den besonders vereinbarten Beförderungsgelegenheiten möglichst angepasste Ladezeiträume festsetzen und dabei berücksichtigen, dass die Abfertigung geschlossener Stückgutwagen auf möglichst weite Entfernungen dann am ehesten erreicht wird, wenn die Güter möglichst angesammelt und täglich ein- oder zweimal vereinigt werden. Als Unterlage für die Vereinigung der Stückgüter soll möglichst ein von den Verbandsverwaltungen zu vereinbarendes Gruppensystem dienen.

In diesem Gruppensystem liegt in erster Linie der Schwerpunkt der getroffenen Vereinbarungen, denn von seiner Durchführung wird es zunächst abhängen, in welchem Umfange die Bildung geschlossener Stückgutwagen auf möglichst weite Entfernungen stattfinden wird. Es muss dem Ladepersonal die Vereinigung der Stückgüter auf mechanischer Grundlage ermöglichen, im Gegensatz zu dem heute bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen — mit Ausnahme Bayerns — allgemein üblichen Verfahren, welches die Bildung geschlossener Stückgutwagen der Erfahrung des Ladebeamten auf Grund der Leitungsvorschriften in den Frachtkarten überlässt. Den Berathungen im Verkehrsverbande haben als Muster für das zu vereinbarende Gruppensystem die beiden Dienstanweisungen a) für die Güterbeförderung zwischen Bayern und Preussen vom 1. September 1898 und b) für die preussisch-sächsisch-südwestdeutsche Güterbeförderung vom 1. Januar 1899 (eingeführt am 1. Februar 1899) zu Grunde gelegen, welche ein entsprechendes Gruppensystem für bestimmte Uebergangsstationen enthalten. Wie regelt sich nun der Ladeverkehr auf Grund dieser beiden Dienstanweisungen? Zunächst sind die Verbandsgebiete Preussen, Sachsen, Bayern und das übrige Süddeutschland von bestimmten Uebergangsumladestationen ausgehend in Gruppen eingetheilt. Jede Station ist mit einer Gruppennummer und einer Reihenzahl versehen, welche die Reihenfolge der Station innerhalb der Gruppe angibt. Diese Gruppennummern und Reihenzahlen sind für jedes Verkehrsgebiet, nach Uebergängen getrennt, in einem alphabetischen Stationsverzeichnisse zusammengestellt. Den Gruppenzusammenstellungen sind ferner für jeden Uebergang schematische Darstellungen der Aufeinanderfolge der Gruppen beigegeben, aus welchen zu ersehen ist, wie die Güter mehrerer Gruppen zu einem geschlossenen Stückgutwagen vereinigt werden können. Das Verfahren bei der Verladung und Umladung der Güter auf Grund dieser Unterlagen ist sodann folgendes:

1. Die kartirenden Beamten tragen — zu ihrer Erleichterung — die Gruppennummer und Reihenzahl jeder erfahrungsgemäss in Frage kommenden Station in das Frachtkartennummerbuch vor. Bei der Kartirung werden beide Angaben oberhalb der Bestimmungsstation in Bruchform auf die Frachtkarte gesetzt. Das Formular zu letzterer trägt schon heute einen entsprechenden Vordruck: $\frac{\text{Gruppennummer} \ldots\ldots}{\text{Reihenzahl} \ldots\ldots\ldots}$

2. Die Ladebeamten der Versandstation ordnen vor der Verladung auf der Grundlage der schematischen Darstellung zunächst die Frachtkarten nach der Gruppennummerfolge und innerhalb der Gruppen nach den Reihenzahlen. Hiernach werden von der zu unterst liegenden Frachtkarte an beginnend die Taxgewichte addirt, und sobald 2000 kg erreicht sind, jedes Mal die betreffenden Frachtkarten zur Bildung eines besonderen Wagens zusammengelegt. Die Bestimmungsstation eines jeden solchen Wagens ergibt sich aus der Darstellung der Gruppenfolge. Sind für eine Station allein 2000 kg vorhanden, so ist ein Stationswagen zu bilden.

3. Wesentlich verschieden ist hiervon die Behandlung auf den Umladestationen. Hier muss zu Beginn jeder Umladeperiode für die Güter der in Frage kommenden Richtung ein Ladeplan aufgestellt werden, welcher Aufschluss über die in jedem einzelnen zur Umladung kommenden Wagen vorhandenen Gütermengen, nach Empfangsgruppen getrennt, gibt und eine genaue Disposition darüber ermöglicht, welche geschlossenen Stückgutwagen aus der Gesammtmenge dieser Güter zu bilden sind und wie die Umladung und Weiterbenutzung der Wagen am zweckmässigsten erfolgt. Namentlich soll hierbei auch darauf geachtet werden, dass jede unnöthige Bewegung der Güter vermieden wird und die Wagen, welche Gegenstände von besonders schwerem Gewichte oder Umfang enthalten, möglichst in der Richtung der Bestimmungsstation dieser Güter verwendet werden, so dass eine Umladung unterbleibt. Ein Muster eines solchen Ladeplans ist in der Anlage ersichtlich. Erst nachdem der Ladeplan fertiggestellt ist, die Wagen nach ihrer neuen Bestimmungsstation beschrieben und die Frachtkarten mit Nummer und Eigenthumsmerkmal des neuen Wagens bezeichnet sind, kann die eigentliche Umladung beginnen. Bei ihr ist zur Vermeldung falscher Verladungen grundsätzlich darauf zu halten, dass die Güter bei der Ueberführung aus dem einen in

Lade

Station Bebra 10/2. 99. Vertheilungsbeamter:

Zug-Nr. und Herkunft der Wagen	Wagen-Nr.	(Lohr a/M.)-Wertheim 3	(Gemünden)-Schweinfurt 4	(Gemünden)-Würzburg 11	(Würzburg)-Nürnberg 13	(Nürnberg)-Regensburg 18	(Würzburg)-Ansbach 23	(Ingolstadt)-München 30	(München Rg.)-Rosenheim 33	Fulda O. u. U. E. 10	(Hanau Ost)-Eberbach H. 3	Jagstfeld W. B. W. 1	Stuttgart W. W. 5	Karlsruhe Bd. 3	Freiburg i. Br. Bd. 7
Schuppen	Frf. 2084	—	80	—	—	70	—	—	—	380	—	—	—	—	—
Hamburg 6404 . .	„ 17031	—	—	180	—	1040	—	210	—	120	—	320	70	—	—
Erfurt 3412 . . .	Erf. 4713	—	420	200	—	410	160	—	—	—	140	—	900	170	210
Leutzsch 3412 . .	Köln 17051	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	450	—	*690**)	480
Eisenach 3412 . .	Bad. 4081	—	—	—	—	*1560*	—	—	—	—	—	620	—	—	—
Cassel 3409 . . .	Hann. 23476	—	—	90	430	—	—	*1050*	60	—	—	—	—	—	—
Hannover 6404 . .	„ 89482	240	30	*680*	—	120	—	—	—	—	450	60	—	40	—
Hildesheim 6404 . .	Brbg. 74366	—	—	—	310	—	820	—	—	*740*	—	—	250	—	—
Halberstadt 6404 .	Alt. 70005	—	—	210	—	—	—	—	—	—	130	—	—	—	—
Magdeburg 6404 . .	Cas. 3871	—	380	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	90
Hameln 6404 . . .	Berl. 64730	—	—	—	*1250*	—	310	—	—	—	—	—	—	—	—
Melsungen 3415 . .	Ess. 2734	—	—	—	210	—	—	—	620	—	*1420*	—	—	—	—
Halle 3412	Erf. 27621	—	—	—	—	1280	—	270	—	—	—	—	250	—	—
Weissenfels 3412 .	Köln 2506	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotha 3412	M.-N.-B. 2453	—	—	—	—	—	130	—	90	—	—	—	40	—	—
		240	910	1360	2200	4480	1420	1550	770	1240	2170	1450	1510	900	780
		**)				†)									

*) Eine Maschine. — **) Kursw. 123 beiladen. — †) Dem Raum nach voll.

Bemerkungen: 1. In den oberen Querspalten sind die Gruppen vorzutragen, für welchen in den zu behandelnden Wagen erfahrungsgemäss Güter enthalten sind. Hierbei werden zweckmässig einige Zwischenspalten freigelassen, um nach Erforderniss etwaige weitere Gruppen einschieben zu können. 2. In der ersten Längsspalte ist die Station anzugeben, welche den zur Umladung kommenden Wagen eingestellt bezw. plombirt hat sowie die Nummer des anbringenden Zuges. 3. In der zweiten Längsspalte ist Wagennummer und Eigenthumsmerkmal des Wagens zu vermerken. 4. Nachdem die einzelnen Gewichtsmengen eines jeden Wagens auf die verschiedenen Gruppen vertheilt sind, werden sie für jede Gruppe aufgerechnet. Für die Bestimmung, welcher der umzuladenden Wagen für die einzelne Gruppe oder Station abzurichten ist, ist regelmässig die grösste in einem Wagen dafür bereits vorhandene Gewichtsmenge entscheidend, so dass sie in dem Wagen verbleiben kann

den anderen Wagen stets mit den Frachtkarten vereinigt bleiben.

So werden die Güter stets auf die weiteste Entfernung nach Maassgabe der schematischen Gruppenfolge vereinigt, ohne dass erhebliche Anforderungen an die geographischen Kenntnisse der Ladebeamten gestellt werden. Soll nun die Verladung der Stückgüter künftig im Sinne der beiden genannten Dienstanweisungen auf allen Versand- und Umladestationen im Bereiche des Verkehrsverbandes stattfinden, so wird es nöthig: a) alle Stückgutfrachtkarten mit einer Gruppennummer und Reihenzahl zu versehen und b) jeder Versandstation, welche in die Lage kommt, geschlossene Stückgutwagen zu bilden, sowie jeder grösseren Umladestation zur Vereinigung der Güter eine schematische Darstellung der Gruppenfolge zu geben, welche für alle nach einer Richtung und über dieselbe Umladestation laufenden Güter maassgebend sein muss. Wie werden diese Unterlagen herzustellen sein? Während in den beiden Dienstanweisungen des Verkehrsverbandes die Gruppirung auf Grund der Leitungsvorschriften des gegenseitigen Verkehres einzelner Gebiete erfolgt und nur für diesen Verkehr maassgebend ist — d. h. beispielsweise nur für die in Hanau Ost eingehenden südwestdeutschen Güter für die Richtungen Bebra und Cassel, nicht aber für diejenigen nach Westfalen über Betzdorf —, müsste die künftige Gruppendarstellung für Hanau Ost für alle daselbst eingehenden, zur Umladung kommenden Stückgüter brauchbar sein. Eine solche Gruppirung lässt sich erzielen, wenn man, von den Verbandsleitungsvorschriften absehend, lediglich auf Grund der Leitungsvorschriften des Binnenverkehres das Verkehrsgebiet jeder Umladestation in Gruppen eintheilt. Maassgebend hierfür ist folgender Gesichtspunkt: Die Leitungsvorschriften des Binnenverkehres bilden die Grundlage für die Aufstellung solcher der Verbandstarife dergestalt, dass alle auf einer Uebergangs- (Umlade-) Station eingehenden Güter von verschiedenen Versandstationen nach der gleichen Kartirungsstation auch denselben Weg zu durchlaufen haben. Es kommt also nicht vor, dass Stückgüter von württembergischen und badischen Stationen nach derselben Zielstation über Hanau Ost hinaus einen anderen Weg zurückzulegen haben, als die Güter von Hanau Ost selbst, und eine schematische Darstellung der Aufeinanderfolge der Gruppen des Verkehrsgebietes von Hanau Ost, welche auf Grund der Binnenleitungsvorschriften der preussisch-hessischen Staatsbahnen aufgestellt ist, muss infolge dessen neben den Hanauer Ortsgütern auch für die Vereinigung der badischen und württembergischen Güter maassgebend und richtig sein. Hiervon ausgehend wird die Aufstellung nutzbarer Gruppirungen für jede einzelne Umladestation in folgender Weise vorzunehmen sein:

Jede Verwaltung gruppirt auf Grund der Leitungsvorschriften ihres Binnenverkehres den eigenen Bezirk von jeder Uebergangs- (Umlade-) Station aus, wobei letztere als Versandstation anzusehen ist. Der Direktionsbezirk Frankfurt a/M. würde z. B. von Bebra, Gemünden/Hanau Ost/Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Oberlahnstein und Giessen/Betzdorf aus einzutheilen sein. Die Gruppen, welche nicht direkt mit der Grenze des Verwaltungsbezirkes abschneiden, müssen im Einvernehmen mit den Nachbarverwaltungen festgestellt werden. Dem Grundsatze entsprechend, die Güter auf die weiteste Entfernung zu verladen und eine Umladung thunlichst zu vermeiden, müssen möglichst viel Gruppen — oder doch innerhalb derselben Untergruppen — gebildet werden. In die Gruppen müssen alle an den Strecken liegenden Stationen grundsätzlich aufgenommen werden.

Um eine einheitliche, dem Gedächtniss leicht einzuprägende Bezeichnung zu erzielen, wird es sich empfehlen, dass jede Verwaltung alle Gruppen, deren Anfangsstationen in ihrem Bezirk liegen, mit einem Buchstaben, z. B. die Direktion Frankfurt a/M. mit F, die Direktion Mainz mit Mz und bei einer Uebergangsstation beginnend mit fortlaufenden Nummern bezeichnet. Beispielsweise würden die Gruppen des Ueberganges Bebra im Direktionsbezirk Frankfurt a/M. die Nummern F 1—F 18, diejenigen der Uebergänge Gemünden/Hanau Ost/Frankfurt a/M., deren Gruppen sich zum grössten Theile decken, die Nummern F 19—F 30, die Gruppen von Oberlahnstein F 31—F 45 und die Gruppen von Giessen/Betzdorf die Nummern F 46—F 60 erhalten.

Sind die Gruppen von allen Verbandsverwaltungen, wie unter 1 und 2 angegeben, aufgestellt und bezeichnet, so werden sie verwaltungsweise und innerhalb dieser Abschnitte nach den Grenzübergangsstationen alphabetisch geordnet und in einem Druckwerke zusammengestellt. Auf Grund hiervon wird dann ein alphabetisches Stationsverzeichniss für alle Stationen in gleicher Form wie in den beiden vorhandenen Dienstanweisungen angefertigt. Als Uebergangsstationen sind hierbei jedoch die jeweiligen Umladestationen anzugeben, von

plan. Vergl. Anlage A 1 zur preussisch-bayerischen und Anlage A V zur preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Dienstanweisung. **Anlage.**

Lademeister Schmidt.

Isenburg	Heidelberg	Karlsruhe	Offenburg-Freiburg	Basel B.	Sachsenhausen	Ludwigshafen-Neustadt	Lauterburg	Basel B. B.	Mainz-Worms	Saargemünd	Mainz-Bingen	Bingerbrück-Neunkirchen	(Frankfurt)-Taunus	Bestimmung über die weitere Verwendung des Wagens
M.-N.1	Bd. 2	Bd. 3	Bd. 6	Bd. 9	S. 1	Pf. 2	El. 1	El. 4	Mz. 1	El. 6	Mz. 5	6	H. 2 b	
—	20	—	—	—	*450*	—	—	—	—	—	—	—	160	plb. Sachsenhausen.
—	30	280	—	270	—	—	—	170	—	—	—	—	—	
500	—	—	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	
200	170	—	420	730	—	—	—	—	—	—	280	—	710	plb. Eberbach.
—	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	plb. Nürnberg.
—	60	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	plb. Ingolstadt.
—	90	—	—	180	—	—	—	—	—	—	440	—	—	Kursw. 123.
—	—	60	—	400	—	—	—	—	—	—	—	270	—	Kursw. 112.
—	—	*980*	—	290	—	440	70	—	130	50	—	—	—	plb. Heidelberg.
110	—	—	40	—	—	*1300*	—	—	60	—	—	—	—	plb. Ludwigshafen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	plb. Gemünden.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gr. 13 u. 14; plb. Hanau O.
—	90	—	—	70	—	80	—	—	—	50	—	—	—	
—	610	—	—	*920*	—	140	—	120	—	40	—	300	—	[illegible]
—	20	—	—	180	—	340	—	740	—	—	—	—	—	plb. Basel B.
810 ††)	1 210	1 820	460	3 040	700	2 300	220	1 030	190	140	720	570	870	
									+ S 1 = 700					

††) Kursw. 119 zuladen.

und aus den übrigen Wagen dahin umgeladen wird. Enthält ein Wagen zwar geringere Gewichtmengen, jedoch solche Güter, deren Umladung entsprechend grössere Schwierigkeiten verursachen würde, so wird dieses Gut darin zu belassen und für die Abrichtung des Wagens bestimmend sein. Die Vermerke über diese anderweitige Abrichtung der Wagen sind in der letzten Spalte zu vermerken (vergl. Anlage). Die Gewichtsmengen, welche für die Weiterverwendung des Wagens bestimmend waren und bei der Umladung in den Wagen verbleiben, sind zur Kontrole zu unterstreichen (in der Anlage in schräger Schrift bezeichnet). 5. Die Aufstellung des Ladeplans über die Vertheilung der einzelnen Wagenladungen kann mit Bleistift erfolgen. Nach ihrer Fertigstellung sind die Wagen den Einträgen der letzten Spalte gemäss zu beschreiben und ist alsdann mit der Umladung zu beginnen.

denen aus die Gruppirung erfolgt ist.' Das Formular wird folgende Spalten im Kopfdruck zu enthalten haben:

Name der Station	Gruppennummer und Reihenzahl im Verkehr		
	über die Station	Gruppennummer	Stationsnummer

Jede einzelne Station wird in dem Verzeichnisse mehrere Gruppennummern erhalten, je nach der Richtung der Gruppirung des Verwaltungsbezirkes und der Anzahl der Uebergangsstationen.

Unter Benutzung der Gruppenzusammenstellung und der Leitungswege sind hiernach die erforderlichen schematischen Darstellungen der Gruppenaufeinanderfolge aufzustellen. Es hat dies für jede grössere Umladestation und hier wieder für jede in Frage kommende Richtung zu geschehen. Beispielsweise sind für die Umladestation Bebra, welche den Verkehr in der Richtung Fulda umzuladen hat, alle nach Süden und Westen in Frage kommenden Transportwege in einer schematischen Darstellung zu vereinigen, welche auch den Vereinbarungen über die Verkehrsleitung für den Uebergang der Güter nach Süddeutschland sowie der Leistungsfähigkeit der nächst Bebra in Frage kommenden Umladestationen gerecht wird. (Vergl. z. B. Anlage A V zur preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Güterbeförderungs-Dienstanweisung.) Natürlich werden bei strenger Durchführung des Grundsatzes, die Verladung der Güter in geschlossenen Stückgutwagen stets auf die weiteste Entfernung vorzunehmen, mehrfach Aenderungen der örtlichen Einrichtungen bei den Umladestellen erforderlich sein. Es wird auch zu prüfen sein, ob sich die örtlichen Verhältnisse grosser Umladestellen nicht so ändern lassen, dass eine Vereinigung von Gütern für mehrere Gruppen auf eine weiter vorgeschobene Gruppenstation geschehen kann, als dies beispielsweise jetzt nach der Anlage C II der eben genannten Dienstanweisung der Fall ist.

Die für Bebra aufgestellte schematische Darstellung ist an alle Güterabfertigungsstellen zu geben, welche in die Lage kommen, geschlossene Stückgutwagen über Bebra hinaus in der Richtung Fulda zu bilden, jedoch nur insoweit, als nicht eine weiter zurückliegende Umladestation in Frage kommt, für die selbst eine solche Darstellung erstellt ist. Bezüglich der Station Bebra würden dies die Stationen Cassel, Göttingen, Nordhausen und Eisenach sein. Die hinter diesen Stationen für den Stückgutverkehr Bebra Richtung Fulda in Frage kommenden Abfertigungsstellen würden mit den schematischen Darstellungen je einer der vier Umladestationen zu versehen sein. Die Ausrüstung aller übrigen Stationen würde in gleicher Weise stattzufinden haben. Mit dem alphabetischen Stationsverzeichnisse müssten sämmtliche Güterabfertigungsstellen, mit der Gruppenzusammenstellung nur die grösseren Versandstationen und Umladestellen nachrichtlich versehen werden. Sind die Abfertigungsstellen in dieser Weise ausgerüstet, sind ferner in zweckmässiger Weise bestimmte, den örtlichen und Verkehrsverhältnissen angepasste Ladezeiträume festgesetzt, so werden alle Abfertigungsstellen stets in der Lage sein, die Stückgüter auf möglichst weite Entfernungen zu geschlossenen Stückgutladungen zu vereinigen.

Diejenigen Stückgüter, welche nicht in geschlossenen Stückgutwagen untergebracht werden können, sollen nach den im Verkehrsverbande weiter vereinbarten Grundsätzen in besondere Kurswagen verladen werden, die unter einer bestimmten Nummer verkehren und von jeder Verwaltung in einem besonderen Kurswagenverzeichnisse dargestellt werden. Aus diesem sollen die Nummer und Bestimmung der einzelnen Kurswagen, deren Einstellungs- und Endstation sowie die auf den einzelnen Strecken zur Beförderung der Wagen zu benutzenden Züge zu ersehen sein. Dieses Verzeichniss soll ausserdem auch diejenigen Kurswagen enthalten, welche in den Nachbar- und Verbandsverkehren vereinbart sind. Für die Grenzstrecken zwischen den letzten Gruppenumladestationen benachbarter Verwaltungen sollen besondere Kurswagen vereinbart werden, welche der Weiterführung der Restgüter im Nachbarverkehre dienen sollen. Diese Grenzstreckenkurswagen, deren Zweck den Bestimmungen der Dienstanweisung für die Güterbeförderung zwischen Bayern und Preussen entnommen ist, unterscheiden sich von den übrigen Kurswagen nicht; sie haben den Nahverkehr zwischen zwei bis drei Umladestationen — hier Grenzumladestationen — zu vermitteln. Auch im Kurswagenverkehre (Nahverkehr) muss grundsätzlich eine Vermeidung der Umladungen in der Weise erstrebt werden, dass die Sendungen nach einer Station der Nachbarstrecke nicht erst auf der zu berührenden Streckenend- (Umlade-) Station behandelt werden müssen. Dies liegt im Interesse einer schonenden Behandlung der Güter, der Entlastung der grösseren Umladestellen und sehr häufig auch der rascheren Beförderung. Auch erscheint für den Verkehr der Zwischenstationen mehrerer Strecken untereinander die Einrichtung von Kreislaufkurswagen zweckmässig, etwa wie folgt:

Erster Tag: Strecke Oberlahnstein-Frankfurt a/M. Zweiter Tag: Frankfurt a/M.-Giessen-Wetzlar. Dritter Tag: Wetzlar-Oberlahnstein. Eine Behandlung dieser Wagen findet auf den genannten Zugendstationen nicht statt.

Etwaige Kursbeiwagen sollen die Nummer und Beklebung des Hauptwagens mit dem Zusatz „Beiwagen“ tragen.

C. Beförderung. Frachtstückgut soll möglichst mit dem nächsten zur Beförderung desselben bestimmten Zuge, spätestens aber binnen 24 Stunden nach der Auflieferung befördert werden. Ausnahmen sollen nur auf Anordnung der Versandverwaltung zulässig sein. Sie können insbesondere dann angezeigt erscheinen, wenn es sich um die Ansammlung des Stückgutes zu geschlossenen Stückgutwagen handelt, durch deren Abrichtung eine schnellere Beförderung auf weite Strecken erreicht wird, ferner, wenn Kurswagen zu benutzen sind, die nur an bestimmten Tagen verkehren. Für die Beförderung der geschlossenen Stückgutwagen sollen möglichst Durchgangs- und Ferngüterzüge vereinbart und deren Benutzung durch genaue Vorschriften geregelt werden. Die Beförderung in Kurswagen erfolgt mit den vorgeschriebenen Zügen, in der Regel mit Stückgüterzügen oder Ortsgüterzügen. Im wirthschaftlichen Interesse liegt es, die Kurswagen täglich nur einmal in jeder Richtung verkehren zu lassen. Auch dem Verkehrsinteresse wird hierdurch genügend Rechnung getragen. Geschlossene Stückgutwagen mit Gütern einer Richtung sollen bei den grossen Umladestellen möglichst zu einem bestimmten Ladezeitraum aus den übrigen Richtungen eintreffen und nach Umladung in der betreffenden Richtung weitergehen.

D. Begleitpapiere. Den Verwaltungen werden Vereinbarungen empfohlen, dass die Begleitpapiere zu geschlossenen Stückgutwagen mit Personen- oder Schnellzügen von einer geeigneten Station an die Bestimmungsstation des Wagens vorausgesandt werden. Zur rechtzeitigen Herstellung des oben erörterten Ladeplanes zu Beginn jedes Ladezeitraumes auf Grund der Frachtkarten ist die Voraussendung der Begleitpapiere höchst erwünscht. Für die Ausführung der Voraussendung sind drei besondere Formulare vereinbart worden.

E. Wirkung der neuen Verladeweise. Es ist von Interesse, die Wirkung des Grundsatzes, dass die Stückgüter auf Grund eines bestimmten Gruppensystems stets auf die weiteste Entfernung zu geschlossenen Stückgutwagen zu vereinigen sind, kennen zu lernen. Durchgeführt ist diese Verladeweise jetzt in den Nachbarverkehren Bayern-Preussen, Bayern-Sachsen, Bayern-Württemberg und Preussen-Sachsen-Südwestdeutschland. Ihre Wirkung tritt hierbei am meisten bei den Grenzübergangs- (Umlade-) Stationen nach Preussen-Sachsen und nach Süddeutschland hervor, von denen aus die Gebiete gruppirt sind; hier tragen die eingehenden Frachtkarten fast ausschliesslich Gruppennummern und Reihenzahlen und die Umladung kann deshalb auf Grund eines Ladeplanes an der Hand einer schematischen Darstellung der Gruppenfolge ordnungsmässig geschehen. Diese Umladestellen sind — gegenüber dem früheren Verladesystem der Bildung fester Kurswagen — naturgemäss stark entlastet worden. Ein grosser Theil der Verbandsstationen konnte die Stückgüter in weit grösserem Maasse als vorher zu geschlossenen Stückgutladungen in das jenseitige Verkehrsgebiet vereinigen; nur soweit dies nicht möglich war, wurden die Restgüter nach wie vor in Kurswagen auf die Grenzumladestationen vorgeschoben. Hier kamen infolge dessen weit geringere Mengen Umladungsgüter zusammen, es trat eine höchst erwünschte und lange erstrebte Entlastung ein. Ermittelungen haben ergeben, dass der Umladeverkehr in Bebra unter der neuen Verladeweise im Jahre 1899 um 16 %, im Hanau Ost um 20 % gegen denjenigen des Jahres 1898 zurückgegangen war. In einem Zeitraume von fünf Monaten kamen in Bebra etwa 9000 t weniger zur Behandlung, welche von den Ursprungs- oder vorgelegenen Umladestationen über Bebra hinaus direkt auf die weiter gelegenen Gruppenstationen — Bretten, Stuttgart, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Basel, Ludwigshafen, Mainz u. a. — geladen worden waren und somit eine Umladung weniger erfahren hatten. In Hanau Ost kamen in der Richtung Bebra in zwei Monaten ohne Rücksicht auf die Verkehrssteigerung 2500 t weniger zur Umladung. Diese Menge konnte also auf weiter gelegene Gruppen über Hanau hinaus von den süddeutschen Verbandsstationen vorgeschoben werden. Zweifellos wäre diese Gütermenge noch bedeutender gewesen, hätten die süddeutschen Umladestationen auf Grund von Ladeplänen im Sinne der gemachten Vorschläge arbeiten können. In 469 der Wirkung der beiden Verbandsdienstanweisungen zwischen Bayern-Preussen und Preussen-Südwestdeutschland unterworfenen Verkehrsbeziehungen trat im Monat Mai 1899 in 189 Beziehungen = 40 % eine Verringerung der mittleren Umladezahl gegen den Monat Mai 1898 ein, im September 1899 in 472 Verkehrsbeziehungen eine solche in 182 Fällen = 38 %. Der von verschiedenen Seiten vertretenen Auffassung, durch die neue Verladeweise werde allgemein eine Vermehrung der

Umladungen herbeigeführt, kann hiernach nicht zugestimmt werden.

Was die Wagenausnutzung betrifft, so haben Ermittelungen eine durchschnittliche Verminderung von etwa 200 bis 300 kg ergeben, die bei den Vortheilen des neuen Systemes nicht ins Gewicht fallen kann. Bei einer Verminderung der Umladungen müsste sich aber auch folgerichtig eine raschere Beförderung erzielen lassen. Die seitherigen Erfahrungen geben jedoch hierfür keinen zuverlässigen Anhalt. Jedenfalls wird sich eine raschere Beförderung erst dann zeigen, wenn die vereinbarten Ladegrundsätze einheitlich durchgeführt werden und die Feststellung und Benutzung des Güterfahrplanes einer zweckmässigen Ab- und Anfuhr der Güter bei den grossen Umladestellen namentlich in Rücksicht auf die Ladezeiträume entpricht.

Frankfurt a/M. Henkel.

Amerikanische Mastsignallichter.

Im Railway Signalling Club in Atlantic City wurde unlängst der neueste Stand der amerikanischen Mastsignallichterfrage in ganz interessanter Weise besprochen. Die amerikanischen Eisenbahnfachmänner beschäftigen sich nämlich in neuerer Zeit sehr eingehend mit der günstigsten Wahl der Signallichter. Vor allem wird die Anwendung des weissen Lichtes für das Nachtsignal „Freie Fahrt" als unzweckmässig, ja gefährlich hingestellt und als dessen Ersatz grünes Licht empfohlen; das Gefahrsignal kann statt durch grünes auch durch gelbes Licht ausgedrückt werden. Die meisten amerikanischen Eisenbahnen sind auch daran, die Lichter ihrer Blockmastsignale in dieser Weise abzuändern, und es dürfte die Zeit nicht mehr fern sein, wo die bezeichnete Farbenanordnung zur Norm für alle Verwaltungen angenommen werden wird.

Es handelt sich nun hier nicht nur um die nach vorn leuchtenden eigentlichen Signallichter, sondern auch um die nach rückwärts weisenden Kontrolen, welche dem Stellwärter anzeigen, ob die Lampe gut imstande ist und das richtige Signal gezeigt wird; selbstverständlich erscheint diese Kontrole überflüssig, wenn die Blockhütte vor dem Signal steht. Aber auch als Kontrole hat das weisse Licht bedeutende Nachtheile, insbesondere dann, wenn zwei, die beiden entgegengesetzten Fahrrichtungen anzeigenden Mastsignale nebeneinander stehen und der Lokomotivführer des heranfahrenden Zuges das Kontrollicht des für die Gegenrichtung gültigen Signales früher oder gleichzeitig mit dem Lichte seines Mastsignales erblickt. Diese Bedenken und die nunmehr zu grosser Vollkommenheit gebrachten Lampeneinrichtungen, welche bei guter Bedienung ganz verlässlich sind, führten dazu, dass einige Verwaltungen die Kontrollichter vollständig beseitigt haben und sich dabei so wohl befinden, dass sie gar nicht an die Wiedereinführung der Kontrolen denken.

Ist es nun nöthig, bei gewissen Mastsignalen doch die Kontrollichter beizubehalten, so könnte man statt weissen Lichtes rothes anwenden, welches zwar wegen seiner geringeren Leuchtkraft nicht zu der eigentlichen Signalisirung verwendet werden kann,*) jedoch für Zwecke der Kontrole auf die Entfernung von beiläufig 400 m vollständig genügt; dieses könnte die Haltstellung, blaues Licht die Freistellung signalisiren. Untersucht man aber den Fall, dass ein Signallicht, welches „Frei" zeigen sollte, verlöscht und der Lokomotivführer gegen dasselbe fährt, so können zwei Fälle sich ereignen: der Lokomotivführer kennt die Lage des Signales genau, bemerkt, dass dasselbe verlöscht ist, hält den Zug an und verursacht ihm etwas Verzögerung, oder er kennt die Lage des Signales nicht genau, bemerkt es nicht und fährt daran vorüber: in beiden Fällen ist eine Gefahr nicht zu befürchten. Berücksichtigt man weiter, dass die Normalstellung des Blocksignales auf „Gefahr" ist und dass es fallweise nur ganz kurze Zeit auf „Frei" gestellt wird, wo es aber nach obiger Ausführung keine Gefahr beim Verlöschen bietet, so wird es genügen, nur für die Haltstellung ein Kontrollicht einzuführen, dieses aber in der Freistellung zu decken. Man könnte hierzu das blaue Licht wählen, wobei keine zweifenstrige Lampenblende nöthig ist, sondern in die Lampe selbst nach rückwärts blaues Glas eingesetzt wird, das bei Freistellung verschwindet.

Hierdurch weiss der Stellwärter während der ungleich längeren Zeit der Gefahrstellung, dass die Lampe leuchtet und unterscheidet auch die Stellung des Mastsignales, weil blau „Gefahr", kein Licht „Frei" bedeutet. W.

*) Anm. d. Schriftl. Rothes Licht bedeutet auf deutschen Bahnen bekanntlich immer „Halt, Gefahr!"

Die vorliegenden Ausführungen sind mehr vom österreichischen Standpunkt geschrieben. Auf den deutschen Eisenbahnen ist in Gemässheit der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands das blaue Licht nicht in Anwendung. Nach den Ausführungsbestimmungen zu dieser Signalordnung kann die Stellung der Mastsignale, was für das Bahnpersonal von Bedeutung ist, nach rückwärts bei Dunkelheit dadurch kenntlich gemacht werden, dass sie bei Haltstellung volles weisses Licht, bei der Fahrtstellung theilweise geblendetes Licht, sogen. Sternlicht zeigen. Für das Vorsignal gilt ähnliches. Bei der Haltstellung des Einfahrtsignales zeigt das Vorsignal nach rückwärts volles weisses Licht, bei der Fahrtstellung das Einfahrtsignal theilweise geblendetes weisses Licht, Sternlicht oder mattweisses Licht.

Für Bayern hat bekanntlich die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands keine Geltung. Auf den bayerischen Bahnen kommt als Signallicht für bestimmte Zwecke u. W. auch blaues Licht vor.

Die Schriftleitung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verhütung der Staubentwickelung auf Ueberwegen.** In dem verflossenen trockenen Sommer ist auf Wegeübergängen vielfach bei der Durchfahrt der Züge eine starke Staubentwickelung beobachtet worden. Da eine solche Staubentwickelung in vielen Beziehungen nachtheilig ist, so muss darauf Bedacht genommen werden, sie thunlichst einzuschränken. Zu diesem Zwecke ist es in erster Linie nothwendig, dass die Wegeübergänge, soweit als thunlich, fortgesetzt von Staub und Schmutz gereinigt und, um dies zu erreichen, die Vorschriften über das Reinhalten der Ueberwege von neuem den betreffenden Bediensteten eingeschärft werden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, diesbezüglich das erforderliche zu veranlassen, daneben aber auch zu berichten, ob das Besprengen der Ueberwege bei Trockenheit vorgeschrieben ist, gegebenenfalls ob und welche Bedenken der Einführung dieser Maassregel zur Verhütung der Staubentwickelung entgegenstehen.

— **Der Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.** ist zu einer am 27. November d. J. in Bromberg stattfindenden ordentlichen Sitzung einberufen. Die Tagesordnung enthält neben den geschäftlichen Mittheilungen über Veränderungen unter den Mitgliedern und deren Stellvertretern sechs Berathungsgegenstände über Tarifangelegenheiten und 15 über Fahrplanangelegenheiten. Unter diesen Berathungsgegenständen nimmt ein allgemeineres Interesse, in Ansehung der z. Zt. herrschenden Kohlennoth, ein Antrag auf Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife in Anspruch. Begründet wird er u. a. damit, dass von einer Kohlenknappheit als von einer vorübergehenden Erscheinung nicht mehr gesprochen werden könne, ferner, dass der Landwirthschaftsminister kürzlich geäussert habe, die Staatsregierung wolle die Förderung des direkten Bezuges der Interessenten von den Zechen ernstlich erwägen, sodann, dass die Kohlenausfuhr trotz des wachsenden Kohlenmangels seit dem Jahre 1895 andauernd gestiegen sei und selbst im ersten Halbjahre 1900, als

die Kohlennoth sich im Inlande bereits überall geltend machte, eine Steigerung von 77 Millionen auf 88 Millionen Doppelcentner erfahren habe u. a. Ferner dürfte ein Antrag auf Anwendung des Spezialtarifes III bei Verfrachtung von Sprit und Spiritus nach Hamburg, Bremen, Stettin und Neufahrwasser und Aufhebung der per mare-Klausel für die Verfrachtung nach Hamburg weitere Kreise interessiren. Dieser Antrag steht auch auf der Tagesordnung für die am 12. Dezember d. J. anberaumte Sitzung des Bezirkseisenbahnraths der Direktionsbezirke Berlin und Stettin; die Begründung desselben ist bereits in Nr. 81 S. 1226 d. Ztg. mitgetheilt. Unter den Fahrplanangelegenheiten, die zum Theil lokaler Natur sind, tritt in erster Reihe ein Antrag auf Herstellung einer Tagesschnellzugverbindung Königsberg bezw. Danzig-Dirschau-Bromberg-Inowrazlaw-Posen-Breslau in den Vordergrund. Dieser Antrag ist, wie die Begründung ergibt, in der vorjährigen Sitzung (damals von einem anderen Mitgliede gestellt) eingehend erörtert und angenommen. Unter Hinweis auf diese Vorgänge wird hervorgehoben, dass die Nothwendigkeit der besseren Verbindung zwischen den östlichen Provinzen und Schlesien einer besonderen Darlegung nicht mehr bedarf, und dass es sich empfiehlt, nachdem die in Aussicht gestellte Verbesserung durch die neu eingeführten Züge D 55 und D 56 Berlin-Insterburg und umgekehrt thatsächlich nicht eingetreten ist, erneut durch eine Befürwortung des Antrages im Bezirkseisenbahnrath die Eisenbahnverwaltung auf die Dringlichkeit der Verbesserung der beregten Verbindung hinzuweisen.

— **Betriebseröffnungen.** Die folgenden, bisher in dieser Zeitung nicht gemeldeten Eisenbahnstrecken sind in letzterer Zeit dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

1. am 1. Oktober d. J. die im Eisenbahndirektionsbezirk Essen belegenen, als Vollbahnstrecken ausgebauten Verbindungsbahnen Bismarck i/W.-Herne (7,81 km) und Recklinghausen-Bruch-Bismarck i/W. (7,63 km);
2. am 6. Oktober d. J. die vollspurige Kleinbahn Kosten-Gostyn im vollen Umfange. Diese Kleinbahn schliesst in den Stationen Kosten und Gostyn an die preussischen Staatsbahnstrecken Posen-Lissa und Lissa-Jarotschin an;
3. am 30. Oktober d. J. die 6,4 km lange vollspurige Nebenbahn Derenburg-Minsleben der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn für den Personenverkehr. An dieser bereits am 1. Oktober d. J. für den Güterverkehr eröffneten Strecke (vergl. Nr. 77 S. 1168 d. Ztg.) befinden sich folgende Stationen: Silstedt, Minsleben Güterbahnhof, Minsleben Personenbahnhof und die Anschlussweiche Staatsbahnhof Minsleben;

ferner am 1. November d. J.

4. die 5,7 km lange Reststrecke Unna-Königsborn-Camen der Neubaustrecke Unna-Camen (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld) für den Güterverkehr in Wagenladungen;
5. die im Eisenbahndirektionsbezirk Mainz gelegene, 10,31 km lange Nebeneisenbahn Nierstein-Undenheim-Köngernheim mit den Verkehrsstellen Dexheim, Dalheim und Friesenheim für den Gesammtverkehr. Die Strecke schliesst in Nierstein an die Hauptlinie Mainz-Worms und in Undenheim-Köngernheim an die Nebenbahn Bodenheim-Alzey an und liegt ausschliesslich auf hessischem Gebiet;
6. die im Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gelegene vollspurige, 49,8 km lange Nebenbahnstrecke Schönsee-Strasburg i/Westpr. mit den Stationen Schönsee Stadt, Gruneberg, Ostrowitt-Bergheim, Gollub, Galsburg, Wrotzk, Hermannsruhe, Malken und Druschin für den Gesammtverkehr. Die neue Strecke schliesst in Schönsee an die Linie Thorn-Insterburg und in Strasburg i/Westpr. an die Linie Graudenz-Soldau an;
7. die 27,48 km lange bayerische Lokalbahn Landshut-Rottenburg mit den Verkehrsstellen Altdorf b/L., Pfettrach, Arth, Weihmichl, Neuhausen, Pfeffenhausen, Oberhatzkofen und Rottenburg für den Gesammtverkehr. Die Lokalbahn ist vollspurig, zweigt in der Station Landshut von der Bahnlinie München bezw. Neumarkt a/R.-Regensburg ab und ist dem Oberbahnamt am letztgenannten Orte unterstellt. Die Betriebsleitung befindet sich in der Endstation Rottenburg.

In Aussicht genommen ist sodann noch die Eröffnung folgender Strecken:

8. voraussichtlich am 15. November d. J. die 12,87 km lange vollspurige Bahnstrecke Eppingen-Steinsfurth der badischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Reihen, Ittlingen, Richen und Stebbach. Die Strecke verbindet die Bahnlinie Bretten-Eppingen mit derjenigen Meckesheim-Steinsfurth-Jagstfeld, und
9. am 1. Dezember d. J. die 16,71 km lange Theilstrecke Berent-Lippusch der Nebenbahn Berent-Bütow (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig) mit den Stationen Lubianen und Lippusch für den Gesammtverkehr.

— **Die neuen Expresszüge Berlin-Neapel** und zurück, welche, wie bereits früher gemeldet wurde, vom Februar k. J. an wöchentlich einmal über Probstzella-Nürnberg-München verkehren sollten, werden nicht zur Einführung gelangen. Bei den Verhandlungen zeigten sich zwar alle Bahnverwaltungen geneigt, diese neuen Expresszüge zu fahren. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat jedoch, wie der „B. Akt." mittheilt, seine Zustimmung zu der Neueinrichtung versagt.

— **Die Kontrolstation für Auswanderer in Ruhleben bei Spandau.** In der letzten Zeit war vielfach die Meinung verbreitet, dass eine Uebernahme des Auswandererbahnhofs Ruhleben und der damit verbundenen Einrichtungen aus der staatlichen Verwaltung in die des Norddeutschen Lloyd bevorstehe. Diese Nachricht ist unrichtig und beruht auf einer Unkenntniss der thatsächlichen Verhältnisse. Der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerikalinie besitzen gemeinsam in Ruhleben eine Central-Kontrolstation, die jeder durch sie zur Beförderung gelangende russische Auswanderer zu passiren hat, um dort, was an der Grenze zuerst geschehen, zum zweiten Male auf seinen Gesundheitszustand und seine Beförderungsfähigkeit hin geprüft zu werden. Die Station wird, ebenso wie die Kontrolstationen an der deutsch-russischen Grenze, die gleichfalls der Hamburg-Amerikalinie und dem Norddeutschen Lloyd gemeinsam gehören, auch in Zukunft wie bisher in den Händen der beiden Rhedereien verbleiben, die beide an eine Aenderung des gegenwärtigen, bewährten Betriebes nicht denken. Auch dem preussischen Staate gegenüber ist eine Aenderung des bestehenden Verhältnisses nicht in Aussicht genommen. Den mit der Kontrolstation verbundenen staatlichen Bahnhof wollen die beiden Rhedereien nicht übernehmen. Ihre gegenwärtigen Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung haben lediglich auf eine Verbesserung der bislang schon so segensreich wirkenden Anlagen Bezug. Die über diesen Punkt schwebenden Verhandlungen sind dem „Berl. L.-Anz." zufolge das einzig thatsächliche an den umlaufenden Gerüchten.

— **Verbesserung der Gehaltsverhältnisse württembergischer Verkehrsbeamten.** In der württembergischen Kammer der Standesherrn standen Eingaben verschiedener Dienerklassen aus dem Kreise der Angestellten der Verkehrsanstalten, insbesondere der Eisenbahnverwaltung, um Verbesserung der Gehaltsverhältnisse zur Berathung. Der Berichterstatter der Finanzkommission, Staatsrath Dr. v. Schall, war der Ansicht, dass alle diese Eingaben der Gehaltsverbesserung vorgreifen, für welche die Regierung bis zur Berathung des nächsten Etats Vorschläge zu machen in Aussicht gestellt habe. Dass die Wünsche der Bittsteller mehr oder weniger dringlich und begründet sein mögen, solle nicht in Abrede gestellt werden, im ganzen sei aber die Finanzkommission davon ausgegangen, dass in Gehaltsaufbesserungsfragen die Anregung der Staatsregierung zukomme. Die Regierung habe schon bei der Berathung des letzten Etats im April 1899 ihre Bereitwilligkeit und die Absicht erklärt, bis zur Berathung des nächsten Etats einen wohldurchdachten und überlegten Plan über die Einkommensverbesserung sämmtlicher Beamten, insbesondere aber der niederen Angestellten, vorzubereiten und ihrerseits den Ständen Vorschläge zu machen. Um so weniger könne es die Kommission als ihre Aufgabe erachten, jetzt schon diesem Plane zu gunsten solcher Klassen vorzugreifen, welche mehr oder weniger zufällig mit ihren Einzelwünschen jetzt hervorgetreten seien. Die Kammer der Abgeordneten hat beschlossen, die Eingaben der Regierung zur Berücksichtigung, in einigen Nebenpunkten zur Erwägung zu empfehlen. Die Finanzkommission der Kammer der Standesherrn glaubt aus den angeführten Gründen den Beschluss des anderen Hauses nicht empfehlen zu können, sie gelangt vielmehr zu dem Antrag, die Eingaben der Regierung zur Kenntnissnahme zu übergeben. Dieser Antrag wurde angenommen.

— **Zur Rangerhöhung der Bahnhof- und Güterverwalter der württembergischen Staatsbahnen.** In der württembergischen Kammer der Abgeordneten wurde von dem Vizepräsidenten Dr. Kiene die Bekanntmachung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten vom 14. April d. J., betreffend den Rang der Bahnhof- und Güterverwalter zur Sprache gebracht. Letztere sind durch diese Bekanntmachung von der neunten auf die achte Rangstufe vorgerückt worden. Dies sei, meint Dr. Kiene, an sich nicht zu beanstanden, nur sei auffallend, dass nicht dieselbe Vorrückung auch den bisher mit jenen Verwaltungsbeamten gleichgestellten technischen Beamten des mittleren Eisenbahndienstes zu Theil geworden sei. Dies habe bei den Betheiligten grosse Missstimmung erregt. Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht erwiderte, die besprochene Rangerhöhung sei verfügt worden auf den Antrag der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, für welchen Antrag die Vergleichung der dienstlichen Stellung der in Rang vorgerückten Beamten mit der Stellung der Postmeister maassgebend gewesen sei. Eine ähnliche Gleichstellung mit den Postmeistern, wie bei den Bahnhofverwaltern und Güterverwaltern, treffe bei den von Dr. Kiene ange-

führten Beamtenklassen in derselben Weise nicht zu. Eine Zurücksetzung der Techniker sei nicht beabsichtigt gewesen. Ob eine gleiche Rangvorrückung auch für technische Beamte der Eisenbahnverwaltung angezeigt sei, das werde zur rechten Zeit geprüft werden aus Anlass einer in Aussicht genommenen Durchsicht der Rangverhältnisse der Verkehrsanstaltenbeamten überhaupt.

— **Die Einnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im September d. J. nach vorläufiger Feststellung aus dem Personenverkehr 2 402 020 ℳ (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + 216 630 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 762 010 (— 193 010) ℳ, aus sonstigen Quellen 656 620 (+ 239 350) ℳ, zusammen 6 820 650 (+ 262 970) ℳ. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende September d. J. wurden insgesammt 56 628 780 (+ 4 743 820) Mark vereinnahmt.

— **Ein Eisenbahndenkmal für Berlin.** Unter den vom Berliner Architektenverein neuerdings unter seinen Mitgliedern ausgeschriebenen Preisaufgaben befindet sich, der „Nordd. Allgem. Ztg." zufolge, auch der Entwurf zu einem Eisenbahndenkmal vor dem Potsdamer Bahnhofe zur Erinnerung an die Erbauung der ersten von Berlin ausgehenden Eisenbahn.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Direktionspräsident a. D. Todt ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Erfurt ernannt worden.

Ferner sind ernannt: die Regierungsbaumeister Behrends in Posen und Wollner in Erfurt zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren und der Regierungsbaumeister Bockholt in Frankfurt a/M. zum Eisenbahnbauinspektor.

Versetzt sind: der Regierungsrath Greve, bisher in Berlin, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Hansen, bisher in Unna, zur Betriebsinspektion 1 in Hagen und Merkel, bisher in Gravenstein, zur preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz; die Eisenbahn-Bauinspektoren Staud, bisher in Köln-Nippes, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Paderborn, Post, bisher in Langenberg, als Vorstand der Maschineninspektion nach Hagen und Reichard, bisher in Magdeburg, nach Köln-Nippes als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Verliehen ist: dem Regierungs- und Baurath Ruegenberg in Essen a. R. die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Am Ende in Inowrazlaw die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 2 daselbst und dem Eisenbahn-Bauinspektor Kersten in Limburg a. d. L. die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion daselbst.

Rechnungsrath Mattern bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Neueintheilung der Gütertarifklassen bei den Eisenbahnen.** Am 17. Oktober d. J. hat im österreichischen Eisenbahnministerium eine Berathung in Bezug auf die seit längerem eingeleitete Durchsicht des Güterklassenverzeichnisses der Eisenbahnen stattgefunden, bei der die Artikelgruppe „Eisen und Stahl" zur Verhandlung stand. Zweck der Berathung, an welcher ausser den Fachreferenten des Eisenbahnministeriums auch Vertreter anderer zuständiger Centralstellen, der Privatbahnen sowie der Interessenten theilnahmen, war die Entgegennahme der Gegenvorschläge, welche ein von den Interessenten eingesetzter Ausschuss gegenüber den Vorschlägen des bahnseitigen Ausschusses ausgearbeitet hatte. Grundsätzlich traten die Interessenten in ihren Vorschlägen der von dem Ausschusse der Eisenbahnen in Aussicht genommenen Einreihung einzelner Sorten von Eisen- und Stahlwaaren in eine höhere Klasse nicht entgegen. Sie erkannten vielmehr gleichfalls die Nothwendigkeit dieser Erhöhungen an, wenn sie auch die vorgeschlagenen Erhöhungen eingeschränkt wissen wollten. Die hauptsächlichste Meinungsverschiedenheit ergab sich in betreff der für die Erhöhung festzustellenden Voraussetzungen. Der von den Bahnen zuerst vorgeschlagene Gesichtspunkt, dass die Verpackung solcher Waaren die Voraussetzung für die Erhöhung der Tarifirung sein solle, wurde als unzutreffend angefochten, indem darauf hingewiesen wurde, dass nicht ausschliesslich höherwerthige Eisenwaaren der Verpackung unterzogen werden. Auch über den sodann angeregten Vorschlag, die Fälle der Erhöhung taxativ aufzuzählen, sowie ein anderer Vorschlag, die taxative Aufzählung der von der Erhöhung auszuschliessenden Fälle vorzunehmen, wurde eine Verständigung nicht erzielt. Man kam schliesslich überein, dass der Interessentenausschuss beide angeregten taxativen Verzeichnisse entwerfen möge, welche sodann die Grundlage der weiteren Berathungen bilden sollen. Ueber eine Reihe anderer belangreicher Punkte wurde, wie hervorgehoben zu werden verdient, ein Einverständniss angebahnt, indem die Vertreter der Bahnen zusagten, die bezüglichen Vorschläge ihren Verwaltungen befürwortend vorzulegen. Im grossen und ganzen gab der Verlauf der Berathung der begründeten Erwartung Raum, dass die weiteren Verhandlungen über die genannte Artikelgruppe zu einem Einvernehmen führen werden. An die Berathungen über die Klasseneintheilung der in Rede stehenden Artikelgruppe werden sich jene über die Gruppe „Metalle und Metallwaaren" anschliessen.

— **Erhebungen über den Getreideterminhandel.** In dem von der österreichischen Regierung einberufenen Sachverständigenausschuss zur Regelung der Frage des Getreideterminhandels behauptete ein Sachverständiger, dass die verfehlte Eisenbahnpolitik es mit sich bringe, wenn im Getreideverkehr Wien und Oesterreich umgangen werde. Gegenüber dieser Behauptung wies der Vertreter des Eisenbahnministeriums darauf hin, dass namentlich im Ausfuhrverkehr von den österreichischen Bahnen und vor allem von den österreichischen Staatsbahnen bei den Verhandlungen mit den fremden Bahnen lediglich um die Neuabfertigung in Wien zu ermöglichen, Verkehrsantheile für Relationen, welche sonst vermöge der geographischen Verhältnisse, die in Betracht kommen, nie über Wien hätten bedient werden können, für die Wiener Verkehrslinie erkämpft wurden. Des weiteren richtete der Vertreter des Eisenbahnministeriums an den betreffenden Sachverständigen die Anfrage, ob er nicht gerade von seinem kaufmännischen Standpunkte es für gerechtfertigt halte, dass die Bahnverwaltungen für die Mehrleistung, die ihnen dadurch aufgebürdet werde, dass sie den Verkehr nicht über die kürzeste und für sie daher vortheilhafteste Linie abwickele, sondern die Sendungen auf einem längeren Wege nach Wien bringen und wieder von Wien weiterführen, also für eine Mehrleistung in angemessener Weise entschädigt werden?

Der Gutachter gestand daraufhin zu, dass bezüglich des Ausfuhrverkehres von den Staatsbahnen die im Bereiche der Möglichkeit liegenden Zugeständnisse durchgesetzt wurden. Zugleich erklärte er, dass er es als einen grossen Fehler ansehe, wenn in einem Staate eine halbe Eisenbahnpolitik getrieben wird und wenn neben einem Theile verstaatlichter Linien private Linien bestehen. Wenn schon verstaatlicht wird, dann sollen sämmtliche Linien verstaatlicht werden und die Staatsbahnen den Zweck verfolgen, nicht Zweck, sondern Mittel zum Zwecke zu sein, so wie es in Ungarn der Fall ist. Gesetzt den Fall, dass sämmtliche Linien thatsächlich verstaatlicht wären — und es sei das viel eher zu wünschen, als dass ein Theil Privatbahnen und ein Theil Staatsbahnen sind —, dann habe die Staatsverwaltung nicht zu fragen, ob für die Mehrleistung für die Beförderung über eine längere Strecke thatsächlich etwas bezahlt werden müsse, sondern in diesem Falle sei der Staat als solcher verpflichtet, das allgemeine Interesse sich mehr vor Augen zu halten als das finanzielle Interesse der Eisenbahn. Geradeso wie in Ungarn die Eisenbahnen unter die Eigenkosten heruntergehen, weil sie es vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus für eine Nothwendigkeit halten und die Gegenleistung für die Mindereinnahme der Eisenbahnen in dem steigenden Wohlstand der Bevölkerung finden, so müsste der Staat in vielen Fällen aus nationalökonomischen und volkswirthschaftlichen Gründen unter die Eigenkosten heruntergehen, wenn volkswirthschaftliche Interessen es verlangen. Das sei ein solcher Fall, wo die Interessen der Hauptstadt in Frage kommen. Der Staat müsse sich bemühen, seiner Hauptstadt möglichst viel Geschäfte zuzuführen oder in ihr den Geschäftsverkehr nach Möglichkeit zu vereinigen.

— **Die Betriebslänge der österreichischen Eisenbahnen** stellt sich Ende 1899 nach amtlicher Zusammenstellung auf insgesammt 19 259 km. Davon entfallen auf die Bahnen im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung 10 936 km, auf die Staatsbahnen im fremden Betriebe 45 km, auf die Privatbahnen im Privatbetriebe 8 179 km und auf die in Oesterreich belegenen Strecken ausländischer Verwaltungen 99 km.

— **Erhöhung der Kohlenausfuhrtarife.** Am 1. d. Mts. ist die angekündigte Erhöhung der Kohlenausfuhrtarife (durch Wegfall der Kürzung der Abfertigungsgebühr) in Kraft getreten. Die Umrechnung der neuen Sätze ist grösstentheils bereits durchgeführt. Der finanzielle Erfolg der Tariferhöhungen wird ein bedeutender sein, insbesondere bei den Staatsbahnen, welche die Hauptmasse der Kohle bis an die Grenze durchgehends auf eigenen Linien befördern. Aus Böhmen sind im letzten Jahre rund 880 000 Wagen Braunkohle nach dem Auslande befördert worden. Mehr als die Hälfte dieser Transporte entfällt auf die Aussig-Teplitzer Bahn, welche im Jahre 1899 im direkten Wagenverkehre 290 000 Wagen und durch Vermittelung ihres Um-

schlagplatzes anf der Elbe 185 000 Wagen in das Ausland verfrachtete. Auf das erstere Quantum gerechnet, würde die aufgelassene und nunmehr zur Wiedereinführung gelangende halbe Abfertigungsgebühr von 4 Kr. für den Wagen rund 1 200 000 Kr. ausmachen. Diese voraussichtliche Mehreinnahme wird indessen nicht gänzlich der Aussig-Teplitzer Bahn zufallen, da sie die Kohle nicht über die Grenze befördert, die Transporte gehen an die Buschtêhrader Bahn, die Staatsbahngesellschaft und die österreichische Nordwestbahn in Aussig über. Die Nachbarbahnen werden nun an den Tarifaufschlägen nach einem bestimmten Schlüssel theilnehmen. Von Wichtigkeit für die Aussig-Teplitzer Bahn ist der Umstand, ob es ihr möglich sein wird, auch die Kohlentarife für den Elbeumschlagsverkehr in Aussig zu erhöhen. Vorläufig ist eine diesbezügliche Veröffentlichung noch nicht erfolgt. Dagegen haben die Staatsbahnen für ihren Elbeumschlagsverkehre in Rosawitz die erhöhte Abfertigungsgebühr bereits angekündigt. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird dies auch bezüglich des Elbeumschlagsverkehres der Aussig-Teplitzer Bahn in Aussig geschehen, in welchem Falle die Einnahmen dieser Bahn eine weitere Steigerung erfahren dürften. Die Aussig-Teplitzer Bahn verfrachtet nach der Elbe, wie oben erwähnt, 185 000 Wagen Kohle jährlich. Bei Einhebung der vollen Abfertigungsgebühr würde nun eine Mehreinnahme von 700 000 Kr. in die Erscheinung treten. Die Buschtêhrader Bahn war an dem Kohlenverkehre nach dem Auslande im Jahre 1899 mit rund 100 000 Wagen betheiligt, wovon etwa 65 000 Wagen an die bayerischen Staatsbahnen übergegangen sind. Die Steigerung der Einnahmen der Buschtêhrader Bahn, die aus der Erhöhung der Kohlentarife zu erwarten ist, wird auf 250 000 bis 300 000 Kr. geschätzt. Bei allen diesen Schätzungen wird von der Voraussetzung ausgegangen, dass die böhmische Braunkohlenausfuhr nach Deutschland infolge der Vertheuerung der Tarife keine Beeinträchtigung erleidet. Den grössten Nutzen aus der Erhöhung der Kohlentarife werden jedenfalls die Staatsbahnen ziehen, die mehr als 250 000 Wagen Kohle jährlich nach dem Auslande befördern.

— **Die Kohlentarife der österreichischen Eisenbahnen.** In der Gesellschaft österreichischer Volkswirthe hielt kürzlich Professor Freud von der Exportakademie einen Vortrag über Tariffragen, in welchem er die österreichischen Kohlentarife sowie die Bedeutung der Eisenbahntarife bei den Handelsverträgen besprach. Der Vortragende bemerkte einleitend, dass er seine Darlegungen über die Kohlentarife von den derzeitigen Verhältnissen auf dem Kohlenmarkte losgelöst betrachtet wissen möchte. Die Erfahrung lehre nämlich, dass bei günstiger Geschäftslage der Einfluss des Frachtentarifes auf den Waarenpreis zumindest sehr überschätzt werde. Es handle sich darum, die Frage klarzustellen, ob die österreichische Industrie bezüglich der Kohlentarife ungünstiger daran sei als die deutschen Wettbewerber. Die billigsten Tarife für Kohle in Oesterreich besitzen die Staatsbahnen und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ein Vergleich der Tarife dieser Eisenbahnen mit den Tarifen Deutschlands zeige, dass bis 230 km Entfernung bei ununterbrochenem Durchlauf über eine der genannten Bahnen die Tarife in Oesterreich theurer seien als diejenigen Deutschlands. Bezüglich der Staatsbahnen kommen wohl Entfernungen von mehr als 230 km in Betracht. Was jedoch die Nordbahn anbelange, so sei die Lage des Ostrauer Reviers eine derartige, dass die weitest gelegene Station Wien-Nordbahn nur 279 km entfernt sei. Daraus folge, dass die Frachtsätze aller Stationen südlich von Ostrau bis Drösing höher sind, als diejenigen in Deutschland, während die Frachtsätze von Drösing südlich bis Wien billiger sind. Auch für das von Ostrau nördlich gelegene Gebiet der Nordbahn sei das Verhältniss gleich ungünstig, da die Station Krakau von Ostrau nur 157 km weit entfernt ist. Aber auch das relativ günstige Verhältniss der Frachtsätze auf grössere Strecken ändere sich zu seinem Nachtheile, wenn zum Bahntransport mehr als eine Bahnverwaltung in Anspruch genommen werden muss. In diesem Falle werden die Frachtsätze nicht durchgerechnet, sondern es beginne bei dem Uebergange von einer Bahn auf die andere wieder eine höhere Staffel. Deswegen habe derjenige Industrielle, der Kohle von dem Revier einer anderen Bahn beziehen muss, als derjenigen, an welcher er ansässig ist, keinen Vortheil von den billigen Tarifen. Der Vergleich der deutschen Tarife mit den Tarifen der österreichischen Privatbahnen (ausschliesslich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ergebe jedoch ein noch weitaus ungünstigeres Bild. Die Tarife der österreichischen Privatbahnen sind nicht nur auf kurzen, sondern auch auf langen Entfernungen viel höher als diejenigen Deutschlands, was vom Vortragenden an der Hand eines umfangreichen Ziffernmateriales nachgewiesen wurde. Die Ermässigungen, welche die einzelnen Eisenbahnen, sei es im Kartirungswege, sei es im Rückvergütungswege, gewähren, können natürlich nicht ausreichen, die Unterschiede Oesterreichs auszugleichen, da selbst doppelt so hohe Frachtsätze in Oesterreich gegenüber Deutschland nicht selten seien. Der Vortragende kam auch auf das System des Frachtnachlasses zu sprechen, durch welches mehr oder weniger geringe Ermässigungen für den Fall der Auslieferung einer bestimmten Menge gewährt werden. Der Industrielle sei hierdurch verhindert, die Geschäftslage anszunutzen und Kohle aus einem anderen Revier zu beziehen, da er sonst die hoch gespannte Auflieferungsmenge nicht erreiche und des ganzen Frachtnachlasses verlustig gehe. Bis auf jene Fälle, in welchen Kohlen auf lange Entfernungen im direkten Durchlauf von den Linien der Staatsbahnen bezogen werden, seien die Kohlenbezüge in Oesterreich weitaus theuerer als in Deutschland. Auf die Stellung des Eisenbahntarifes im Handelsvertrage übergehend, erwähnte der Vortragende, dass es jetzt an der Zeit sei, dieser Frage näherzutreten. Der Ausfuhrtarif ohne bestimmte Richtung komme nach der derzeitigen Fassung des Artikels 15 im Handelsvertrag mit Deutschland dem deutschen Erzeugniss ebenso zu wie dem österreichischen. Umgekehrt sei Oesterreich-Ungarn berechtigt, die deutschen Ausfuhrtarife ohne bestimmte Richtung in Anspruch zu nehmen. Da jedoch der Durchgangsverkehr deutscher Güter durch Oesterreich grösser sei als derjenige österreichischer Güter durch Deutschland, so führe dieses System dazu, dass Oesterreich auf dem wichtigsten Wettbewerbsgebiete, nämlich im Osten, seinen deutschen Wettbewerber durch billige Eisenbahntarife fördere. Auf eine Anfrage erwiderte der Vortragende, dass die Lösung der Tariffrage keine leichte sei und dass der Einfluss des Staates auf die Privatbahnen infolge einer Selbstverwaltung der letzteren ein beschränkter sei. Es fehle vor allem das Verlangen nach Lösung und Verbesserung des Tarifes derjenigen, welche angeblich der Schuh drücke, der Grossindustriellen, Grosskaufleute und des grossen Publikums. Man verlange kurzweg billige Tarife und ahne gar nicht, wie letztere gefährlich werden können namentlich dann, wenn hierdurch die Einfuhr von auswärts ins unermessliche steige. Was Ungarn betreffe, so seien dort die Kohlentarife billiger als in Oesterreich, dagegen seien Getreidetarife in Oesterreich im allgemeinen billiger als in Deutschland, allerdings nur bei ununterbrochenem Durchlauf der Linie. Die weitere Frage an den Vortragenden, welcher Meinung er über die Ausfuhrtarife mit Richtung und ohne Richtung sei, wurde von ihm dahin beantwortet, dass er für Ausfuhrtarife mit Richtung sei, die auch von den Interessenten verlangt werden würden.

— **Ueber die Kohlenwerke der Südbahn** sind vielfach ganz abenteuerliche Vorstellungen verbreitet. Die Südbahn hat bekanntlich im vorigen Jahre, da sich ein günstiger Anlass bot, ein kleines Kohlenlager in Südsteiermark, unweit Cilli, erworben und für die Schürf- und Förderungsarbeiten à fonds perdu einen Höchstbetrag von 100 000 Kr. ausgesetzt. Aus dieser Ziffer allein geht hervor, wie unbedeutend das ganze Unternehmen ist. Dabei ist nicht in Abrede zu stellen, dass die bisher vorgenommenen Grabungen recht günstige Ergebnisse gebracht haben und die Aussicht besteht, dass sich das kleine Anlagekapital vielleicht schon in den nächsten Jahren sehr gut verzinsen wird. Wenn jedoch auch die kühnsten Hoffnungen in Erfüllung gehen, so wird die geförderte Kohlenmenge nur einen verschwindenden Bruchtheil des ungeheueren Kohlenbedarfs darstellen.

— **Ausgestaltung des bosnischen Bahnnetzes.** Der Gemeinderath von Spalato hat beschlossen, eine Abordnung nach Wien zu entsenden, damit dieselbe bei dem Kaiser und den Ministern Audienz nehme und dahin wirke, dass bei den Verhandlungen mit Ungarn wegen Baues der bosnischen Eisenbahnen die österreichische Regierung für den Bau der Eisenbahnlinie Spalato-Arzano-Bugojno wirke. Der Ministerpräsident, welcher der Abordnung mittheilte, dass der Kaiser verhindert sei, dieselbe zu empfangen, sowie der Eisenbahnminister versicherten der Abordnung, dass die österreichische Regierung an dem Baue der erwähnten Eisenbahn festhalte und hoffe, dass sie keine unüberwindlichen Hindernisse auf anderer Seite finden werde. Alle Gemeinden Dalmatiens, ohne Rücksicht auf ihre Parteirichtung, sandten Depeschen an die kaiserliche Kabinetskanzlei mit der Bitte, dass die in Rede stehende Eisenbahn sobald wie möglich erbaut werden möge im Interesse des Handels und der Volkswirthschaft Oesterreichs und des Landes Dalmatien, welches letztere zufolge der Weinzollklausel und der wiederholten Elementarunfälle eine sofortige und dauernde Hilfe benöthige.

Die Handelskammer von Agram hat den Bau der Bahnlinie, durch welche den wirthschaftlichen Interessen Bosniens und Dalmatiens Rechnung getragen werde, sympathisch begrüsst.

— **Torontáler Komitatslokalbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat anlässlich der Uebernahme des Gesammtbetriebsnetzes der vorgenannten Lokalbahnen durch die Direktion der ungarischen Staatsbahnen eine vollständige Aufbesserung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft, deren missliche Lage in erster Linie auf die zu breit angelegte Bauthätig-

keit derselben zurückzuführen ist, und zwar im Einvernehmen mit der Direktion der Gesellschaft beschlossen und gestattet, dass im Interesse der Durchführung dieser Maassnahme ein Anlehen in der Höhe von 2500000 Kr. aufgenommen werde. Der aus der Begebung dieses Anlehens zu erzielende Geldbetrag wird der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellt werden, welche daraus sowohl die Schuldenlast der Gesellschaft decken, als auch verschiedene Investitionen vornehmen wird.

Vereinsausland.

— **Der Unfall auf der Pariser Stadtbahn.** Um möglichst genau die Bedingungen zu erproben, unter denen am 19. Oktober bei der Place de la Concorde der Zusammenstoss von hinten stattfand, hat die Verwaltung in der Nacht während der Betriebsruhe Versuche mit zwei ganz gleich zusammengesetzten und belasteten Zügen angestellt; die Fahrgäste waren durch Sandsäcke ersetzt. Eine Reihe von Proben soll ergeben haben, dass die Führer der beiden Züge trotz der an Ort und Stelle ziemlich starken Steigung ihre Züge hätten anhalten können und dass dazu eine Entfernung von wenigen Metern genügt.

— **Pariser Ringbahn.** Der Zuschlag auf die Bauarbeiten der zweiten Linie der „Metropolitain“ (von Vincennes nach Boulogne über die äusseren Boulevards) hat vor dem Handelsgericht stattgefunden. Die Arbeiten sind in neun Loose getheilt, die alle, im Gegensatz zu der ersten Linie, sofort Abnehmer fanden und zwar zu Preisen, welche der Stadt Paris erhebliche Ersparnisse sichern. Der Zuschlag der Loose erfolgte zu Preisen, welche sich zwischen 15 und 24 % unter dem Voranschlage bewegen. Die Arbeiten sollen nächstens beginnen; man schätzt ihre Dauer auf zwei Jahre.

— **Beschleunigung des Eisenbahnverkehres zwischen Paris und Calais.** Die französische Nordbahn beschäftigt sich zur Zeit damit, die Fahrzeit zwischen Paris und London noch zu verkürzen. Der schnellste Zug durchläuft die Strecke Paris-Calais in 3 Stunden 35 Minuten. Vorigen Sonnabend leistete ein Versuchszug die 300 km in 3 Stunden; auf der Rückfahrt wurden 3 Stunden 10 Minuten gebraucht. Die Schnelligkeit des Versuchszuges betrug laut „Figaro“ an gewissen Stellen 140 km in der Stunde, wenn man die beim Anfahren verloren gehende Zeit und die Verlangsamung der Fahrt an gefährlichen Abzweigungsstellen in Betracht zieht.

— **Ausbau des französischen Staatsbahnnetzes.** Die schon verschiedentlich als nöthig erkannte Verbesserung des Verkehres des französischen Staatsbahnnetzes von der Loire nach Paris ist jetzt auch von dem Oberen Rath für Handel und Industrie begutachtet worden. Derselbe erklärte die Verlängerung des Staatsbahnnetzes von Chartres nach Paris als dringlich.

— **Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.** Die „Schweizer Zeitung“ will von zuverlässiger Seite aus Bern in Erfahrung gebracht haben, dass die Nachricht von einem Angebot nordamerikanischer und anderer Banken für die Beschaffung des Kapitals zur Eisenbahnverstaatlichung sich bestätigt. Es soll sich um ein amerikanisch-englisch-französisch-deutsch-schweizerisches Unternehmen unter Leitung von Dr. Siemens handeln, welches der Eidgenossenschaft 300000000 Franken zu 4 % anbiete. Die Verhandlungen sollen so gut wie abgeschlossen sein und das ganze Unternehmen in engem Zusammenhang mit dem soeben glücklich erfolgten Abschluss der Verhandlungen über den freihändigen Rückkauf der schweizerischen Centralbahn stehen. Es soll ferner die Meinung bestehen, dass auch der freihändige Rückkauf der anderen Bahnen in nicht allzuferner Zeit folgen werde.

— **Zur Revision der russischen Getreidefrachttarife.** Wie der „St. Petersburger Herold“ mittheilt, hat sich das Blatt „Nasche Chosjaistwo“ (Unsere Wirthschaft) jetzt, allerdings etwas verspätet, auf dem Kampfplatze gemeldet, denn die Verhandlungen in der Kommission sind bereits beendet; trotzdem entbehren die Ausführungen dieses Organes der wirthschaftlichen Interessen der landwirthschaftlichen Bevölkerung nicht des allgemeinen Interesses. Das Blatt stellt zunächst fest, dass die russischen Getreidetarife zu hohe sind, beispielsweise im Vergleich zu den Tarifen Amerikas, und wünscht bedingungslos deren Ermässigung. Von den Getreidetarifen hängt zu einem grossen Theil das Wohl der Landwirthe ab. Man spricht in Russland, erklärt das Blatt, dass die Zölle im Auslande die russischen Getreidepreise drücken, aber der Schaden von dieser Seite ist nicht so gross. Die eigenen Einfuhrzölle üben eine schlechtere Wirkung auf die Getreidepreise. Die ganze Schwere der Zölle lastet auf der Landwirthschaft und die Landwirthe müssen so viel Getreide verkaufen, wie sie nur immer entbehren können, und manche verkaufen noch mehr, so dass sie sich wissentlich der Noth preisgeben. Alles das geschieht nur deshalb, um sich auch nur das Nothwendigste anzuschaffen und die Wirthschaftskosten zu bestreiten. Wären die Getreidetarife billiger, so brauchten die Landwirthe weniger Getreide zu verkaufen, um dieselbe Einnahme zu erzielen. Selbstverständlich veranlasst ein zu grosses Angebot das Fallen der Preise. Die Revisionskommission sollte dahin streben, die allzu grossen Ausgaben für den Eisenbahnbetrieb, die eine Folge der Begünstigung der Eisenindustrie und anderer Gewerbezweige sind, zu vermindern. Die hohen Schutzzölle müssen ermässigt werden. In der Revisionskommission sind keine Vertreter der sibirischen Landwirthschaft anwesend gewesen, wie wir in der „Wosstotschnoje Obosrenije“ lesen, und das sei ein nicht zu entschuldigender Mangel. Das Getreide ist einstweilen die einzige Waare Sibiriens, welche es auf die auswärtigen Märkte schicken kann, das hätte beachtet werden müssen. Unter anderem hätte Sibirien in der Frage, ob der Differentialtarif beibehalten werden soll, ein Wort mitzureden, da voraussichtlich in dieser Frage scharfe Debatten für und wider stattfinden werden. Die Landwirthe des Reichsinnern erblicken in dem Differentialtarif die Ursache zum Niedergang der russischen Landwirthschaft und wollen ihn unter allen Umständen aufgehoben wissen, während die Interessen Sibiriens das Beibehalten des Tarifs erfordern.

Die Meinungsäusserung weicht allerdings in wichtigen Punkten von dem ab, was in den Verhandlungen der Getreidetarif-Revisionskommission ausgesprochen worden ist. Namentlich ist die Auffassung der Beachtung wohl werth, dass die Interessen der russischen Landwirthschaft mehr durch den Schutzzoll geschädigt werden, als durch die Zölle im Auslande, weil ersterer nur dazu da ist, um den Industrien die Möglichkeit zu gewähren, die Preise für ihre Erzeugnisse hoch zu halten und zwar auf einer Höhe, welche landwirthschaftliche Betriebe daran hindert, sich in so ausgiebigem Maasse, als das wünschenswerth und nothwendig ist, um die Bearbeitung des Bodens in sachgemässer Weise bewerkstelligen zu können, mit Geräthschaften neuester Bauart auszustatten. Die Folge hiervon ist das Verharren bei den veralteten Geräthschaften, die mangelhafte Bearbeitung des Bodens und im weiteren Verlaufe nicht zum geringsten Theile der häufige Ausfall an Ernten.

Es darf nie vergessen werden, dass das Gerede, als sei der Boden der „schwarzen Erde“-Gebiete ermüdet, natürlich unhaltbar und nur dazu bestimmt ist, von dem eigentlichen wunden Punkte die Aufmerksamkeit abzulenken. Ebenso wenig darf dem nicht Glauben geschenkt werden, dass Missernten heute häufiger auftreten als ehedem. Die Sache liegt vielmehr so, dass es heute nicht mehr möglich ist, die Schäden, die an dem Wohlstand des Volkes nagen, vor der Welt zu verdecken, während früher kaum die Regierung rechtzeitig von ihnen Kenntniss erhielt. Die Missernten sind in erster Reihe die Folge der unerhört unvollkommenen Art der Bearbeitung des überaus reichgesegneten Bodens, weil der Bauer nicht nur, sondern auch weite Kreise der grossen Besitzer noch immer den alten Hakenpflug gebrauchen, ein Werkzeug, das den schweren Boden kaum mehr als aufzureissen vermag.

Unter diesen Verhältnissen scheint uns die Auffassung des Blattes „Nasche Chosjaistwo“ nicht unrichtig zu sein, dass der russische Schutzzoll die Entwickelung des russischen Landbaues mehr schädigt, als der Auslandszoll, weil er den Bauer daran verhindert, die unerlässlich nothwendigen Geräthschaften preiswerth ankaufen zu können, um seinen Grund und Boden so zu bearbeiten, dass er die Fähigkeit erhält, auch unter weniger günstigen Witterungsverhältnissen nicht ganz zu versagen, was bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge fast alljährlich bald im Norden oder Süden, bald im Osten vorkommt. Was viel Kultur und sachgemässe Bearbeitung des Bodens vermag, zeigt der Westen des Reiches, in dem eine alte Kultur zu Hause ist, die einem ungleich viel weniger reichen Boden immer noch gute Mittelernten und zwar ziemlich gleichmässig Jahr um Jahr abzugewinnen weiss.

— **Neue Bestimmungen über die Lieferfristen auf den russischen Bahnen.** Am 15/28. Oktober d. J. sind die in der Nr. 113 der russischen Gesetzsammlung veröffentlichten neuen Bestimmungen in Kraft getreten. Die grundlegenden Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1891 sind auch in den neuen Vorschriften beibehalten, eine Aenderung ist nur in Bezug auf Einzelheiten eingetreten.

Die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ druckt, wie nachfolgend, das Gesetz von 1891 ab und bemerkt an den entsprechenden Stellen, welche Veränderungen durch die am 15/28. Oktober d. J. eingeführten neuen Bestimmungen geschaffen wurden.

Für Frachtgut bleiben die bisher bestehenden Bestimmungen in Kraft: „Für Frachtgut werden folgende Zeiten festgesetzt: 1. zwei Tage zur Absendung der Güter; 2 ein Tag für je 150

Werst der Entfernung, welche die Güter bei wagenweiser Verladung im direkten Verkehre zurückzulegen haben, und ein Tag für je 120 Werst für pudweise beförderte Güter im direkten Verkehre sowie für alle Sendungen im Lokalverkehre. Bei der Berechnung der Lieferfristen werden Entfernungen bis zu 25 Werst nicht berücksichtigt, Entfernungen über 25 Werst gelten als volle Tagstrecke; 3. ein Tag für die Uebergabe der Güter von einer Eisenbahn auf die andere." Die neue Ergänzung zu diesem Punkte setzt für die Umladung von Gütern aus Wagen von Vollbahnen in Wagen schmalspuriger Bahnen oder umgekehrt einen Tag fest.

Für Eilgut bleiben folgende Bestimmungen bestehen: „1. für die Abfertigung der Güter wird ein Tag zugestanden; 2. für Entfernungen bis zu 300 Werst ein Tag, bis zu 600 Werst zwei Tage, bis zu 1000 Werst drei Tage, für je 400 Werst über 1000 Werst ein Tag; 3. die Uebergabe von einer Bahn auf eine andere wird mit 100 Werst gerechnet, die zu der Gesammtentfernung zu rechnen sind; 4. zu der Gesammtentfernung werden je 200 Werst gerechnet, wenn: a) die Güter aus Wagen von Vollbahnen in Wagen von schmalspurigen Bahnen oder umgekehrt umgeladen werden; b) bei der Uebergabe an Knotenpunkten, wo die Uebergabe technisch erschwert ist; c) wenn die Güter auf Barken oder Fähren über Flüsse gesetzt werden müssen." Der Punkt a) ist dahin ergänzt worden, dass die Bestimmungen auch bei verschiedengleisigen Strecken ein und derselben Bahn Gültigkeit haben.

Die Bestimmungen über die Zeiten auf Bahnen mit schwachem Verkehre sind aufgehoben. Die neuen Regeln berühren nicht Sonderbestimmungen über den Zustellungstermin von Gütern, wie beispielsweise von Vieh.

— **Eisenbahn Orenburg-Taschkent.** Die Absteckungsarbeiten für diese Eisenbahnlinie sind seit Ende September d. J. in vollem Gange und sollen noch in diesem Jahre beendigt werden. Zur Beschleunigung der Arbeiten sind vier Gruppen von Ingeniören von verschiedenen Punkten der Linie gleichzeitig an die Arbeit gegangen. Für die rasche Förderung des Baues ist es von grosser Wichtigkeit zu ermitteln, in welchem Maasse der Syr-Darja für den Transport von Baumaterialien wird verwendet werden können. Gegenwärtig wird, wie dem „Russki Turkest." zu entnehmen, das Fahrwasser dieses Flusses daraufhin untersucht. Es ist zu erwarten, dass der Syr-Darja viel zur Erleichterung und Beschleunigung des Baues wird beitragen können, da Fahrzeuge bis zu $2^1/_2$ Fuss Tiefgang jederzeit den unteren Lauf des Flusses befahren können.

— **Nikolaibahn.** Die deutsche „St. Petersburger Zeitung" veröffentlicht ein kaiserliches Handschreiben, das eben 50 Jahre alt geworden ist und das von dem Interesse Kenntniss gibt, das der Kaiser dem Bau der nach ihm benannten Bahn zwischen Petersburg und Moskau entgegenbrachte. Es ist ja bekannt, dass vor Beginn des Baues der Bahn die Meinungen über die Linienführung der geplanten Eisenbahn sehr weit auseinandergingen.

Während die einen verlangten, die Bahn solle nicht nur die beiden Residenzen auf dem nächsten Wege mit einander verbinden, wünschten andere alle in der Nähe gelegenen Städte gleichfalls zu berühren, um das grosse und kostspielige Unternehmen möglichst weiten Kreisen nutzbar zu machen; endlich fanden sich dritte, die zur Vermeidung baulicher Schwierigkeiten jeden Sumpf oder jeden kleinen Hügel zu umgehen versuchten. Kurz, die Meinungen gingen soweit auseinander und die einzelnen Vertreter derselben hielten so fest an dem Vorgefassten, dass es schliesslich nothwendig wurde, die Allerhöchste Entscheidung einzuholen.

Der Kaiser Nikolai liess in der Konferenz jeden seine Meinung vortragen und auch vertheidigen, nahm darauf ohne zu reden ein Lineal vom Tisch, verband die beiden Grossstädte Petersburg und Moskau durch einen geraden Strich und befahl die Bahn genau in der Linienführung zu bauen. Thatsächlich ist der Bau der 604 Werst langen Bahn nur auf im ganzen rund 30 Werst von den vorgezeichneten Linien abgewichen.

Damit hatte der Kaiser dem wirthschaftlich richtigen Gedanken zum Siege verholfen, dass zwischen zwei Punkten, unter denen mit grösster Sicherheit ein lebhafter Austausch von grossen Gütermengen und ein reger Personenverkehr erwartet werden kann, eine möglichst direkte Verbindung hergestellt werden muss. Bei der Nikolaibahn hat die Richtigkeit dieses wirthschaftlichen Gesichtspunktes volle Bestätigung gefunden. Das Interesse, das der Kaiser aber an der Bahn durch diesen Streit und seine Entscheidung gewonnen hatte, brachte er durch Besichtigung der Bauten und Bereisung der Theilstrecken zum Ausdrucke. Aus Anlass einer solchen Reise erfolgte nachstehendes

Allerhöchstes Handschreiben an den Oberdirigirenden der Wegekommunikationen und öffentlichen Bauten, General der Infanterie, Generaladjutanten Grafen Kleinmichel.

Graf Peter Andrejewitsch! Meine gegenwärtige Reise habe Ich auf der St. Petersburg-Moskauer Eisenbahn angetreten und bin auf der Norddirektion derselben von St. Petersburg bis bis zur Station Tschudowo — und auf der Süddirektion von Wyschni-Wolotschok bis zum Dorfe Kolzowo, jenseits Twer, gefahren. Zu Meiner aufrichtigen Befriedigung habe Ich diese Bahnstrecken in Beziehung auf die Vortrefflichkeit ihres Baues, die Schönheit der ausgeführten Arbeiten, die Sorgfalt in der Erhaltung und die musterhafte Ordnung in der Verwaltung in einem Zustande befunden, der Meine Erwartungen übertrifft. Ein so glänzender Erfolg in dieser nützlichen, verwickelten und schwierigen Unternehmung, welche unter Ihrer unmittelbaren Leitung und unermüdlichen Aufsicht zustande kommt, legt Mir die Verpflichtung auf, Ihnen jetzt aufs neue Meine lebhafteste und innigste Erkenntlichkeit für die von Ihnen übernommenen Mühen auszusprechen.

Der rastlose Eifer, mit dem Sie stets Meine Entwürfe in dem Ihnen anvertrauten wichtigen Zweige der Staatsverwaltung in Ausführung bringen, dient Mir als Bürgschaft, dass Mein lebhaftester Wunsch, die Verbindung Meiner Hauptstädte durch eine Eisenbahn hergestellt und zum 1. November 1851 in Ausführung gebracht zu sehen, verwirklicht werden wird. Ich verbleibe Ihnen für immer wohlgewogen.

Das Original ist von Sr. Majestät dem Kaiser Allerhöchsteigenhändig unterzeichnet:

Nikolai.

Moskau, den 10. September 1850.

Heute ist die Nikolaibahn wohl diejenige normalspurige Bahn, die in Russland die höchsten Einnahmen auf eine Werst erzielt. Aus dem eben für das Jahr 1899 bekannt gegebenen Betriebsberichte ist ersichtlich, dass die Einnahmen dieser Bahn 33 932 188 R. und die Ausgaben 15 603 757 R. betragen haben.

— **Eisenbahnbauten in Korea.** „Engineering" enthält einen interessanten Aufsatz über die Entwickelung von Verkehr und Handel in Korea. Wir entnehmen ihm, dass die Arbeiten an der Linie Soül-Fusan wegen finanzieller Schwierigkeiten noch nicht begonnen wurden, dagegen sind einleitende Schritte gethan, um die Konzession zum Bau einer Kleinbahn (light railway) zwischen der Hauptstadt und Mokpo zu erlangen. Mokpo ist ein aufblühender Hafenort, ziemlich in der Mitte zwischen Schanghai und Nagasaki und besitzt einen recht guten Hafen. Die neue Linie würde mehrere wichtige Städte berühren, neue Gegenden erschliessen und sich dadurch gut rentiren. Soül selbst besitzt jetzt eine elektrische Strassenbahn von neun Meilen Länge, so dass die Koreaner nun auf mannigfache Weise mit westlicher Kultur in Verbindung treten können. Es soll nun auch mit dem Bau der Linie Soül-Wiju begonnen werden. Den Bauauftrag haben französische Ingeniöre erhalten.

„Engineering" theilt bei dieser Gelegenheit mit, dass nach Ansicht des englischen Konsuls in Korea im ganzen Osten für den Handelsverkehr viel mehr geschehen könnte, wenn die englischen Kaufleute die Landessprachen lernen und sich mehr den Verhältnissen des jeweiligen Landes anpassen würden, doch schienen sie nicht im entferntesten daran zu denken. Dagegen hätten die Deutschen, welche „immer praktischer als die Engländer seien", sehr schnell die Nothwendigkeit erkannt, die betreffenden Landessprachen zu beherrschen, und es gäbe im Osten wohl kaum ein deutsches Handelshaus, in welchem nicht wenigstens eine Persönlichkeit mit den Eingeborenen in ihrer Sprache geschäftlich verhandeln könnte. In Korea sei eine englische und eine deutsche Firma; es sei beinahe überflüssig zu sagen, dass die deutsche Firma einen Angestellten habe, der koreanisch spräche, die englische dagegen nicht.

— **Niederländisch-südafrikanische Eisenbahn.** Im Gegensatz zu der Auffassung der „Times" und anderer Cityblätter, welche wir in voriger Nummer auszugsweise wiedergaben und wonach es nur des Machtspruchs der englischen Regierung bedürfe, um die Transvaalbahn einfach zu konfisziren, führt die „Financial Times" in einem längeren Artikel nach Mittheilung der „M. A. Ztg." aus, dass eine derartige Behandlung in vollem Widerspruch mit den Anschauungen stehe, die mit Rücksicht auf Privateigenthum in England gang und gäbe sind. Wenn der Lehrsatz zu Recht bestände, dass eine neue Regierung nicht verpflichtet sei, eingegangene Verpflichtungen ihrer Vorgängerin einzuhalten, so würden Engländer, deren Interessen über den ganzen Erdkreis zerstreut sind, wohl am ersten dagegen Einspruch zu erheben haben. Wo bliebe der so berühmte Schutz, den die englische Flagge gewähren soll, wenn unschuldige dritte Personen, die im Besitz wohlerworbener Rechte in Transvaal sind, keine Ansprüche auf gerechte Ablösung hätten, wenn sie mit Rücksicht auf die öffentliche Politik ganz einfach ihrer Rechte entsetzt würden? Es gebe nur einen Weg, der sich für englische Staatsmänner schicke, um die aus dem Kriege hervorgehenden finanziellen Fragen zur Erledigung zu bringen, und das sei zu vergessen, dass England Eroberer des Landes sei. Das grosse englische Reich könne

sich nicht überall und immer auf die Macht und Gewalt stützen; es brauche auch eine Grundlage des guten Willens. Es sei besser, bei der Ablösung ordnungsmässig erlangter Rechte sich auf die Seite der Grossmüthigkeit als auf die der Ungerechtigkeit zu verirren. Der neue südafrikanische Staat möge sich wieder in den Besitz verschiedener Gerechtsame setzen, deren sich die übel berathene Krüger'sche Regierung begeben hat. Wenn unverantwortliche Heisssporne für eine Politik kühner und brutaler Konfiskation seien und damit recht behalten sollten, so würde England nur die in früheren Jahren bei der Sklavenbefreiung begangenen Irrthümer, und zwar in weit stärkerem Maasse wiederholen. Franzosen, Deutsche, Holländer und selbst Engländer, welche ihrer Rechte ohne genügende Entschädigung beraubt würden, seien viel schwieriger zu versöhnen als die hartnäckigen Buren. Es liege vielleicht im Interesse der Allgemeinheit, die Bahn im Wege der Enteignung zu erwerben und Konzessionen, die einer vollkommenen industriellen Freiheit im Wege stehen, zu beseitigen. Aber dies müsste ohne den Gedanken einer rachsüchtigen Wiedervergeltung bewirkt werden, den man in die Beurtheilung dieser Ansprüche hineinzuschmuggeln versucht. Wenn in einigen Beziehungen die Bahn politischen Zwecken gedient habe, wie dies zugestandenermaassen (?) der Fall sei, so sei dies dem Gesetz zuzuschreiben, dem sich die Gesellschaft nicht entziehen konnte. Die Engländer sollten nicht vergessen, dass, wenn die Bahn überhaupt bestehe, es im wesentlichen die Kurzsichtigkeit der Kapregierung war, die sich den Eröffnungen entgegengestellt hat, welche der Präsident Krüger Anfang der achtziger Jahre betreffs einer direkten Bahn von Kimberley gemacht hat. England als loyales Land könne der Bahnverwaltung keinen Vorwurf machen, dass sie ihrer Regierung, der sie durch Verträge in vielen Beziehungen unterworfen war, strikt gefolgt ist. In Wirklichkeit hätte sie keine Wahl gehabt und das Verbrechen sei nicht so gross, dass man die höchste Strafe dafür in Vorschlag bringen dürfe. Obwohl im Kriegszustande, habe die Transvaalregierung ihre Verpflichtungen bei der Rothschild-anleihe, bei den Selatibahn-Obligationen, welche von Engländern begeben wurden, bei der einer englischen Gesellschaft gehörigen Pretoria-Pietersburgbahn pünktlich innegehalten, während nach Einnahme von Transvaal durch die Engländer die Zinsscheine dieser Gesellschaften nicht bezahlt worden sind. Vom englischen Standpunkt aus sei es anzuerkennen, wenn die Regierung vorsichtig die Verpflichtungen prüft, die von den Burenregierungen eingegangen worden sind. Aber begründete Verpflichtungen, welche aus Zeiten lange vor dem Kriege herrühren und welche keinerlei Beziehung zu dem Kriege haben, seien ganz anders zu behandeln.

Bücherschau.

— **Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, elektrische Centralanlagen Berlin 1900.** Im Buchhandel zu beziehen durch Julius Springer in Berlin. Preis 10 ℳ.

Das erst 1896 in der obigen Buchhandlung erschienene Verzeichniss der von Siemens & Halske erstellten elektrischen Centralanlagen ist soeben neu aufgelegt worden, da die Firma in der verhältnissmässig kurzen Zeit von vier Jahren eine so beträchtliche Anzahl neuer Anlagen errichtet und so viele der alten erweitert hat, dass es nicht mehr ein richtiges Bild ihrer umfangreichen Thätigkeit gewährte. Das vorliegende vollständige Verzeichniss bildet ein 354 Seiten starkes, aus zwei Theilen bestehendes Werk, deren erster eine Aufzählung in alphabetischer Reihenfolge der 166 Centralanlagen sowie Angaben über Erbauungs- bezw. Erweiterungsjahr, System, Spannung, Antriebskraft, Gesammtleistung und Art des Leitungsnetzes enthält. Der zweite Theil besteht dagegen aus einer Sammlung erschöpfender, zum Theil bereits früher in technischen Zeitschriften erschienener Beschreibungen einer grösseren Anzahl der Anlagen. Die Ausstattung des Werkes lässt nichts zu wünschen übrig, was ganz besonders von den Abbildungen gilt. Besser als durch lange Erörterungen wird die Thätigkeit der Firma und zugleich der Aufschwung, den die elektrische Industrie in den letzten Jahren trotz der kriegerischen Ereignisse genommen hat, durch einige dem Verzeichnisse entnommene Zahlen veranschaulicht. Seit 1896 hat die Siemens & Halske Aktiengesellschaft nicht weniger als 34 Anlagen in Deutschland und 36 im Auslande errichtet und dem Betriebe übergeben, während weitere 30 am 1. Januar d. J. im Bau begriffen waren.

Unter den ausführlicher besprochenen Anlagen, soweit sie noch nicht in Fachblättern Erwähnung gefunden haben, verdienen u. a. besonderes Interesse: die Kraftübertragungsanlage in Eichdorf bei Grünberg in Schlesien durch verschiedene Einzelheiten und durch die hohe Spannung von 10000 Volt, welche hier Verwendung gefunden hat; die des städtischen Elektrizitätswerkes in Görlitz; die der Kraftübertragungsanlage Rand Central Electric Works in Johannesburg am Witwatersrand, welche den hier zerstreut liegenden Goldminen elektrischen Strom für ihre zahlreichen Betriebe und zugleich Strom für elektrische Beleuchtung liefern. Bei der Errichtung dieser Anlage waren Schwierigkeiten mannigfachster Art zu überwinden, wie gänzlicher Mangel geübter Arbeiter bei der Aufstellung der Maschinen, das Fehlen jeglicher Wohngebäude am Aufstellungsorte, Umständlichkeit der Heranschaffung von Materialien und Lebensmitteln, klimatische Unbilden usw. Erwähnt sei noch die elektrische Centrale Warnsdorf in Böhmen, bei der mehrphasiger Wechselstrom in Anwendung gelangt ist und trotz vielfach geäusserter Bedenken sich sowohl zum Betriebe der Motoren als auch zur Erzeugung von Licht als geeignet erwiesen hat.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 27. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 21,3 km lange Strecke Bolecin-Jaworzno der k. k. österreichischen Staatsbahnen und die Abzweigungen der vorgenannten Strecke von Kilometer 11,286 zur Ladestelle Mathildegrube (0,729 km) und von Jaworzno zur Ladestelle Domsgrube (0,9 km), welche am gleichen Tage für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet wurden, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 27,48 km lange Strecke Landshut-Rottenburg der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 3. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Abfertigungsbefugnisse der bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Aufgabe von Gütern in Wagenladungsmengen (letztere nur nach vorausgegangener Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung) eröffneten Personenhalte- und Ladestelle Beckòw der Strecke Hliboka-Berhometh der Bukowinaer Lokalbahnen sind am 25. Oktober l. J. auch auf die Abgabe von Gütern in Wagenladungsmengen unter der gleichen Beschränkung, welche für die Güteraufgabe festgesetzt ist, erweitert worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Gesammtverkehr eröffnete Station Kisseleu der Strecke Luzan-Zaleszczyki wird vom 1. Januar 1901 ab in eine Personenhaltestelle mit der Befugniss für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Wagenladungen eingerichtet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November wird die 10,31 km lange normalspurige Nebenbahnstrecke Nierstein-Undenheim-Köngernheim mit den Stationen Dexheim, Dalheim und Friesenheim für den allgemeinen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Annahme und Abfertigung von Privatdepeschen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Für diese Strecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 sowie die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Die Entfernungen, welche der Frachtberechnung zwischen den neuen Stationen im Verkehr mit den Stationen des Dir.-Bez. Mainz, sowie im Verkehr mit jenen der preuss. Staatsbahnen und der oldenburg. Staatsbahn zu Grunde zu legen sind, werden in die bezügl. Nachträge zu den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen aufgenommen. Ueber dieselben ertheilen die genannten Stationen Auskunft. Die Beförderungspreise für Personen, Reisegepäck und Leichen sind im Nachtrag II zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, Heft B enthalten. Für die Beförderung von lebenden Thieren sind die Bestimmungen des deutschen Eisenbahnthiertarifs, Theil I, sowie des Staatsbahn- und des Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarifs, Theil II vom 1. April 1898 maassgebend. Der Fahrplan für die neuen Stationen wird rechtzeitig zum Aushang gebracht.

Am 1. November wird auch die Gleisverbindung zwischen der Station Nierstein und dem Hafen daselbst für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die zur Erhebung kommenden Gebühren betragen eine Mark für den Wagen, ohne Rücksicht auf das in demselben enthaltene Gewicht.

Mainz, den 28. Oktober 1900. (2726)
Königl. preuss. und grossh. hess. Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Theilstrecke Gütersloh-Laer der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Am 1. November 1900 wird die an die Station Gütersloh der königlich preussischen Staatseisenbahn anschliessende, 32,6 km lange, normalspurige Theilstrecke Gütersloh-Laer der Teutoburger Wald-Eisenbahn mit den Stationen:

Gütersloh T. W. E. (Bahnhof),
Blankenhagen (Haltepunkt),
Marienfeld (Haltestelle),
Harsewinkel (Haltestelle),
Niedick (Haltestelle),
Versmold (Bahnhof),
Müschen (Haltestelle),
Laer T. W. E. (Bahnhof)

dem allgemeinen Verkehr zur Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern übergeben.

Haltepunkt Blankenhagen dient nur dem Personenverkehr.

Die Haltestellen Marienfeld, Müschen und Niedick sind nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet.

Fahrzeuge, zu deren Ver- bezw. Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nicht angenommen bezw. ausgeliefert.

Verladerampen (Seitenrampen) sind vorhanden in Gütersloh T. W. E., Harsewinkel und Versmold.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist von und nach allen Stationen ausgeschlossen.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1892, sowie der besonderen für den Betrieb der Teutoburger Wald Eisenbahn gültigen Bestimmungen.

Der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern im Binnenverkehr ist vom Tage der Betriebseröffnung an gültig und kann von der Betriebsverwaltung in Gütersloh zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Die örtliche Leitung des Betriebes erfolgt durch die Betriebsverwaltung in Gütersloh i/Westf. und sind an dieselbe alle auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezüglichen Korrespondenzen zu richten.

Tecklenburg, im Oktober 1900. (2727)
Die Direktion
der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

---

2. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Ab 1. Oktober l. J. werden im Verkehr zwischen Basel B. B. sowie Waldshut und schweizerischen Stationen - Patronen aus Petroklastit und Haloklastit bei Beachtung der in Ziffer XXXV c der Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 (Neuauflage vom 1. Juni 1899) enthaltenen Bedingungen zur Eisenbahnbeförderung zugelassen. In besagter Ziffer wird deshalb zwischen „Favier'scher Sprengstoffe" und „Progressit" eingeschaltet: „Petroklastit und Haloklastit (Gemenge von Salpeter, Schwefel, Steinkohlenpech und Kaliumbichromat)".

Ferner werden künftig im gleichen Verkehr zur Beförderung als Eilgut angenommen: „Bleiweiss und andere Metallfarben in Teigform, sofern sie in verlötheten metallenen Behältern solid verpackt sind."

In § 53 Absatz 1 des Transportreglements bezw. dessen Nachtrag I vom 1. Juni 1899 wird diese Bestimmung der Ziffer II der litt. a als neue litt. cc hinzugefügt.

Karlsruhe, den 30. Oktober 1900. (2728)
Gr. Generaldirektion.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Am 1. Januar 1901 tritt der II. Nachtrag zu dem oben bezeichneten Tarif in Geltung. Derselbe enthält u. a. neue Vorschriften für die Anwendung des Tarifs, ein neues, wesentliche Tarifverbilligungen herbeiführendes, dem Artikelverzeichnisse der Eisentarife des rumänisch - deutschen Verbandes und des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, angepasstes Artikelverzeichniss für den Ausnahmetarif Nr. 1 für Metalle und Metallwaaren, Entfernungen für neu in den Tarif einbezogene Stationen, Berichtigungen einzelner Tarifentfernungen, neue Frachtsätze für Bremerhaven und Geestemünde. Aus dem Tarif ausgeschieden werden die Stationen Herbesthal, Hennersdorf bei Dobrilugk, Karolinegrube R. O. U. E und Schönborn bei Dobrilugk. Die Abfertigungsbefugnisse der letzten 3 Stationen sind auf den Verkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze beschränkt.

Nach den neuen Anwendungsvorschriften findet der Tarif Anwendung im Kartirungswege nur auf die mit direkter Frachtbriefadresse zur Beförderung auf dem ununterbrochenen Eisenbahnwege aufgelieferten Sendungen, wenn direkte Tarifsätze bis zur Empfangsstation nicht bestehen, im Rückvergütungswege nur dann, sofern die ohne Zuthun des Absenders erfolgte direkte Abfertigung sich nachweisbar höher stellen sollte, als die Abfertigung im gebrochenen Verkehr auf die deutsch - österreichischen Grenzstationen, sowie auf den Sammelladungsverkehr. Ausgeschlossen ist hinfort die Anwendung des Tarifs auf Sendungen, für die direkte, durch Umexpedition an der Grenze nicht unterbotene Tarifsätze bestehen, sowie auf Sendungen über Triest, Fiume, Pola oder Rovigno nach der Levante.

Der Nachtrag ist in den nächsten Tagen zum Preise von 0,15 ℳ bei den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Auskunftsbüreau Berlin zu beziehen.

Breslau, den 25. Oktober 1900. (2729)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (I, II/V).

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird die Station Grossenhain C. G. des Direktionsbezirks Halle in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen als Empfangsstation aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (2730)

Magdeburg, den 31. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.
Anhang zum Tarif vom 1. April 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1900 treten im Verkehre von einigen an die Stationen Brüx und Triebschitz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn anschliessenden Schächten abgeänderte Schleppbahngebühren in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 31. Oktober 1900. (2731)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Von dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Gütersloh - Laer an, voraussichtlich am 1. November d. J., treten im Verkehr zwischen den Stationen Gütersloh T. W. E., Harsewinkel, Laer, Marienfeld, Müschen, Niedick und Versmold der Teutoburger Wald-Eisenbahn und den Stationen Brackwede, Gütersloh (Staatsbhf.), Isselhorst und Rheda des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover direkte Frachtsätze in Kraft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die Entfernungen zwischen Worms und Worms-Hafen einerseits und den Stationen der Eisern-Siegener, der westfälischen Landes- und der Rinteln-Stadthagener Bahn andererseits verringert.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 29. Oktober 1900. (2732)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.
Mit Gültigkeit vom 10. November l. J. bis auf weiteres werden die Artikel Seifensiederfluss (Seifensiederunterlauge, auch konzentrirt, Abfallwasser der Seifenfabrikation) bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen zu den direkten Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.
Breslau, den 31. Oktober 1900. (2733)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.
1. Die Station Bettingen hat die Bezeichnung Kleinbettingen und die Station Bettingen Grenze die Bezeichnung Kleinbettingen Grenze erhalten.
2. Mit Wirksamkeit vom 1. November 1900 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für die unter Ziffer 1 genannten Artikel auch Anwendung im Verkehre mit Kleinbettingen Grenze.
München, den 27. Oktober 1900. (2734)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898.
(Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)
Die zur Zeit gültigen Frachtsätze und Entfernungen für die Station Mainz Centralbahnhof der Eisenbahndirektion Mainz sind mit 1. Dezember 1900 zu streichen. Vom gleichen Tage an haben die Frachtsätze und Entfernungen für die Station Mainz Hafen auch im Verkehr mit Mainz Centralbahnhof Anwendung zu finden.
München, den 29. Oktober 1900. (2735)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. ist zum badisch-württemberg. Gütertarif vom 1. Dezember 1897 der Nachtrag VI erschienen. Durch denselben werden in der Hauptsache die badischen Stationen Eppelheim, Ittlingen, Reihen und Richen, sowie die württemb. Stationen Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen und ausserdem die Stationen Elsenz, Hilsbach und Tiefenbach der Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach/Menzingen und Ettlingen Holzhof Station der Albthalbahn in den direkten Verkehr einbezogen. Die Frachtsätze für Ittlingen, Reihen und Richen treten jedoch erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Eppingen-Steinsfurth in Kraft; der Tag der Eröffnung wird noch besonders bekannt gegeben.
Ferner enthält der Nachtrag Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 3 (für Erde, Holz etc.), Nr. 6 (für Getreide etc.) und Nr. 15 (für Schlacken), sowie eine Neuauflage der Ausnahmetarife Nr. 8 (für Abfallschwefelsäure) und Nr. 10 (für Sand).
Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.
Exemplare des Nachtrags können durch unser Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 27. Oktober 1900. (2736)
Gr. Generaldirektion.

Gruppentarif II.
Am 10. November d. J. treten zwischen Annaberg und Oderberg und den im Verkehrsgebiet Gleiwitz-Chorzow-Scharley gelegenen Stationen Entfernungsabkürzungen ein, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.
Breslau, den 29. Oktober 1900. (2737)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die zwischen den Stationen Neustettin und Eulenburg gelegene Haltestelle Gellin des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in obigen Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 31. Oktober 1900. (2738)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. treten im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) für die Beförderung von gebrannten Steinen (Mauersteinen, Dachsteinen, Thonsteinen, Lehmsteinen, Chamottesteinen und feuerfesten Steinen) im Versande von Dühringshof nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.
Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. Die Beförderung erfolgt unter den im Ausnahmetarif 5 a für den vorbezeichneten Verkehr angegebenen Bedingungen.
Bromberg, den 27. Oktober 1900. (2739)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Zum vorbezeichneten Tarife tritt am 1. November d. J. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb im Verkehre von den Stationen Thann, Düsseldorf-Bilk, Engelskirchen, Hagen-Eckesey, Rath, Dillenburg, Sinn, Wetzlar, Bous und Reinhold Forster. Preis 0,10 *M.*
Essen, den 27. Oktober 1900. (2740)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.
Die Station Marktleuthen wird ab 1. November l. J. im Verkehr mit den Frankfurter Bahnhöfen in den Ausnahmetarif Nr. III a (rohe Steine) vorgenannten Gütertarifs einbezogen.
Die direkten Ausnahme-Frachtsätze Marktleuthen-Frankfurt a/M. ergeben sich durch Anstoss von 0,02 *M.* für 100 kg an die entsprechenden Sätze von Kirchenlamitz Bahnhof.
München, den 29. Oktober 1900. (2741)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. werden die Stationen Langschede und Lintorf des Direktionsbezirks Elberfeld, und zwar erstere in die Gruppe Cabel-Schwerte und letztere in die Gruppe Altena-Werdohl einbezogen.
Altona, den 30. Oktober 1900. (2742)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII) u. rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.
Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag XII zum Gütertarif in Kraft; er enthält die Entfernungen für die Stationen Brilon Stadt, Dalheim (Rheinhessen), Dexheim, Eich, Friesenheim (Rheinhessen), Gimbsheim, Hamm (Rheinhessen), Homberg (Oberhessen), Ibersheim, Neuhaus (Oberhessen), Nieder-Ofleiden, Remsfeld und Waldershausen, die infolge Eröffnung der Strecke Camen-Unna-Königsborn geänderten Entfernungen für Camen und Courl, Ausnahmesätze für Pflastersteine von Schladern, für Eisenbahnschienen etc. von Lintorf, für Schiffsbaueisen von Lintorf und Schwelm Loh, ferner den Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen usw. von binnenländischen Umschlagsplätzen, sowie einige sonstige Aenderungen und Berichtigungen.
Die Entfernungen für die neuen Stationen sowie die geänderten Entfernungen für Camen und Courl werden auch der Frachtberechnung für Kohlen und Koks etc. im rheinisch-westfälisch-hessischen Kohlenverkehr unter Benutzung der Frachtsätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.
Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 10 ₰ zu haben.
Essen, den 29. Oktober 1900. (2743)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.
Die Station Klecken des Direktionsbezirks Münster wird mit sofortiger Gültigkeit in die Abtheilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897, enthaltend Frachtsätze für Kohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg, mit den für Hamburg H. vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.
Essen, den 29. Oktober 1900. (2744)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. November d. J. wird im Gütertarif der Gruppe II ein neuer Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Kokseklein (Cinders) im Versande von den Stationen Laband, Oppeln, Schwientochlowitz und Zawadzki eingeführt. Der Frachtberechnung werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) zu Grunde gelegt. Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau nähere Auskunft.
Kattowitz, den 29. Oktober 1900. (2745)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. November 1900 direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den an der Strecke Schönsee-Strasburg i. Westpr. belegenen Stationen Druschin, Galsburg, Gollub, Gruneberg, Hermannsruhe, Malken, Ostrowitt-Bergheim, Schönsee Stadt und Wrotzk einerseits und Grajewo, Pillau, Prostken andererseits in Kraft.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Königsberg i/Pr., den 30. Okt. 1900. (2746)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Tarif-Theil I, Abtheilung B vom 1. Juni 1890.

Auf Seite 171 und 257 des obenbezeichneten Tarifes ist der Artikel „Hornmehl (carnes pulvérisées)“ mit Gültigkeit vom 10. Januar 1901 zu streichen.

Wien, am 27. Oktober 1900. (2747)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Einführung eines Frachtsatzes für Bierhefe als Eilstückgut bei Beförderung mit Schnellzügen, von Dortmund (Eilgutabfertigung) nach Brünn.

Mit Gültigkeit vom 2. November 1900 gelangt für Bierhefe als Eilstückgut, bei Beförderung mit Schnellzügen von Dortmund (Eilgutabfertigung) nach Brünn der Frachtsatz von 37,57 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 28. Oktober 1900. (2748)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona.

Am 1. November d. J. tritt eine amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Hamburg, Alsterdamm 39 in Wirksamkeit.

Für die von dieser Ausgabestelle anzufertigenden Hefte wird eine auf dem Heftumschlage zu vermerkende Ausfertigungsgebühr erhoben. Das Nähere ist daselbst zu erfragen.

Altona, den 29. Oktober 1900. (2749)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung je einer Lokomotivdrehscheibe von 14,067 bezw. 16,076 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Wittingen bezw. Oschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung, und zwar:
die Bedingungen zum Preise von 2 ℳ,
die Zeichnungen 1—10 (Drehscheibe von 14,067 m) zum Preise von 5 ℳ,
die Zeichnungen 33—40 (Drehscheibe von 16,076 m) zum Preise von 4 ℳ
(baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von 2 Lokomotivdrehscheiben“
versehen zu dem auf
Freitag, den 9. November 1900, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Oktober 1900. (2750)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an kryst. Kupfervitriol für das Jahr 1901, per 1 600 M.-Ctr. event. 20 % mehr, lieferbar verzollt und franko einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Eine Partie von 200 M.-Ctr. ist prompt zu bringen; die weiteren 1 400 M.-Ctr. sind in aufeinander folgenden Monatsraten von je 200 M.-Ctr. ab März 1901 zu liefern.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien, Südbahnhof, Administrationsgebäude Parterre Nr. 27) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerte sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Kr. und mit der Aufschrift „Offert auf Kupfervitriol“ versehen, versiegelt unter Anschluss des vorgeschriebenen Handmusters spätestens bis 10. November l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Bedingnissheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht dem Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent im Offerte zu erklären, dass er die Bestimmungen zur Kenntniss genommen habe und sie vollinhaltlich anerkenne.

Offerte, welche die Erklärung nicht enthalten, welche ohne Vadiumerlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Oktober 1900. (2751)
Die Materialverwaltung.

Lieferung von Bremsknüppeln, Holzkohlen und Torfmull.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1901 erforderlichen 14 000 Stück kiefernen und birkenen Bremsknüppel, 170 000 kg Holzkohlen und 90 000 kg Torfmull soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
20. November d. J., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Dezember 1900.

Magdeburg, den 26. Oktober 1900. (2752)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung der Lieferung von 4 238 600 kg Stabeisen, 78 400 kg Bandeisen, 755 700 kg Formeisen, 74 800 kg Sprengringeisen, 1 584 700 kg Eisenblech und 21 600 kg gekümpelte Bleche für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln, Mainz und St. Johann-Saarbrücken in 226 Loosen für das Rechnungsjahr 1901.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27 Erdgeschoss), eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Stabeisen usw.“ versehen bis zum 23. November 1900, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 22. Dezember 1900, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 29. Oktober 1900. (2753)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Herstellung von Einfriedigungen, und zwar
2 490 m Drahtzaun,
142 „ Holmgeländer,
1 690 „ Schneezaun u. Bretterzaun u.
200 „ 1,50 m hohen Stacketenzaun
soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis zum Eröffnungstermin,
Freitag, den 9. November 1900, Vormittags 10 Uhr,
postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebotshefte sind daselbst einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar, nicht in Briefmarken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Berlin, den 31. Oktober 1900. (2754)
Engelufer 1 a.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung 2.
Baur.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten alten Schienen und anderen Materialien ist auf den 29. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 61 der unterzeichneten Direktion Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Empfangsgebäude, Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 27. Dezember d. J.

Kattowitz, den 29. Oktober 1900. (2755)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von alten Eisenbahnwagen.

Vollzogene Angebote hierüber sind an das Centralbüreau der königlichen Eisenbahndirektion hierselbst bis zum 15. November d. J., Vormittags 10 Uhr, einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten, sowie die Verkaufsbedingungen können von unserem technischen Büreau hierselbst, oberschlesischer Bahnhof, Zimmer 13, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. November d. J.

Breslau, im Oktober 1900. (2756)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 87. 7. November 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber den Güterzugfahrplan.

Durch den preussischen Ministerialerlass vom 3. Juni 1898 ist für den Güterzugfahrplan die Unterscheidung von Ferngüterzügen, Durchgangsgüterzügen und Ortsgüterzügen vorgeschrieben worden. Nachdem zwei Jahre vergangen sind, seit jene Bestimmung erlassen und der Güterzugfahrplan ihr angepasst worden ist, ist es möglich, die Bedingungen anzugeben, unter denen die einzelnen Arten der Güterzüge in Fahrt gesetzt werden können. Es kann nicht der Willkür überlassen bleiben, ob und wie viele der einzelnen Zugarten auf einer Eisenbahnstrecke gefahren werden sollen, sondern es müssen sich Regeln aufstellen lassen, nach denen die verschiedenen Arten der Güterzüge sich ergeben. In folgendem ist der Versuch gemacht, aus den Verhältnissen eines einzelnen Direktionsbezirks einige dieser Regeln zu entwickeln.

Um die Anzahl der auf einer Eisenbahnstrecke im ganzen zu fahrenden Güterzüge zu ermitteln, nimmt man die Achsbelastung eines Zuges zu 100 Achsen an und gleicht damit den Unterschied aus, dass beladene Züge nur 80 Lastachsen, leere aber 120 Laufachsen stark sein können. Wenn auf einzelnen Strecken wegen geringerer Leistungsfähigkeit der vorhandenen Maschinen oder wegen fehlenden Vorspannes die Züge verringert werden müssen, so vermehrt sich natürlich dementsprechend ihre Anzahl; bei der allgemeinen Vertheilung der Achsen in die drei verschiedenen Gattungen von Zügen wird aber jene oben angegebene Zahl von 100 Achsen im ganzen zutreffen.

Diese Züge werden nun von einem Rangirbahnhofe, wo sie gebildet werden, bis zu einem anderen Rangirbahnhofe, wo sie aufgelöst werden, gefahren. Solche Züge, die grössere Rangirbahnhöfe ohne Veränderung ihrer Zusammensetzung durchfahren können, werden immer nur wenige gebildet werden können. Wo es freilich möglich ist, solche zu bilden, sind sie ein grosses Erleichterungsmittel für die Rangirbahnhöfe, die dann diese durchgehenden Achsen nicht zu behandeln haben.

Die Rangirbahnhöfe, zwischen denen die Güterzüge von ihrer Bildung bis zu ihrer Wiederauflösung und Neubildung verkehren, liegen ungefähr 150—200 km auseinander. Da die Reisegeschwindigkeit (Fahrzeit + Aufenthalt) eines Güterzuges im allgemeinen nicht über 20 km in der Stunde ist, so ist die Gesammtfahrzeit 7—10 Stunden, nach deren Verlauf die einzelnen Wagen eines Güterzuges entweder am Ziele ihrer Reise angekommen sind oder zur Bildung eines neuen Zuges verwendet werden.

Wenn einzelne Züge — Verbandsgüterzüge — Strecken von 600 und mehr Kilometer durchlaufen, so sind es doch nur einzelne Wagen, die die ganze Strecke befahren und sind in Abständen von etwa 200 km nach zehnstündiger Fahrt längere Aufenthalte zum Wiederzurechtrangiren des Zuges eingeschoben.

Die zwischen den einzelnen Rangirbahnhöfen laufenden Züge sollen nun eingetheilt werden in Fernzüge, Durchgangsgüterzüge und Ortsgüterzüge. Hiervon sind Ferngüterzüge entweder a) beladene: „Diese sollen dem Massenverkehr bestimmter Artikel (Kohlen, Koks, Erze, Salze, Düngemittel) zwischen dem Gewinnungs- und grösseren Absatzgebiete dienen. Sie sind (nach dem Ministerialerlass) überall dort vorzusehen, wo eine genügende Menge gleichwerthiger Massengüter nach einem und demselben entfernten Verkehrspunkt zu befördern ist, sei es, dass sie auf einer Station zur Absendung aufgegeben oder von verschiedenen hinterliegenden Strecken gesammelt werden," oder es sind b) Leerwagenzüge: „Diese sind für die geschlossene Zuführung leerer Wagen nach den Versandgebieten von Massengütern bestimmt." Das Unterscheidende eines Fernzuges ist, dass er — wenigstens der Theorie nach — von Anfang bis zu Ende unverändert bleiben und so, wie er von der Zugbildungsstation abgegangen ist, auf der Endstation ankommen soll. Dies lässt sich allerdings dort nicht durchführen, wo der Zug Linien mit verschiedenen Steigungsverhältnissen durchlaufen muss, wo er also z. B. von einer Flachlandbahn mit Neigungen 1:200 auf eine Hügellandbahn mit Neigungen 1:80 übergeht. Hier werden am Fuss der stark geneigten Strecken immer Wagen zurückbleiben müssen; nach Ueberwindung der Hügellandbahn und Wiedereintritt in eine

längere wenig geneigte Linie werden zur Ausnutzung der Zugkraft wieder Wagen zugestellt werden, kurz der Fernzug wird in diesem Falle in seiner Zusammensetzung nicht gleich bleiben, sondern Veränderungen erleiden. Diese zugestellten Wagen werden in einer geschlossenen Gruppe eingestellt, je nach der Gleislage der Bahnhöfe gleich hinter der Maschine oder an den Schluss, so dass nur der Stamm des Zuges aus durchlaufenden Wagen bestehen bleibt.

Um einen Ferngüterzug zu bilden, der die oben angegebene Durchschnittszahl von 100 Laufachsen (für eine $^4/_4$-Maschine) stark sein soll, bedarf die Zugbildungsstation — von der die Massengüter ausgehen oder auf der sie gesammelt werden — eines Sammelgleises.

Wenn die zum Zuge zu verwendenden Wagen in kurzen Zeiträumen auf der Station zulaufen, so ist es nur nöthig, das Sammelgleis einige wenige Stunden zu der Bildung des Fernzuges bereit zu halten. Wenn jedoch die Wagen den ganzen Tag über in einzelnen kleinen Mengen der Station zugeführt werden, so muss das Sammelgleis längere Zeit, je nach den Betriebsverhältnissen auch fortwährend, zur Aufnahme der Wagen offen gehalten werden. Da nun bei den meist beschränkten Bahnhofsverhältnissen die Hergabe eines Gleises auf dem Rangirbahnhofe nur dann sich rechtfertigt, wenn dadurch auch ein erheblicher Theil Achsen zur Fortschaffung gewonnen wird, so wird als Regel angenommen, dass die fortwährende Hergabe eines Sammelgleises sich nur dann empfiehlt, wenn soviel Achsen zulaufen, dass wenigstens zwei vollbelastete Züge innerhalb 24 Stunden sich bilden lassen. Dies ist der Fall, wenn wenigstens 200 Achsen täglich auf der Station für eine entfernte Station eingehen.

Wenn aber auch auf der Empfangsstation 200 Achsen täglich gezählt werden, so ist die Einlegung eines Fernzuges von der Versandstation immer erst dann möglich, wenn die Freilegung eines Gleises zum Sammeln der Achsen sich dort bewirken lässt. Um dies festzustellen, muss auf der Versandstation nachgeforscht werden, mit welchen Zügen — auch Anschlusszügen von den industriellen Anschlusswerken — die für die eine Empfangsstation eingehenden Wagen ankommen und ob sich dann innerhalb der zu Gebote stehenden Zeit aus den übrigen Achsen die Fernzugachsen ausscheiden und zu einem Zuge zusammenstellen lassen, der genügend belastet ist.

Auf der Empfangsstation wird die falsche Belastung eines Zuges stets scharf kontrolirt, denn sie bringt den Beamten mannigfache Erschwerungen ihres eigenen Dienstes. Beschwerden der Stationen über falsches Rangiren der Vorstationen, die ihnen andere Wagen in den Zügen schicken, als sie sollen, sind daher an der Tagesordnung und sind auch vielfach ein Gegenstand der Korrespondenz zwischen den Direktionen. Wenn also ein Fernzug nicht wirklich eine ansehnliche Menge von Wagen, die bis zum Endpunkt durchgehen, erhalten kann, so ist es besser, ihn gar nicht einzulegen, sondern zu versuchen, ob die verfügbaren Wagen sich zur Bildung einer geschlossenen Gruppe in einem Durchgangszuge verwerthen lassen.

Die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse einzelner Strecken lassen eine Kombination von zwei Fernzügen mit Wagenübergang von einem Zuge zum anderen zu. Zwei Fernzüge, z. B. von Dortmund Süd nach Northeim über Soest und Ottbergen, erhalten in Northeim nach einstündigem Aufenthalte ihre Fortsetzung als neue Fernzüge nach Nordhausen. In Dortmund Süd und unterwegs ist keine Gelegenheit, reine Züge nach Nordhausen zu bilden; es werden deshalb im Laufe von 24 Stunden zwei solche nur nach Northeim abgelassen. Hier werden die nach anderen Uebergängen als nach Nordhausen bestimmten Wagen aus dem angekommenen Zuge ausgesetzt und durch solche dorthin bestimmte Wagen ersetzt, die sich auf dem Bahnhofe vor den Anschlussstrecken angesammelt haben, so dass von hier zwei reine Nordhäuser Züge ablaufen können. Diese Züge sind unter der von Dortmund kommenden Nummer weiter geführt und bilden einen Uebergang zu den Durchgangszügen, die weiterhin besprochen werden.

Bei Leerwagenzügen gelten dieselben Bedingungen wie für beladene Fernzüge. Hierbei tritt indess bisweilen der Fall ein, dass die Anzahl der leeren Wagen — besonders leere O und Oc — am Anfang einer längeren Strecke nicht in genügender Anzahl vorhanden sind, um einen vollen Zug zu bilden, dass aber auf der Strecke durch Mitnehmen der auf den einzelnen Bahnhöfen im Laufe der Entladezeit leer gewordenen Wagen sich bis zum Endpunkt ein angemessen belasteter Zug zusammenbringen lässt. Man wird in solchem Falle nicht der Theorie wegen mit dem Leerwagenfernzuge durch die Stationen durchfahren und die leeren Wagen mit Ortsgüterzügen dem Fernzuge nachfahren, sondern wird auf denjenigen Stationen, wo erfahrungsmässig zur Zeit der Durchfahrt des Leerzuges solche zurücklaufende Wagen vorhanden sind, mit dem Leerwagenzuge anhalten und die Wagen direkt einsetzen. Als Grenze, bis zu welcher hier das Anhalten noch vortheilhaft anzusehen ist, sind 12 Achsen angenommen worden.

Ob solcher Zug noch als Fernzug anzusehen ist, erscheint wohl zweifelhaft. Er dürfte sich eher als „Sammelzug" charakterisiren, wie er bei den Durchgangszügen behandelt ist.

Ungünstig für die Bildung von Fernzügen ist das Schwanken in der Zahl der Wagen, die von einem Ausgangspunkte nach dem Endpunkte zu befördern sind. Dies Schwanken entsteht theils aus den verschieden starken Anforderungen des Verbrauches, öfters aber auch aus der in den verschiedenen Monaten sich ändernden Leitung der beladenen Wagen über verschiedene Wege. Diese aus Konkurrenzverhältnissen entspringenden Zustände bringen es mit sich, dass die Züge bald stark, bald schwach belastet fahren; ebenso kann es bei Leerwagenzügen vorkommen, dass bei geänderter Disposition die Züge in ihrer Belastung stark wechseln. Man hilft sich dann damit, dass man den Stationen gestattet, zur Ausnutzung der Zugkraft und der mitfahrenden Bremskräfte Wagen für die Zwischenstationen, auf denen der Zug hält, vorn hinter der Lokomotive (zum leichten Aussetzen) mitzugeben. In den verkehrsstarken Monaten müssen dann jedoch wiederum diese Wagen auf andere Züge gebracht oder in Bedarfszügen gefahren werden.

Ebenso werden in diesen Monaten mit starkem Verkehr häufig Bedarfsleerwagenzüge, besonders von G-Wagen nach den Kalistationen als Fernzüge gefahren, die dann nach einem vorher vereinbarten Fahrplan von einer Direktion zur benachbarten gebracht werden.

D u r c h g a n g s z ü g e sind (nach dem Ministerialerlass) dazu bestimmt: „Wagenladungen oder geschlossene Stückgutladungen auf weitere Entfernungen zu befördern. Sie haben zu dem Zwecke lediglich auf Knotenpunkten anzuhalten und gleichzeitig deren Verkehr untereinander zu vermitteln. Insbesondere sind diese Züge zur beschleunigten Beförderung der Stückgutladungen auf grössere Entfernungen in möglichst weitem Umfange nutzbar zu machen. Es wird sich daher empfehlen, die zwischen zwei Knotenpunkten oder darüber hinaus zu bewegenden Stückgutmengen soweit als irgend angängig zu geschlossenen Ladungen zu sammeln."

Für den Betriebsleiter kommt von vorstehendem besonders die Bestimmung in Betracht, dass Durchgangszüge lediglich auf Knotenpunkten anzuhalten haben. Es muss daher auf einer Zugbildungsstation und den folgenden Knotenpunkten festgestellt werden, ob nach der 200 km entfernten Endstation 100 Achsen von der Anfangs- bis zur Zielstation zusammenkommen. Wenn dies innerhalb nicht allzulanger Zeit — etwa in 8 Stunden — geschieht, so ist die Einlegung eines Durchgangszuges gerechtfertigt; ist dies nicht zu erwarten, so würden die Wagen zu lange auf den Bahnhöfen auf Beförderung warten müssen. Solcher Zug, der die Wagen nach einem grossen Rangir- oder Verkehrsbahnhofe hier zusammensucht, wird als Sammelzug durchgeführt werden und nicht blos auf Knotenpunkten halten, sondern auch auf Stationen mit grösserem nach dem Endbahnhofe gerichteten Verkehr, wobei wiederum die Anzahl von 10—12 Achsen, die bei einem Zuge eingestellt werden, die Grenze angibt, ob das Halten an diesem Bahnhofe einzurichten

ist. Solche Sammelzüge sind z. B. die Ausfuhrgüterzüge nach den Seehäfen, die die zur Ausfuhr über See bestimmten Güter in einem nur mit solchen Gütern belasteten Zuge nach den Häfen bringen.

Umgekehrt sind auch Vertheilungszüge eingerichtet, die die von einem grossen Rangir- oder Verkehrsbahnhofe ausgehenden Wagen auf der von ihnen durchfahrenen Strecke auf den einzelnen Empfangsstationen absetzen. Sie sind soweit zu führen, als die Belastung des Zuges noch ausreichend stark ist, und werden aufgelöst da, wo der Zug nicht mehr die für eine Maschine nöthige Achsenzahl enthält.

Ausser diesen vorgenannten Sammel- und Vertheilungszügen laufen zur Beförderung von Stückgutladungen noch die sogen. Verbandsgüterzüge, theilweise unter derselben Nummer auf weite Entfernungen. An diese ist wohl in dem Ministerialerlass zunächst gedacht worden, als die Begriffserklärung des Wortes „Durchgangszug" verfasst wurde. Bei diesen trifft auch die Vorschrift zu, dass sie nur auf Knotenpunkten halten sollen, deren Verkehr untereinander sie gleichzeitig vermitteln sollen. Bedingung für die Einlegung solcher Züge — Zug mit Gegenzug — ist hierbei das Vorhandensein ausreichender Stückgutmengen auf den Anfangs- und den Zwischenknotenpunkten, die solchen Zug hinreichend belasten. Hierbei sind als Knotenpunkte nicht blos Trennungsbahnhöfe mit abzweigenden Linien zu betrachten, sondern auch grössere industrielle Ortschaften, an denen ein Umsatz von 10—12 Achsen zu erwarten ist.

Zu der Bildung eines Durchgangszuges ist, wie bei den Fernzügen, ein Sammelgleis nöthig, auf dem der Zug aus den einzelnen Wagengruppen, die in den Strahlengleisen des Rangirkopfes zusammengelaufen sind, zusammengestellt werden kann. Dieses Sammelgleis wird aber zu Durchgangszügen nicht den ganzen Tag und jederzeit frei gehalten werden, sondern aus den Erfahrungen über die Ankunft der einzelnen Wagengruppen bestimmt man den Zeitpunkt, an dem genug Achsen zu einem Zuge sich angesammelt haben und lässt den Zug dann ab. Gewöhnlich laufen auf einem Rangirbahnhofe die Wagen Nachts von allen Seiten zusammen, daher die Abgangszeit der Durchgangszüge in der Regel des Morgens gelegt ist, und zwar je nach der Möglichkeit sie fertig zu stellen, möglichst früh. Sind genug Ladungen vorhanden, so lässt man nicht jeden Durchgangszug auf allen Knotenpunkten halten, sondern bestimmt auch hier die Haltestationen nach dem Vorhandensein von Fracht auf ihnen oder für sie. Die zur Zeit der Durchfahrt des Zuges verkehrslosen Stationen werden dann durchfahren.

Die Zusammensetzung eines solchen Zuges ändert sich also von Anfang- bis zur Endstation vielfach, nur wenige Wagen werden die ganze Strecke durchlaufen, und der Zug besorgt am Anfang seines Weges das Vertheilen wie am Ende das Sammeln der Frachten.

Zum Zurechtrangiren der eingesetzten Wagen, um auf den nächsten Stationen das Wagenaus- und einsetzen zu erleichtern, werden Rangiraufenthalte in Abständen von etwa 200 km gleich 10 Stunden eingeschoben. In diesen Rangiraufenthalten werden die einzelnen Gruppen geordnet und die zusammengehörigen Wagen zusammengestellt. Dies ist nöthig, weil auf vielen Knotenpunkten wegen örtlicher Verhältnisse (z. B. wegen der Nothwendigkeit, die Gleise bald frei zu machen) nicht alle Wagen gehörig richtig eingesetzt werden können. So hat z. B. der Berlin-Metzer Verbandsgüterzug, der auf Cassel R. wegen der dort gleichzeitig verkehrenden vielen Züge nicht rangirt werden kann, unterwegs in Treysa einen Rangiraufenthalt von 1 Stunde. Hier werden die von Nordhausen bis Treysa eingestellten Wagen in die richtigen Gruppen gebracht. Diese Aufenthalte für das Zurechtrangiren legt man, wenn irgend möglich, mit den Aufenthalten zum Umladen zusammen; in manchen Fällen zwingen aber die Betriebs- und Bahnhofsverhältnisse dazu, den Rangiraufenthalt auf Zwischenstationen zu wählen.

Voraussetzung für die Einlegung eines Verbandsgüterzuges ist das Vorhandensein hinreichender Belastung zwischen den einzelnen Knotenpunkten vom Anfangs- bis zum Endpunkte. Diese Belastung zu schaffen, ist das Ergebniss der Verkehrsmaassnahmen, die der Einlegung des Zuges vorhergehen müssen. Die Betriebseinrichtungen werden also den tarifarischen Einrichtungen, wie Herstellung direkter Tarife, Einrichtung von Kurswagen, von Umladungen u. dergl. folgen, beide zusammen müssen dann den Verkehrsbedürfnissen entsprechen.

Die Durchgangszüge werden durch die Ortsgüterzüge ergänzt. Ortsgüterzüge (nach dem Ministerialerlass) „dienen dem Ortsverkehr und halten daher auf allen Stationen; die Güter, die von den Zwischenstationen nach entfernten Orten zu befördern sind, werden durch Ortsgüterzüge dem nächsten Knotenpunkte zugeführt, wo sie je nach ihrer Bestimmung auf den passenden Durchgangsgüterzug oder Ortsgüterzug übergehen. Bezüglich des Empfanges ist sinngemäss zu verfahren."

Bei einem durch keine sonstigen Rücksichten beschränkten Güterzugfahrplan müsste also zwischen 2 Knotenpunkten je ein solcher Ortsgüterzug einem Durchgangszuge vorhergehen und einer ihm folgen, wobei natürlich der dem einem Durchgangszug folgende zugleich als vorhergehender des nächsten Durchgangsgüterzuges dienen kann, und zwar müsste dies in beiden Richtungen der Bahnlinie geschehen. Es werden also die kleineren Stationen nur mit Ortsgüterzügen bedient werden dürfen.

Da jedoch auf einer längeren Bahnlinie immer nur wenige Stationen als Maschinen- und Fahrpersonalstationen eingerichtet sind, auf denen ein Zug gebildet werden kann, so bleibt nichts übrig, als die Ortsgüterzüge im allgemeinen zwischen denselben grösseren Rangirbahnhöfen verkehren zu lassen, wie die Durchgangsgüterzüge. Nur werden sie die Strecke wegen ihres häufigen Anhaltens langsamer durchfahren als die weniger oft anhaltenden Durchgangsgüterzüge. Die in ihnen weiter über die Endstation hinaus laufenden Wagen wird man auch nicht schon auf der nächsten Knotenstation absetzen und in den nächsten Durchgangszug einstellen, sondern man wird sie bis zum nächsten grösseren Rangirbahnhof bringen, wo der Durchgangszug endet oder neu rangirt wird; sonst würde für beide Arten von Zügen auf jedem Knotenpunkt ein langer Rangiraufenthalt erforderlich werden. Eine Anzahl von Ortsgüterzügen sind daher im wesentlichen Durchgangsgüterzuge mit Aufenthalt auf den kleinen Zwischenstationen. Die Begriffsbestimmung, die im Ministerialerlass gegeben ist, trifft zu für die bisher mit dem Namen R a n g i r z ü g e bezeichnete Art von Zügen. Da nämlich manche Stationen schon wegen der Gleisanlage, die nur von einer Seite zu rangiren gestattet, nur von einer Richtung bedient werden können, und da ferner industrielle Anlagen schon theilweise wegen ihres einseitigen Anschlusses besondere Bedienungsfahrten bedingen, so sind auf Strecken mit lebhaftem Verkehr vielfach besondere Züge zwischen 2 Knotenpunkten eingerichtet, die diese und andere Stationen und Anschlüsse bedienen. Sie werden auch besonders dort nöthig, wo gewisse Frachten, z. B. Kohlen für die Fabriken, nur zu gewissen Zeiten auf den Knotenstationen eintreffen und dann baldigst weiter gebracht werden müssen, oder wo die Zuführung leerer Wagen an gewisse Tageszeiten gebunden ist und der Hauptzug zur Erreichung des Anschlusses auf der Endstation keine Aufenthalte unterwegs verträgt. Dann besorgen die Rangirzüge gewissermaassen den kleinen örtlichen Dienst, während die übrigen Züge den grösseren weitergehenden Verkehr bedienen. Diese Rangirzüge zwischen näher gelegenen Stationen haben auch vielfach das Rangiren auf den von ihnen befahrenen Stationen und auf den Anschlusswerken zu besorgen; zu diesem Zweck bringen sie Rangirpersonal mit, so dass auf den Stationen solche Arbeiter nicht gehalten zu werden brauchen. Dies Wagenverschieben den länger laufenden Ortsgüterzügen zu übertragen, verbietet häufig die Rücksicht auf die Dienstzeit der Fahrpersonale und der Lokomotivbeamten, daher die Rangirzüge ein geeignetes Aushilfemittel sind, um die nöthigen Arbeiten zu leisten. Wo die Stationen selbst Rangirpersonal haben, besorgen rückkehrende oder zur Uebernahme eines Zuges fahrende Vorlegemaschinen das Rangiren, so dass auf einer jeden Station

genau bestimmt ist, wann und von wem das Verschieben der Wagen geschehen soll.

Ortsgüterzüge, die zugleich als Rangirzüge dienen, werden besonders als Bedarfszüge im Herbst zur Zeit der Zuckerrübenernte als sogenannte Rübenzüge zwischen den Produktionsstationen der Zuckerrüben und den sie verarbeitenden Fabriken gefahren. Ihr Fahrplan wird lediglich nach den Rücksichten auf den Umschlag der Wagen bestimmt, so dass die leeren Wagen möglichst des Morgens früh zum Beladen bereit stehen, Nachmittags abgeholt und Nachts aus der Fabrik wieder zurückgegeben werden. Auch diese Züge müssen, wenn sie mehrere Stationen bedienen, als Rangirzüge verwendet werden und bedarf ihre richtige Lage und die Bestimmung der Aufenthalte ein eingehendes Studium der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der betheiligten Stationen. Eine besondere Art der Ortsgüterzüge sind die sogenannten Ausladezüge, die von den kleinen Stationen die Stückgüter mitnehmen, ihnen dieselben zuführen und theilweise auch auf mittleren Stationen Aufenthalt zum Umladen gewisser Wagen erhalten. Jeder derartige Zug, von denen meist nur einer am Tag in jeder Richtung eine Strecke befährt, hat seine eigenen bestimmten Aufgaben zu erfüllen, daher es sich empfiehlt, diese Züge regelmässig von demselben Personal begleiten zu lassen und diesem Personal einen besonderen Dienstturnus zu geben.

Auf den Zugbildungsstationen ist nun zu entscheiden, in welche Art von Zügen ein ankommender Wagen eingestellt werden soll, ob in einen der demnächst abgehenden Fernzüge, ob in einen Durchgangs- oder in einen Ortsgüterzug. Wenn dies sich nicht schon aus der Bestimmungsstation ergibt, so gilt als Regel, dass jeder Wagen in den Zug eingestellt werden soll, mittelst dessen er seine Bestimmungsstation am schnellsten erreicht. Hiervon ist jedoch dann eine Ausnahme zu machen und müssen Wagen zurückbehalten werden, wenn in einem Zuge für die auf einer Zwischenstation einzusetzenden Wagen Platz gelassen werden muss. Zu diesem Zwecke ist für bestimmte Züge eine Vormeldung der zum Abgang bereit stehenden Achsen von bestimmten Stationen an die Zugbildungsstation eingerichtet, die neben der Vormeldung der Dispositionswagen einhergeht. Eine Vormeldung der beladen ablaufenden Achsen an die Empfangsstation erfolgt in der Regel nicht, wenn nicht Vorbereitungen für das Ausladen oder für die Weiterführung der Frachten solche Vormeldung erfordern, was jedesmal besonders vorgeschrieben wird.

Sind nun auf einem Rangirbahnhofe getrennte Rangir- und Sammelgleise für alle drei Arten von Zügen vorhanden, so ist die Einlegung und Ablassung der verschiedenen Zugarten nicht schwierig. Ist jedoch der Rangirbahnhof beschränkt, so dass z. B. die sämmtlichen Zugarten einer Richtung immer auf denselben Gleisen zusammengestellt werden müssen, so richtet sich die Abgangszeit der verschiedenen Züge und Zugarten nach der Zeit, in welcher das Ausfahrtgleis für die Aufnahme eines nach der betreffenden Richtung bestimmten Zuges frei ist, und nach der Zeit, in welcher das Aufstellen des Zuges bewirkt werden kann. Hierfür lassen sich allgemein gültige Angaben nicht machen, vielmehr richtet sich diese Zeit nach dem Gleisplan des Bahnhofes und nach seinen Betriebsverhältnissen, z. B. ob Rangirmaschinen jederzeit disponibel sind, ob das Abrangiren durch aus- und einfahrende Züge oder Maschinen unterbrochen wird, ob die ankommenden Züge auf den Rangirkopf auffahren können oder ob sie erst vom Einfahrtsgleis auf den Kopf gezogen werden müssen, und dergleichen. Der Fahrplan eines Güterzuges ist ferner abhängig von der Fahrgeschwindigkeit und von den Aufenthalten, die er unterwegs erleidet. Letztere sind theils freiwillige: zum Ausladen, zum Ein- und Aussetzen von Wagen, theils unfreiwillige: zum Wassernehmen der Maschine und auf Strecken mit lebhaftem Verkehr zum Ueberholtwerden durch Personen- und Schnellzüge. Die Anordnung dieser Ueberholungen ebenso wie die der Kreuzungen bei eingleisigen Strecken erfordert nach den Bahnhofsverhältnissen ein jedesmaliges besonderes Studium jeder einzelnen, ob sie fahrplanmässig angeordnet werden darf und wie sie auf dem Bahnhof wirklich ausgeführt werden kann.

Endlich sind die Vorschriften über die erlaubte Dienstdauer der Lokomotiv- und Fahrpersonale häufig für die Lage der Züge bestimmend, besonders auf Nebenbahnen, wo der Fahrplan, weil die Strecken weniger dicht besetzt sind, meistens einige Verschiebungen zulässt. Hier werden die Ankunfts- und Abgangszeiten möglichst so gewählt, dass unterwegs kein Wechsel der Personale nöthig wird, und werden die Pausen soweit ausgedehnt, dass die vorgeschriebenen Ruhezeiten sich ergeben. Da dabei ebenso die Vorschriften für die Lokomotivpersonale als die Vorschriften für die Fahrbeamten erfüllt werden müssen, so erfordert der Fahrplan der Güterzüge auf den Nebenbahnstrecken häufig eine besonders vorsichtige Aufstellung, um allen Anforderungen zu entsprechen, die an ihn gestellt werden.

Nach vorstehendem ist der Güterzugfahrplan nur in geringem Maasse von dem Willen eines einzelnen abhängig, grösstentheils ergibt er sich aus den Verhältnissen des Verkehrs, der zu bewältigen ist, und aus den zu Gebote stehenden Bahnhöfen, auf denen der Verkehr abgewickelt werden muss. Hier wird daher fortwährend erweitert und verbessert, und jede Erleichterung der Verkehrsabwickelung zeigt sich in einer Beschleunigung der Fahrten der Güterzüge.

H. J.

Wagenübergang und Wagenausnutzung.

Das auffallende Missverhältniss, welches in allen Verkehrsgebieten der Erde zwischen der Gesammttragfähigkeit der in Umlauf gebrachten Güterwagen und ihrer thatsächlichen Ausnutzung besteht, hat von jeher die Aufmerksamkeit der Eisenbahnfachleute und der Volkswirthe beschäftigt und die verschiedenartigsten Vorschläge zur Abhilfe veranlasst. In der That muss es jedem einleuchten, dass sich hier ein weites und günstiges Gebiet zu wirthschaftlichen Verbesserungen findet, wenn man aus den Verkehrsstatistiken der verschiedenen Länder ersieht, dass eine Ausnutzung der auf der Bahn beförderten Wagen in der Schweiz nur zu 32, in Deutschland zu 44, in Belgien zu 45 und in Russland zu 47,5 % ihrer Tragfähigkeit erfolgt. Hiernach bleiben also überall mehr als 50 % des rollenden und zur Beladung verfügbaren Wagenraumes ungenutzt, und jede Steigerung seiner Ausnutzung muss deshalb als ein wirthschaftlicher Fortschritt von ernstester Bedeutung erscheinen. Es ist das Verdienst des durch seine verkehrsstatistischen Arbeiten bekannten Herrn Dr. Max Höltzel, dass er in seiner neuesten Schrift „Das Wagenübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in seiner wirthschaftlichen Bedeutung“ — siehe Nr. 81 S. 1231 d. Ztg. — diesen Gegenstand in den Vordergrund seiner Betrachtungen gezogen hat und der Frage näher getreten ist, in welcher Weise die bisherige Behandlung des Wagenumlaufs und des von Bahn zu Bahn erfolgenden Wagenüberganges die Ausnutzung des Fuhrparks ungünstig beeinflusst hat.

Nach einigen kurzen einleitenden Worten gibt der Verfasser zunächst eine Uebersicht der zur Zeit in den verschiedenen Verkehrsgebieten Europas in Geltung befindlichen Systeme des Wagenaustausches, deren unterscheidende Merkmale er wie folgt darstellt:

1. Das russische System (Geltungsbereich am 1. Januar 1897 im ganzen 41 572 km). Hier findet eine Berechnung von Wagenmiethe nicht statt, sondern der gegenseitige Ausgleich erfolgt durch Austausch, d. h. Hin- und Rückgabe der Wagen in gleichem Umfange, wobei leere und beladene, gedeckte und offene Wagen nach einem bestimmten vertragsmässigen Werthverhältniss berechnet werden, um beim Fehlen der einen oder anderen Wagengattung einen Ausgleich dennoch zu ermöglichen. Jede Bahn hat die Pflicht, die Wagen genau wie ihre eigenen zu behandeln, und dafür steht ihr das Recht zu, die ihr zugeführten Wagen nach jeder Richtung ohne Einschränkung zu benutzen. Alle zwei Jahre findet eine allgemeine Rücksendung der auf diese Weise über die verschiedenen Bahngebiete des weiten Reiches verstreuten Wagen in ihre Heimathsbezirke statt, um hier einer Prüfung auf ihre fernere Umlaufsfähigkeit unterzogen zu werden. Ausserdem sind die Eigenthumsverwaltungen berechtigt, bei aussergewöhnlichen Anlässen die Rückleitung ihrer Wagen auch schon früher und ausser der Reihe zu verlangen. Doch sind sie dann verpflichtet, den zuführenden Verwaltungen — umgekehrt wie bei der Wagenmiethe! — eine Entschädigung für den Transport zu leisten. Auch erfolgt von zwei zu zwei Jahren bei allen Bahnen eine Aufnahme des Wagenbestandes, deren Ergebniss von der Oberbehörde geprüft wird und ihr je nach Befund Veranlassung gibt, eine Ergänzung des Fuhrparks durch die einzelnen Verwaltungen zu verlangen.

2. Das englische System (Geltungsbereich 33 648 km). Bei ihm wird für die auf fremde Bahnen übergegangenen Wagen eine Laufmiethe berechnet, die aber nur für beladene Wagen zu entrichten ist. Für Leerläufe wird eine Vergütung nicht gewährt. Die Rückgabe der übergegangenen Wagen ist nicht an die Uebergabestation gebunden, sondern kann auf jeder Uebergangsstation geschehen, einerlei ob der Wagen leer oder beladen zurückkehrt. Doch muss die Rückgabe nach einer bestimmten, kurz bemessenen Frist erfolgen, die sich aus Lauf- und Ladefrist zusammensetzt und bei deren Nichteinhaltung eine hohe Verzögerungsgebühr zu zahlen ist. Die Laufmiethe berechnet sich bei Güterwagen verschieden nach ihrer Bauart — offen oder gedeckt — und nach der Grösse ihrer Ladefläche und nimmt ab mit der steigenden Länge der von ihnen durchlaufenen Strecke. Die Anwendung dieser verwickelten Preisberechnung wird jedoch dadurch erleichtert, dass die gesammte Wagenabrechnung dem von allen Bahnen gemeinschaftlich errichteten „Railway Clearinghouse" in London übertragen ist, welches durch seine eigenen Beamten, die auf allen grösseren Uebergangsstationen angestellt sind, die betreffenden Geschäfte und Buchungen führen lässt.

3. Das französische System (Geltungsbereich 40 200 km). Auch in Frankreich wird wie in England nur Laufmiethe berechnet, und das französische System des Wagenaustausches unterscheidet sich vom englischen im wesentlichen nur dadurch, dass dies sowohl für leere wie für beladene Wagen geschieht, dass also bei ihm der ganze Lauf des Wagens auf fremder Strecke zur Anrechnung kommt. Auch hier ist die Rückgabe nicht an die Uebergabestation gebunden, sondern hat stets auf der nächstgelegenen Station der Heimathsbahn zu erfolgen. Die Laufmiethe beträgt bei Güterwagen für jede Achse und jedes zurückgelegte Kilometer 1 Cts., die Verzögerungsgebühr bei Ueberschreitung der geraum gesteckten Benutzungsfristen 3 Fr. für jeden Tag und Wagen.

4. Das System des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Geltungsbereich rund 80 000 km). Nach diesem vom Verfasser kurzweg das „deutsche" benannten System, welches ebenfalls für den Verkehr mit der Schweiz und mit Italien über den Brenner und den St. Gotthard Anwendung findet und auch für die serbischen, bulgarischen und türkischen Bahnen gilt, wird eine Wagenmiethe berechnet, die sich aus Lauf- und Zeitmiethe zusammensetzt. Die Laufmiethe beträgt für das Wagenkilometer 1 ₰, die Zeitmiethe 1 ℳ für jeden Wagen und Tag, wobei jedoch für die Entladung ein Tag aus der Berechnung bleibt. Die Miethe ist auch für leere Wagen zu berechnen. Die Lauffrist beträgt für 1 bis 75 km einen Tag, für 76 bis 200 km zwei Tage und für jede weiteren 200 km einen Tag mehr. In die Benutzungsdauer fallende Sonn- und Festtage werden nicht gezählt. Wird die Frist überschritten, so sind bei Güter- und Gepäckwagen 2 ℳ Verzögerungsgebühr für jeden Wagen und Tag zu zahlen. Die Güterwagen sind, wenn irgend möglich, beladen zurück zu senden, und zwar ist Rückbeladung gestattet: 1. nach einer auf der Linie des Hinweges belegenen Station; 2. nach Stationen der Heimathbahn oder darüber hinaus, wenn eine Strecke derselben durchlaufen wird; 3. nach anderen Stationen und Richtungen, sofern der Rückweg den Hinweg nicht um mehr als 200 km überschreitet. Die Rückbeladung kann sowohl von der Bestimmungsstation als von einer anderen innerhalb eines Umkreises von 200 km Halbmesser belegenen Station derselben Bahnverwaltung erfolgen. Leere Wagen sind durchaus über den Hinweg auch zurückzuleiten. Für Ablenkungen von dem hiernach einzuhaltenden Wege ist eine hohe Geldbusse zu zahlen. — Das „internationale Reglement", welches für den Verkehr zwischen den Vereinsbahnen und Frankreich und Belgien gilt, ist im wesentlichen diesen Bestimmungen nachgebildet.

Unter den hiernach im europäischen Verkehre vertretenen vier Systemen gibt der Verfasser dem russischen unbedingt den Vorzug, weil es die freieste Benutzung des gesammten Wagenbestandes gewährleistet und dadurch den nutzlosen und deshalb kostspieligen Leerläufen der Wagen, welche bei jedem der drei anderen Systeme geboten sind, am wirksamsten vorbeugt. Dabei erkennt er aber zugleich an, dass ein solches System nur da möglich und durchführbar ist, wo, wie in Russland, „ein höherer Einfluss über die Klippen der Interessengegensätze hinwegzuhelfen vermag". Danach würde also eine solche Einrichtung auch in England und vielleicht auch in Frankreich denkbar sein, wenn dort eine mit den entsprechenden Machtbefugnissen ausgestattete Centralstelle geschaffen würde, welche alle auftauchenden Zweifel und Streitigkeiten zu schlichten und nöthigenfalls zu entscheiden hätte. Im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, das sich aus einer Anzahl selbständiger, wirthschaftlich sehr verschieden gearteter Staaten zusammensetzt, ist aber eine solche Einrichtung einfach ausgeschlossen. Dass Staaten wie Oesterreich und Ungarn, Preussen, Bayern, Württemberg, Sachsen, Baden sich jemals der Möglichkeit aussetzen werden, dass ihnen eine finanziell so einschneidende Maassregel, wie die Erhöhung ihres Güterwagenparks, von einer internationalen Stelle anbefohlen werden könnte, ist für jetzt und alle Zeit undenkbar, und nur diese der Bahnaufsichtsbehörde zuertheilte weitgehende Befugniss macht u. E. das in Russland bestehende System des Wagenaustausches haltbar und lebensfähig. Wir vermögen daher die vom Verfasser (S. 21) ausgesprochene Ansicht, dass man sich auch in anderen Ländern diesem System zuwenden werde, nicht zu theilen, doch folgen wir ihm gerne, wenn er sich dann den im Vereinsgebiete bestehenden Zuständen zuwendet und zunächst die rechtliche Natur des durch den Wagenübergang entstehenden vertraglichen Verhältnisses einer Prüfung unterzieht. Er kennzeichnet dasselbe als eine Miethe und zwar als eine Sachmiethe besonderer Art und verwirft die Auffassung des schweizerischen Bundesgerichts, nach welcher sich dasselbe als ein Pachtverhältniss darstellt. Da die gegenseitigen Beziehungen der Eigenthums- und der Transportbahn durch das Vereinswagenübereinkommen (V.-W.-U.) bis in alle Einzelheiten geregelt sind, so können wir dieser Frage irgend welche praktische Bedeutung nicht beimessen. Verschweigen wollen wir jedoch nicht, dass wir die Auffassung des schweizerischen Bundesgerichts für die richtigere halten, da die übernehmende Bahn nicht blos zum Gebrauch der Wagen, sondern zum Genuss der durch sie bestimmungsgemäss erzielten Ausbeute — der auf ihrer Transportstrecke verdienten Fracht — berechtigt ist — vergl. §§ 581 und 99 B. G.-B. Von lebhaftem Interesse ist die Darstellung der geschichtlichen Entwickelung, welche mit dem am 1. April 1850 veröffentlichten „Uebereinkommen der zum Deutschen Eisenbahnverein gehörenden Verwaltungen über den direkten Güter-

verkehr“ beginnt und die nach langem, wechselvollen Verlaufe zu dem heute in Kraft stehenden V.-W.-U. geführt hat. Bis zum Jahre 1872 wurde nur eine Laufmiethe und Verzögerungsgebühr berechnet; das heutige System einer Verbindung von Lauf- und Zeitmiethe ist erst seit dem 1. Oktober 1872 zunächst im süddeutschen Verbande und sodann im folgenden Jahre im ganzen Vereinsgebiet eingeführt worden. Für diese grundsätzliche Aenderung war der Gesichtspunkt maassgebend, dass man damals hoffte, durch Einführung der Zeitmiethe die bisherige Verzögerungsgebühr allmählich entbehrlich zu machen und zugleich durch die niedrige Bemessung des betreffenden Satzes die Vereinsbahnen veranlassen wollte, dass sie „sich nicht ferner durch die Höhe der von ihnen zu zahlenden Beträge abhalten liessen, Wagen zurück- oder anzuhalten, für welche sie Rückladung in Aussicht haben“.

Die weiteren Ausführungen der Höltzel'schen Schrift spitzen sich dann zu einem Versuche zu, die bestehenden Miethsätze des V.-W.-U. als zu hoch darzustellen. An der Hand der Reichseisenbahnstatistik berechnet er die durch einen Güterwagen jährlich beanspruchten Selbstkosten der Eigenthumsverwaltung auf 76,43 ℳ für Verzinsung (4 %) und Amortisation (30 Jahre) und auf 57 ℳ für die Unterhaltung, im ganzen also auf 133,43 ℳ für die Achse oder auf 133,43 × 2,025 = 270 ℳ für den Wagen. Dagegen veranschlagt er den jährlichen Ertrag eines Vereinsgüterwagens unter Hinweis auf seine in Nr. 2 Jahrgang 1897 d. Ztg. gegebenen, unwidersprochen gebliebenen Ausführungen auf rund 360 ℳ, also um 90 ℳ oder um $33^1/_3$ % höher als die von ihm berechneten Selbstkosten.

Dass die Einnahmen, welche der Eigenthumsverwaltung aus den Erträgen an Laufmiethe und Zeitmiethe erwachsen, höher sind als die durchschnittlichen Selbstkosten eines Wagens, können wir übrigens nicht mit dem Verfasser (als eine Verletzung des Selbstkostenprinzips) beklagen, sondern wir halten einen solchen Ueberschuss vielmehr für einen durchaus berechtigten und sogar nothwendigen Geschäftsgewinn. Da es niemals möglich sein wird, die sämmtlichen Bahnen Mittel- und Westeuropas zu einem einheitlichen Netze zu gestalten, so werden sich bei einer Regelung des Wagenwesens und des Wagenaustauschs immer zwei Gesichtspunkte gebieterisch in den Vordergrund drängen:

1. Die Eigenthumsbahnen werden mit Recht verlangen können, dass ihnen ihre nach fremden Gebieten abgegebenen Wagen innerhalb einer gewissen nicht zu knapp bemessenen Frist wieder zugeführt werden, damit sie diese zur Verfügung haben, für den Fall und sobald sie ihrer im Interesse des eigenen Verkehrs bedürfen.

2. Die Eigenthumsbahnen werden verlangen können, dass ihnen für ihre an fremde Bahnen abgegebenen Wagen eine Entschädigung zugeführt wird, die die ihnen durch Wagenbeschaffung und Wagenunterhaltung erwachsenden Selbstkosten um einen angemessenen Betrag übersteigt. Geschieht dies nicht, so haben die Eigenthumsbahnen keinerlei Interesse daran, den zu Gunsten eines glatten und raschen Verkehrs so sehr erwünschten Uebergang der beladenen Wagen auf fremde Strecken zu fördern. Und ausserdem ist es ein Gebot der Billigkeit, dass die transportirende Bahn, welcher die Frachteinnahme zufällt, an ihren Erträgnissen diejenige Verwaltung theilnehmen lässt, welche ihr zu diesem Zwecke die Wagen stellt und vorhält. Wäre der Uebergang der Wagen von Bahn zu Bahn herüber und hinüber ein gleichmässiger, so würden derartige Rücksichten nicht in Betracht kommen, aber die von Höltzel mitgetheilten Tabellen lassen erkennen, dass in dieser Beziehung eine grosse Verschiedenheit obwaltet. Zunächst ersehen wir aus Tabelle IX, dass der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben, welchen die Miethe für Lokomotiven und Wagen im Betriebsjahre 1895/96 ergab, betragen hat: bei den preussischen Staatsbahnen 3 685 779 ℳ, bei der Aussig-Teplitzer Bahn 818 696 ℳ, bei der Buschtêhrader Bahn 556 660 ℳ. Dagegen betrug der Ueberschuss der Ausgaben über die Einnahmen an Wagen- und Lokomotivmiethe bei den bayerischen Staatsbahnen 1 644 267 ℳ, bei den württembergischen Staatsbahnen 538 374 ℳ, bei den badischen Staatsbahnen 518 425 ℳ.

Ueber die Frage, worauf diese doch sehr ins Auge fallenden Unterschiede beruhen, geben die weiteren in jener Tabelle gebrachten Zahlen einen interessanten Aufschluss. Wir ersehen dort, dass die Zahl der von deutschen Bahnen vorgehaltenen Güterwagen im Durchschnitt für das Kilometer Betriebslänge 7,35 beträgt, dass aber die preussischen Staatsbahnen mit 8,76, die Aussig-Teplitzer Bahn mit 65,16, die Buschtêhrader Bahn mit 14,36 Wagen für das Kilometer erheblich über diesem Durchschnitt stehen, während die ungarischen Staatsbahnen mit 3,81, die württembergischen Staatsbahnen mit 4,21 und die badischen Staatsbahnen mit 6,98 Wagen darunter bleiben. Hieraus ergibt sich, dass diejenigen Bahnen, deren Bereich die Bergwerks- und Industriebezirke an der Saar und Ruhr sowie in Oberschlesien und in Nordböhmen einschliesst, gezwungen sind, einen den gewöhnlichen Durchschnitt weit überragenden Bestand an Wagen vorzuhalten, um dem Bedarf ihrer heimathlichen Versender zu genügen, während die anderen Bahnen sich auf die Beschaffung eines ungleich geringeren Wagenparks beschränken können. Aus diesem Umstande erklärt sich dann aber auch die überwiegende Mehrzahl der Wagenleerläufe, und es lässt dies zugleich erkennen, dass diese nicht ein durch falsche verwaltungsseitige Maassregeln heraufbeschworener zeitweiliger Uebelstand, sondern eine in der Natur des gesammten Transportwesens liegende wirthschaftliche Nothwendigkeit sind. In gleicher Weise, wie die Bahnen eine grosse Anzahl ihrer Wagen nach den Bergwerksgebieten leer in Fahrt setzen müssen, ist auch die Seeschifffahrt gezwungen, ihre Fahrzeuge mit Ballast beladen nach den erzeugnissreicheren Gebieten der Erde zu entsenden, und in kleinerem Maassstabe wiederholt sich dasselbe Schauspiel bei der Binnenschifffahrt und beim Landfuhrwerk. Es ist daher klar, dass wir hier mit einer Thatsache zu rechnen haben, die im grossen und ganzen unabänderlich ist und die sich nur zu einem sehr geringen Theile durch Verbesserungen in der Behandlung des Wagenwesens wird beseitigen oder abmildern lassen. Dass das russische System des Wagenaustauschs vor dem unserigen den Vorzug verdient, wollen wir ja gern anerkennen. Demgemäss ist dasselbe auch in den mittel- und westeuropäischen Verkehrsgebieten beim Personenverkehr durchweg eingeführt. Hier bestehen aber einfachere Verhältnisse als bei den verwickelten Beziehungen des Güterverkehrs, und da jedem Personenzuge regelmässig ein Gegenzug von gleicher Stärke entsprechen wird, so ist ein gegenseitiger Ausgleich sehr bald gefunden. Ebenso ist in Russland, wo überall fast gleichartige Verhältnisse bestehen, ein solches System auch im Güterverkehr sehr wohl durchführbar, da dort die landwirthschaftlichen Erzeugnisse (Holz, Getreide usw.) die überwiegende Rolle im Güteraustausch spielen. Dagegen stellt sich bei den überaus verwickelten Verkehrsbeziehungen des Vereinsgebietes und seiner verschiedenen Bahnbezirke die Sache wesentlich anders, und schon die verschiedenartigen Interessen der einzelnen Verwaltungen schliessen die Möglichkeit eines solchen Systems hier u. E. völlig aus. Auch lassen die von Höltzel in seiner Tabelle I in Spalte 10 angeführten Zahlen erkennen, dass der Einfluss dieses Systems auf eine verbesserte Wagenausnutzung nur ein verhältnissmässig geringfügiger ist; denn während in Deutschland die Tragfähigkeit der bewegten Wagen zu 44 % ausgenutzt wird, stellt sich der betreffende Prozentsatz in Russland auf 47,5 %, also nur um 3,5 % höher.

Wenn wir sonach eine grundsätzliche Wandelung in der bisherigen Behandlung des Wagenaustauschs für ausgeschlossen erachten, so glauben wir doch, dass diese in verschiedenen Beziehungen einer Verbesserung fähig und bedürftig ist. Zunächst wird eine Vereinfachung der verwickelten Art der Mieths-

berechnung anzustreben sein, die dadurch, dass sie nach zwei verschiedenen Richtungen berechnet wird, eine grosse Menge Arbeit und somit hohe Kosten verursacht. Wir pflichten daher dem Verfasser bei, wenn er die Beseitigung der Laufmiethe unter Beibehaltung der Zeitmiethe vorschlägt. Sodann aber dürfte es sich empfehlen, die engen Grenzen, welche der Benutzung der Wagen für die Rückbeförderung noch immer gesteckt sind, zu erweitern und der transportirenden Bahn in dieser Beziehung eine grössere Freiheit zu geben. Eine solche Maassnahme, die auch vom Verfasser auf das dringendste befürwortet wird, würde auf die bessere Ausnutzung der Wagen gewiss von günstiger Einwirkung sein und würde, wenn sich dadurch die Leerläufe der Wagen auch nur um einen geringen Prozentsatz ermässigen sollten, einen immerhin erfreulichen wirthschaftlichen Fortschritt bedeuten.

Eine wesentliche Förderung aber wird die Wagenausnutzung erfahren, wenn sich kleinere Bahngebiete in Hinsicht des Wagenwesens an grössere, die mit ihnen ähnliche Verhältnisse haben, in der Weise anschliessen, wie dies von den oldenburgischen und den Reichsbahnen Preussen gegenüber geschehen ist. Dadurch, dass alsdann der gesammte Wagenpark als ein einheitlicher gelenkt und verwaltet werden kann, ergeben sich für beide Theile wesentliche Vorzüge, und das betreffende Sonderabkommen hat sich bislang in jeder Beziehung als segensreich erwiesen und bewährt.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Falsche Gerüchte.** In den letzten Wochen waren in den Tageszeitungen vielfach Gerüchte über Angebote, welche von Preussen an Sachsen für die Uebernahme seines Eisenbahnnetzes in preussischen Betrieb gemacht sein sollten, verbreitet. Die Grundlosigkeit dieser Gerüchte lag auf der Hand, sie können wohl nur dadurch entstanden sein, dass die minder günstige Finanzlage der sächsischen Staatsbahnen der sensationsbedürftigen Presse zur Verbreitung solcher Nachrichten einen günstigen Boden bietet. Wir haben der ganzen Sache bisher keine Erwähnung gethan und thun es auch jetzt nur, um der kräftigen Zurückweisung Raum zu geben, mit welchen die „Berl. Pol. Nachrichten" und das „Dresd. Journal" der ganzen Mythenbildung entgegentreten.

„Seit dem Abschluss des preussisch-hessischen Eisenbahnvertrages," heisst es in der dem preussischen Finanzministerium nahestehenden erstgenannten Korrespondenz, „ist in der Betriebs- und Finanzgemeinschaft diejenige Form gefunden, in der sich die Angliederung des Staatsbahnnetzes deutscher Bundesstaaten an das grösste einheitlich verwaltete Bahnnetz Deutschlands zweckmässig vollziehen kann. Mit der Betriebs- und Finanzgemeinschaft werden alle volks- und staatswirthschaftlichen Vortheile eines einheitlichen Staatsbahnunternehmens erreicht und zugleich die Bedenken, die in Bezug auf die Stellung und Souveränität anderer Bundesstaaten aus der Veräusserung des Eigenthums ihrer Bahnlinien sich ergeben können, beseitigt. Der Ankauf ausserpreussischer Staatsbahnsysteme ist eine Form der Herstellung der Einheit der Betriebseinrichtungen, die der Vergangenheit angehört. Für die Zukunft kann als Weg zur Erreichung dieses Zieles allein die Herstellung der Betriebs- und Finanzgemeinschaft nach preussisch-hessischem Muster in Frage kommen. Wenn aber auch Preussen, wie es 1876 bereit war, seine Staatsbahnen dem Reiche zur Verfügung zu stellen, stets bereit sein wird, Wünschen anderer Bundesstaaten auf Eintritt in die preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft entgegenzukommen, so ist die preussische Regierung grundsätzlich weit davon entfernt, direkt oder indirekt nach dieser Richtung auf andere Staaten einzuwirken. Hält ein anderer Bundesstaat in seinem eigenen und im Interesse seiner Bevölkerung eine Angliederung seiner Bahnen an das preussisch-hessische Staatsbahnsystem für zweckmässig, so kann er allerdings darauf rechnen, bereitwillig in diese Gemeinschaft aufgenommen zu werden. Aber die Initiative dazu wird in keinem Falle von preussischer Seite ausgehen und weder direkt noch indirekt die freie, von ihrem eigenen Interesse diktirte Entschliessung anderer Bundesregierungen im geringsten beeinflusst werden."

Auch von der sächsischen Regierung ist durch das „Dresd. Journal" ausdrücklich erklärt worden, das das Gerücht, wonach die preussische Regierung an die sächsische ein hohes Gebot für die Ueberlassung der sächsischen Staatsbahnen gemacht hätte, aller und jeder Grundlage entbehrt und dass die preussische Regierung weder das behauptete, noch irgend ein anderes ähnliches Angebot der sächsischen Regierung gemacht habe. Das „Dresd. Journal" fügt hinzu, dass auch die weitere Behauptung, die Staatsregierung nehme der Frage der Abtretung der Staatsbahnen gegenüber nicht mehr die frühere ablehnende Stellung ein, vollkommen aus der Luft gegriffen sei.

— **Dienstkleidung der preussischen Staatseisenbahnbeamten.** Durch Allerhöchsten Erlass vom 1. Oktober d. J. sind eine Anzahl von Aenderungen und Ergänzungen der Vorschriften über die Dienstkleidung und die Dienstabzeichen des Personals der preussischen Staatseisenbahnverwaltung genehmigt. Das „Eisenbahnverordnungsblatt" vom 31. Oktober d. J. theilt diese Aenderungen mit. Insbesondere ist danach nicht nur, wie bisher, für die Unterbeamten, sondern auch für die mittleren Beamten bei allen Dienstverrichtungen eine Joppe zugelassen. Für die mittleren Beamten ist diese in nachbezeichneter Form zu fertigen: nach dem Schnitt der Offizierslitewka aus dunkelblauem Tuch (Serge) ohne Vorstoss mit einem aus dem Stoff der Joppe gefertigten vorn abgerundeten Umlegekragen ohne Goldstickerei, an dem die Rang- und Dienstabzeichen nach Vorschrift zu tragen sind; vorn einreihig mit freiliegenden Knopflöchern und fünf metallenen Wappenknöpfen; Schulterknöpfe und Achselstücke, soweit die Beamten zum Tragen von Achselstücken berechtigt sind; an beiden Seiten je eine Tasche mit Patten, an der linken Seite ausserdem noch eine kleinere (Uhr-) Tasche mit Patte; im Rücken glatt. Der Degen ist zur Joppe nicht anzulegen. Die Joppe für die Unterbeamten ist in Litewkenform aus dunkelblauem Tuch (Serge) ohne Vorstoss mit einem aus dem Stoff der Joppe gefertigten vorn abgerundeten Umlegekragen, an dem die Dienst- und Rangabzeichen nach Vorschrift zu tragen sind, zu fertigen; Kragen zur Unterscheidung von den Joppen der mittleren Beamten mit orangefarbenem Vorstoss; vorn einreihig mit freiliegenden Knopflöchern und fünf metallenen Wappenknöpfen; Dienstauszeichnungsschnüre auf den Schultern, soweit sie den Beamten verliehen sind; an beiden Seiten je eine Tasche mit Patten, an der linken Seite ausserdem noch eine kleinere (Uhr-) Tasche mit Patte; im Rücken glatt. Die bisherigen Joppen dürfen noch bis zum 1. April 1902 getragen werden.

Ausserdem sind den Güterexpeditionsvorstehern, den Stationskassenrendanten, Güterexpedienten, Stationseinnehmern und den Materialienverwaltern erster und zweiter Klasse an Stelle der bisherigen vierzackigen fünfzackige vergoldete Sterne, den Wagenmeistern und Wagenwärtern ein kleiner Personenwagen aus bronzirtem Metall, den Maschinenwärtern bei elektrischen Beleuchtungsanlagen eine 8 mm breite glatte Goldtresse und ein gezahntes Rad aus bronzirtem Metall als Dienstabzeichen am Kragen verliehen. — Die Maschinisten bei elektrischen Beleuchtungsanlagen erhalten die Dienstkleidung der Lokomotivführer mit der Maassgabe, dass die für letztere als Dienstabzeichen am Kragen vorgesehene kleine Lokomotive durch ein gezahntes Rad aus broncirtem Metall wie bei den Maschinenwärtern für elektrische Beleuchtungsanlagen ersetzt wird.

Bei Gelegenheit der Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften ist von den im Dienst befindlichen Beamten der vorgeschriebene Oberrock, nicht die Joppe zu tragen.

— **Die wichtigste Station der Berliner Stadt- und Ringbahn für den Umsteigeverkehr** von dieser Bahn nach verschiedenen Vorort- und Fernbahnen wird den „B. N. N." zufolge die jetzt im vollen Umbau befindliche Station Stralau-Rummelsburg werden. Sie wird, wenn die dort projektirten und jetzt fast alle in Angriff genommenen Arbeiten fertig sind, den direkten Verkehr von der Stadtbahn mit den Vororten der östlichen und südlichen Eisenbahnlinien vermitteln. Der gemeinsame Bahnhof Stralau-Rummelsburg wird danach später sieben besondere Stationen haben, die untereinander in Verbindung durch Treppen und Tunnel stehen, gleichzeitig aber auch fast alle direkte Zu- und Abgänge nach den angrenzenden Strassenzügen erhalten sollen. Dem Verkehr auf dem Nord- und Südring wird je ein Bahnsteig dienen, von denen der für den Südring auch für den Vorortverkehr der Berlin-Görlitzer Bahn bestimmt ist. Auf der neu erbauten, jetzt vollendeten Eisenbahnbrücke, die die direkte

Verbindung des Nord- und Südringes bildet, wird ebenfalls ein Bahnsteig errichtet, da mit dem nächsten Jahre der direkte Verkehr, sowohl für den Güter- wie den Personentransport, bedeutend vermehrt werden soll. Es sollen auch Züge eingelegt werden, die hauptsächlich dem Arbeiterverkehr dienen und die direkt über Stralau-Rummelsburg nach Spandau über Schöneberg und Westend geleitet werden sollen. Für den Vorortverkehr der Ostbahn, der schlesischen und der Wriezener Linien werden vier Bahnsteige erbaut, da auch auf diesen Linien ganz erhebliche Zugvermehrungen in Aussicht genommen sind und infolge dessen bereits neue Gleise gelegt werden. Auf jeder der sieben Stationen werden ausser den gemeinschaftlichen grösseren, in der Mitte liegenden Verwaltungsgebäuden kleinere Diensträume errichtet, ferner werden überall Wartehallen erbaut und ausser dem jetzt schon dort bestehenden grossen Restaurant sollen kleinere Erfrischungsräume, wie sie jetzt schon die grösseren Bahnhöfe der Stadtbahn aufzuweisen haben, aufgestellt werden. Der ganze grossartige Umbau des Bahnhofes Stralau-Rummelsburg soll bereits im Anfang des nächsten Jahres fertiggestellt sein, so dass auch der erweiterte Vorortverkehr nach Osten hin, wie der direkte Verkehr auf dem Nord- und Südring spätestens am 1. Mai 1901 im vollen Umfange aufgenommen werden kann.

— **Zur bevorstehenden Eröffnung der Barmen-Elberfeld-Vohwinkeler Schwebebahn.** Zu dem Bericht über die Schwebebahn in der vorigen Nummer dieser Zeitung sind wir nach der „Kölnischen Zeitung" in der Lage, einige weitere Mittheilungen über die Betriebsvorbereitungen hinzuzufügen. Bekanntlich war ursprünglich beabsichtigt, die Eröffnung mit dem den Städten Barmen und Elberfeld zugesagten Kaiserbesuch am 13. Oktober d. J. zu verbinden. Von verschiedenen Seiten — selbst von der „Zeitung des Vereins deutscher Ingenieure" — ist damals auch die Eröffnung bei Gelegenheit einer Kaiserfahrt auf der Bahn gemeldet worden. Der Besuch des Kaisers verzögerte sich indessen bis zum 22. Oktober. An diesem Tage benutzte der Kaiser, wie auch unsererseits berichtet, die Bahn zur Reise von Elberfeld nach Vohwinkel. Aber die Eröffnung steht auch heute noch nicht fest. Die „Kölnische Zeitung" bringt nun unter dem 30. Oktober die folgenden, offenbar im Einvernehmen mit der Verwaltung der Schwebebahn festgestellten näheren Mittheilungen.

„Ueber die Eröffnung des Betriebes auf der Schwebebahn sind vielfach irrige Angaben im Umlaufe. Wir haben deshalb an maassgebender Stelle Erkundigungen eingezogen, auf Grund deren wir mittheilen können, dass die ursprüngliche Absicht, den Verkehr sofort nach der Fahrt des Kaiserpaares zu eröffnen, sich nicht hat verwirklichen lassen. Die Betriebseröffnung wird vielmehr noch einige Wochen auf sich warten lassen. Zwar ist die Strecke von Vohwinkel bis zur Kluse in Elberfeld völlig betriebsfertig, doch harren noch einige Haltestellen der Vollendung. Auch sind, um den Betrieb in vollem Umfange aufnehmen zu können, noch nicht genügend Wagen vorhanden. Zur Durchführung eines 5 Minutenverkehrs, wie er für den Anfang in Aussicht genommen ist, sind 26 Wagen erforderlich; bis jetzt sind aber erst 12 auf die Gleise gebracht, zwei weitere sind hier schon eingetroffen, die übrigen werden in kurzem angeliefert. Da wöchentlich aber nur etwa 3 Wagen auf die Schienen gehoben werden können, so werden bis zur Betriebseröffnung mindestens noch 4 bis 5 Wochen vergehen. Uebrigens soll zunächst auch nur die Strecke Zoologischer Garten-Kluse dem Verkehr übergeben werden, weil in Vohwinkel der Wagenschuppen noch nicht vollendet ist und man die Wagen bis dahin auf der Strecke Zoologischer Garten-Vohwinkel unterbringen muss. Die Fertigstellung des Wagenschuppens, mit dem zugleich die Reparaturwerkstätte verbunden ist, wird bis zum 1. Januar nächsten Jahres erhofft, an welchem Tage dann auch die Strecke Zoologischer Garten-Vohwinkel dem Verkehr übergeben wird. Für die Strecke Zoologischer Garten-Kluse ist ein Fahrpreis von 20 ₰ für die I. und 10 ₰ für die II. Klasse festgesetzt. Die Bestimmung des Fahrpreises für die weiteren Strecken steht noch aus. Die Fahrkarten werden von Automaten verausgabt, die sich auf jeder Haltestelle befinden. Entwerthet werden sie in den Bahnwagen durch Schaffner. Vorläufig bleiben die Haltestellen für den freien Verkehr geöffnet. Ob man später, wie bei der Staatsbahn, zur Einführung der Bahnsteigsperre wird übergehen müssen, muss die Zeit lehren. Was den Weiterbau der Bahn nach Barmen anlangt, so ist man in Barmen jetzt eifrig mit der Herstellung der Fundamente beschäftigt, die zur Aufnahme der Stützen dienen. Man hofft, auf der Hälfte der ganzen Strecken in diesem Jahre mit den Fundamenten fertig zu werden. Mit der Herstellung der anderen Hälfte wird im Frühjahr nächsten Jahres begonnen. Die Montirungsarbeiten sind in vier Theilen vergeben, und zwar an die Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, die die Strecke von der Kluse in Elberfeld bis zur Mitte zwischen Haspeler- und Kaiserbrücke in Barmen ausführt, an die Union-Dortmund, die sich an die erstere Firma anschliesst und bis zur Korzertbrücke baut, an die Firma Harkort in Duisburg, welcher die Strecke von Korzertbrücke bis Löwenbrücke übertragen ist, und an die Gute Hoffnungshütte, die den Rest der Bahnlinie bis Rittershausen fertig zu stellen hat. Die Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, die über einen mächtigen Montirungskrahn verfügt, setzt die Arbeit mit einigen Kräften schon jetzt fort. Die Hauptarbeit verwendet sie indess auf die Fertigstellung des Wagenschuppens in Vohwinkel. Die übrigen drei Firmen nehmen die Montirungsarbeiten erst im Frühjahr nächsten Jahres auf. Als Termin für die Fertigstellung der gesammten Bahnanlage ist der 1. August 1902 festgesetzt worden."

— **Eisenbahnschwellen aus Quebrachoholz.** Wie die „Nordd. Allg. Ztg." mittheilt, sollen demnächst im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung in beschränktem Umfange Versuche mit Eisenbahnschwellen aus Quebrachoholz angestellt werden. Dem Quebrachoholz wird eine weit längere Widerstandsdauer nachgerühmt als irgend einem europäischen Holze. Ein Urtheil darüber, ob das zutreffend ist, wird man allerdings erst nach Jahren gewinnen können.

— **Main-Neckarbahn.** Gleichzeitig mit den vorhin behandelten, nun gründlich zurückgewiesenen Gerüchten über einen beabsichtigten Ankauf der sächsischen Bahnen durch Preussen tauchten seit einiger Zeit Nachrichten über schwebende Verhandlungen wegen einer anderweiten Ordnung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, welche bekanntlich Preussen, Hessen und Baden nicht nur gemeinschaftlich gehört, sondern auch von diesen drei Staaten gemeinschaftlich verwaltet wird, auf. Seit der Uebernahme der hessischen Ludwigsbahn und der grossherzoglich hessischen Staatsbahn in die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft lag der Gedanke, der eigenthümlichen und schwerfälligen Form der Main-Neckarbahnverwaltung ein Ende zu machen, sozusagen in der Luft. Die Verhandlungen waren zwischen drei Regierungen zu führen und daher nicht einfach. Bei deren nothwendig vertraulicher Natur war den Vermuthungen über die Art der Neugestaltung ein weiter Spielraum geöffnet. Natürlich erwachten wieder die Besorgnisse wegen einer preussischen „Vergewaltigung". Die nationalliberale Fraktion des hessischen Landtages richtete an die grossherzogliche Regierung folgende Anfrage: „Wie wir öffentlichen Blättern entnehmen, sollen zwischen Hessen, Preussen und Baden Verhandlungen schweben, die eine „Reorganisation der Verwaltung der Main-Neckarbahn" zum Gegenstand haben sollen, im Falle ihrer Durchführung aber „eine völlige Inbesitznahme der Main-Neckarbahn durch Preussen" bedeuten würden. Die Verwaltung soll angeblich nach Mainz verlegt und der dortigen hessisch-preussischen Eisenbahndirektion unterstellt, in Darmstadt aber nur eine Betriebs- und Verkehrsinspektion belassen und der zweiten Betriebsinspektion der Gemeinschaftsbahn angegliedert werden. Diese Nachrichten sind geeignet, in weiten Kreisen Beunruhigung hervorzurufen. Es handelt sich um höchst wichtige Landesinteressen. Die unterzeichneten Landtagsabgeordneten erlauben sich daher, die grossherzogliche Regierung um alsbaldige Auskunft darüber zu bitten, ob und welche Thatsachen den erwähnten Angaben zu Grunde liegen."

Auf diese Anfrage ist eine Antwort noch nicht ertheilt. Inzwischen ist aber preussischerseits eine Aufklärung über den Stand der Dinge erfolgt, indem die „Berl. Pol. Nachr." wiederum zur Sache das Wort in folgender Weise nehmen: „Die Main-Neckarbahn besitzt zur Zeit einen vielköpfigen, sehr umfangreichen Verwaltungsapparat, welcher mit der Länge ihrer Linien und dem Umfange ihres Verkehrs durchaus nicht im richtigen Verhältniss steht. Denn die Schienenstränge dieses Verkehrsunternehmens haben im ganzen nur die Länge von etwa 100 km, mithin nur einen Umfang, wie ihn in Preussen eine einzige Betriebsinspektion zu haben pflegt. Der über das wirkliche Bedürfniss hinausgehende Umfang des Verwaltungsapparats hat naturgemäss eine unnöthige Vermehrung der Ausgaben zur Folge, und der Reinertrag der Main-Neckarbahn ist demzufolge bisher niedriger gewesen, als er bei sachgemässer Organisation des Verwaltungsapparats hätte sein können. Eine zweckmässige Vereinfachung dieses Apparates liegt daher im gemeinsamen Interesse aller der an der Main-Neckarbahn betheiligten Staaten, und die süddeutschen Mitbesitzer haben daran das völlig gleiche Interesse wie Preussen. Wenn von preussischer Seite die Anregung zu einer wirthschaftlichen Einrichtung der Verwaltung gegeben worden ist, so sind dabei die Interessen der übrigen Mitbesitzer mit maassgebend gewesen. Die ökonomischen Gründe, welche für die preussische Anregung sprechen, sind so unbestreitbar richtig und liegen so klar zu Tage, dass an dem schliesslichen Erfolge derselben auch nicht gezweifelt werden kann."

— **Die Kleinbahn Cloppenburg-Lindern,** über welche der Leitaufsatz in Nr. 81 d. Ztg. berichtete, ist jetzt bis Lindern unter Wegfall der Station Kleinen-Ging fortgeführt und in Betrieb gesetzt.

— **Erweiterte Fürsorge für die Mitglieder der Arbeiterpensionskasse der bayerischen Staatseisenbahnen.** Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung bezw. die Kassenvorstandschaft der Arbeiterpensionskasse, welche bekanntlich aus Vertretern der Bahnverwaltung selbst sowie aus Vertretern der Kassenangehörigen zusammengesetzt ist, hat in Berücksichtigung der gemachten Erfahrungen eine Neuregelung der bisherigen, die erweiterte Fürsorge für erkrankte Mitglieder bezweckenden Maassnahmen getroffen und zur Durchführung derselben sachentsprechende Grundsätze aufgestellt, von denen wir die wichtigeren nachstehend folgen lassen: Der Kassenvorstand lässt in allen Fällen, in denen a) ein Versicherter dergestalt erkrankt ist, dass ohne gründliche Pflege und Heilbehandlung als Folge der Krankheit Erwerbsunfähigkeit zu besorgen ist, die einen Anspruch auf Invalidenrente begründen würde, oder in denen b) begründete Annahme vorhanden ist, dass der Empfänger einer Invalidenrente bei Durchführung eines Heilverfahrens die Erwerbsfähigkeit wieder erlangen werde, ein Heilverfahren in ausgedehntestem Umfange eintreten. Zur Durchführung des Heilverfahrens kann der Erkrankte je nach Umständen in eine Heilanstalt oder in eine Anstalt für Genesende untergebracht werden. Für die Unterbringung Erkrankter oder Genesender stehen neben vielen öffentlichen und privaten Heilanstalten noch eine Volksheilstätte bei München, ein Rekonvaleszentenhaus, ein Sanatorium und ausserdem eine Anzahl entsprechender Badeorte wie Kissingen, Reichenhall, Wildbald, Karlsbad u. dergl. zur Verfügung.

Während der Behandlung der Kranken in den Heilstätten werden verschiedenartige Unterstützungen bewilligt; es erhalten a) die Erkrankten selbst ein monatliches Taschengeld bis zu 7 *M.* und b) deren Familienangehörigen die Hälfte des für den Versicherten während der gesetzlichen oder satzungsgemässen Dauer der Krankenunterstützung maassgebend gewesenen Krankengeldes, falls Kinder unter 15 Jahren nicht vorhanden, dagegen zwei Drittel dieses Krankengeldes, sofern ein oder mehrere Kinder unter 15 Jahren vorhanden sind. Solchen Versicherten jedoch, die das Diensteinkommen in Krankheitsfällen während der Dauer der Uebernahme des Heilverfahrens auf die Arbeiterpensionskasse fortbeziehen, wird weder ein Taschengeld noch eine Familienunterstützung geleistet; nach Wegfall des Diensteinkommens aber erhalten diese Versicherten eine angemessene Unterstützung bis zur Höhe der unter a und b bezeichneten Leistungen.

— **Aus dem württembergischen Landtag.** Die Kammer der Abgeordneten erledigte in den letzten Tagen verschiedene Eingaben in Eisenbahnangelegenheiten, über welche die volkswirthschaftliche Kommission dieser Kammer Bericht erstattet hatte. Von allgemeinem Interesse ist ein Gesuch der Gemeinde Trossingen als Hauptaktionärin der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerk und Verbindungsbahn Trossingen um Bewilligung eines Staatsbeitrags zu der von letzterer erbauten normalspurigen elektrischen Bahn. Der Antrag der Kommission geht auf Berücksichtigung. Die Gemeinde hat sich an dem 1898 ausgeführten Unternehmen mit einem Kapital von 250 000 *M.* betheiligt und das Gelände, soweit es im Eigenthum der Gemeinde stand, unentgeltlich abgegeben. Beim Bau erhöhte sich infolge der durch die Konzessionsbestimmungen nöthig gewordenen Aenderungen der zu 561 000 *M.* berechnete Aufwand auf 700 000 *M.* Das erste Betriebsjahr ergab als Reinertrag eine Rente von 1,35 %. Die bürgerlichen Kollegien von Trossingen bitten nun, auch ihnen, wie zum Bau anderer Privatbahnen geschehen, einen Staatsbeitrag zu gewähren. Die Kommission befürwortet das Gesuch, indem sie hervorhebt, dass durch den Bau der Bahn eine erfreuliche Steigerung des Verkehrs stattgefunden habe. Ungeachtet ungünstiger finanzieller Lage habe die Gemeinde sich nicht gescheut, bedeutende Opfer für die Bahn zu bringen. Die Bahn erscheine als ein Werk thatkräftigen Bürgersinnes, das der Gemeinde zur Ehre gereiche. Von der Gewährung eines Staatsbeitrags gegenüber der Aktiengesellschaft könne keine Rede sein, dagegen könne die Frage wohl erhoben werden, ob nicht der Gemeinde als solcher ein Beitrag als theilweiser Ersatz ihrer Kosten gewährt werden könne. Durch die Ueberleitung des Verkehrs von dieser Zufuhrbahn auf die Hauptbahn (Trossingen liegt an der württembergischen Bahnstrecke Rottweil-Villingen) dürfte sich ein Staatsbeitrag wohl rechtfertigen lassen. Der Staatsminister der Finanzen v. Zeyer bemerkte, dass es sich im vorliegenden Fall nicht etwa um die Subventionirung einer erst zu erstellenden Nebenbahn handle, sondern um die nachträgliche Gewährung einer Unterstützung an eine Aktiengesellschaft für den Bau einer Verbindungsbahn von Trossingen nach dem Bahnhof der Staatsbahn. Eine derartige Unterstützung, die aus allgemeinen Steuermitteln zu gewähren wäre, liege ausserhalb des Kreises der bis jetzt sowohl von der Regierung als von den Ständen befolgten Subventionspolitik für Nebenbahnen, und er bedaure, dem Antrag der Kommission, obgleich er einstimmig gestellt sei, entgegentreten zu müssen. Seines Wissens sei kein Fall vorhanden, dass einer Unternehmergesellschaft nachträglich eine Subvention zu Theil geworden wäre. Nur bei der Subventionirung erst zu erbauender Bahnen habe die Regierung es in der Hand, ein Projekt vorher im einzelnen auf seine Zweckmässigkeit zu prüfen und auf die Gestaltung des Projekts und die Höhe seiner Kosten einzuwirken, und, was die Hauptsache sei, sie habe nur auf diese Weise die Möglichkeit, die Priorität der einzelnen Unternehmungen ins Auge zu fassen und festzustellen, mit anderen Worten, nur die vorherige Subventionirung ermöglicht der Regierung eine planmässige Förderung des Nebenbahnbaues. Wenn im vorliegenden Fall eine Unterstützung erfolgt und, was alsdann vorauszusehen ist, auch in einer Reihe anderer Fälle in Konkurrenz mit den vom Staat subventionirten Nebenbahnen ein Wettlauf in der Erbauung von Nebenbahnen stattfindet, so würde hierdurch der ruhige und zweckmässige Gang der weiteren Entwickelung des Nebenbahnnetzes durchbrochen, auch eine sehr erhebliche finanzielle Mehrbelastung des Staats herbeigeführt. Der Minister führt weitere Gründe, die gegen die Uebergabe des Gesuchs zur Berücksichtigung sprechen, an und sagt zum Schluss, wenn die Uebung eintreten würde, dass bereits bestehende nothleidende und zumal nicht nothleidende Nebenbahnunternehmungen der Regierung zur Berücksichtigung empfohlen werden wollten, dann wäre er beinahe versucht, wenn es geschäftsordnungsmässig möglich wäre, seinerseits auch einen Antrag auf Berücksichtigung zu stellen, nämlich den Antrag auf Berücksichtigung der Staatskasse. Der Abgeordnete v. Gess trägt Bedenken dem Kommissionsantrag beizutreten, er beantragt Ueberweisung zur Kenntnissnahme. Staatsrath von Balz bemerkt: Die Eisenbahnverwaltung sei der Gemeinde Trossingen von Anfang an in der allerwohlwollendsten Weise entgegengekommen, sie habe ihren Bahnbau mit allen Mitteln gefördert, die ihr zu Gebot standen. Bei allen Vorverhandlungen von Seiten der Unternehmer sei aber nie die Rede davon gewesen, dass sie nachträglich eine stattliche Subvention verlangen wollten. Sonst wäre es der Eisenbahnverwaltung nie eingefallen, die Konzession zum Bau der Bahn vor Befragung der Stände zu ertheilen. Gerade vom Standpunkt der Stände aus scheine ihm denn auch der Antrag der Kommission sehr erheblichen Bedenken zu unterliegen. Werde ein Eisenbahnprojekt an die Stände gebracht, so haben diese Gelegenheit, nach allen Richtungen Wünsche bezüglich der Ausführung des Unternehmens zum Ausdruck zu bringen. Wenn aber so vorgegangen werde, wie seitens der Gemeinde Trossingen, dann haben die Stände gar nichts mitzusprechen, sondern nur Geld zu bewilligen. Ein derartiges Verfahren sei noch gar nie dagewesen. Auf die Frage, ob die Gemeinde Trossingen einer Unterstützung bedürftig sei, wolle er nicht näher eingehen, aus dem Vortrag des Abgeordneten Storz habe er eher den gegentheiligen Eindruck gewonnen; wo die Industrie so im Aufschwung sei, wie dieser geschildert habe, da müssen sehr kapitalkräftige Leute sein. Im Kommissionsbericht sei die Verkehrssteigerung erwähnt, die aus der Trossinger Privatbahn für die Staatsbahn erwachsen sei. Dieser Einfluss werde schwer zu bemessen sein, jedenfalls aber habe die Staatseisenbahnverwaltung dafür der Privatunternehmung jetzt schon ein genügendes Entgegenkommen bewiesen, indem sie ihr die Abfertigungsgebühr überlassen habe, was eine jährliche Unterstützung von über 6000 M. bedeute. Keine andere Bahn in Deutschland von so lokaler Bedeutung werde eine derartige Unterstützung seitens des Staats gefunden haben. Wenn die Kammer den Grundsatz aufstellen wolle, dass der Staat alle Bahnunternehmungen zu unterstützen habe, die nicht sofort die landesübliche Verzinsung abwerfen, dann dürfe sie sich auf eine gute Kundschaft gefasst machen. — Der Antrag auf Ueberweisung der Eingabe an die Regierung zur Kenntnissnahme wurde hierauf angenommen.

— **Badisches Eisenbahngesetz.** Im Grossherzogthum Baden ist — wie bereits in Nr. 47 S. 727 d. Ztg. erwähnt — ein neues Gesetz, betreffend das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen, mit dem 23. Juni d. J. veröffentlicht und in Kraft getreten, welches den Bau und Betrieb der für den öffentlichen Verkehr bestimmten und nicht vom Staate unternommenen Eisenbahnen von der Genehmigung der Staatsbehörde abhängig macht. Es werden unterschieden 1. Hauptbahnen, die der Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands, 2. Nebenbahnen, die der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands unterstellt sind und 3. Kleinbahnen, die für den allgemeinen Verkehr ohne Bedeutung sind und nur den Verkehr eines einzigen oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln und deshalb der deutschen Betriebs- bezw. Bahnordnung nicht unterstellt sind. Zur Genehmigungsertheilung sind zuständig bei Haupt- und Nebenbahnen die Ministerien des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten unter Ermächtigung des Staatsministeriums, bei Kleinbahnen, die mit Dampf oder Elektrizität betrieben werden und entweder mit anderen Bahnen in Zusammenhang gebracht werden oder mehrere Gemeinden verbinden, die Ministerien des grossherzoglichen Hauses und der aus-

wärtigen Angelegenheiten im Einvernehmen des Ministeriums des Innern, bei anderen Kleinbahnen das Ministerium des Innern. Gegen den Willen der betheiligten Gemeinden soll die Genehmigung nur ertheilt werden, wenn für die Anlage Gründe des öffentlichen Wohles sprechen oder wenn nur die Minderheit der betheiligten Gemeinden Widerspruch erhoben hat. Die Genehmigung wird auf bestimmte Zeit ertheilt, und es kann bei ihr das Recht des Staates zum Rückkauf der Bahnanlage sowie zur Feststellung der Baupläne und Tarife und zur Genehmigung der Fahrpläne vorbehalten werden. Erfolgt die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der festgesetzten Frist, so kann die Genehmigung für erloschen erklärt werden.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Verband.** Am 15. d. Mts. wird der 6. Nachtrag zum I. Theil und der 7. Nachtrag zum II. Theil der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande herausgegebenen „Zusammenstellung der im Eisenbahnverkehre zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften" (Kundmachung) 11 ausgegeben.

— **Die Beseitigung des Akkumulatorenbetriebes in Berlin** hat dort zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen den städtischen Behörden und der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft geführt, über die wir nach der „National-Ztg." berichten. Nachdem durch landespolizeiliche Anordnung die Beseitigung des Akkumulatorenbetriebes aus dem gesammten Berliner Strassenbahnverkehr gefordert worden war, hatte die Strassenbahngesellschaft bei der städtischen Verwaltung die Zustimmung zur weiteren Benutzung der städtischen Strassen für die Strassenstrecken nachgesucht, auf denen anstatt des Akkumulatorenbetriebes jetzt ober- oder unterirdische Stromzuführung erfolgen soll.

Die städtische Verkehrsdeputation hat für die Durchführung des im Interesse des Verkehrs nothwendigen Ober- und Unterleitungsbetriebes zuerst eine Geldforderung erhoben, die sie dann selbst fallen gelassen hat; sie hat hierauf an deren Stelle verlangt, dass die Strassenbahn für die Kosten einer etwaigen Verlegung ihrer unterirdischen Stromzuführungskanäle, welche durch die später zu erbauenden Untergrundbahnen erforderlich werden könnte, aufkomme. Die Erwiderung der Strassenbahn ging dahin, dass sie eine derartige, in ihrer Tragweite unübersehbare Verpflichtung nicht übernehmen könne, und dies erscheint in der That bei unparteiischer Betrachtung der Sachlage nicht unbegründet. Jetzt ist ein Antrag der Strassenbahngesellschaft auf Ergänzung der Zustimmung der Stadtgemeinde Berlin dem Oberpräsidenten eingereicht und der Berliner Magistrat sowie das Polizeipräsidium sind von diesem Schritte durch die Gesellschaft in Kenntniss gesetzt worden. Für dieses Ergänzungsverfahren ist nach § 7 des Kleinbahngesetzes in Verbindung mit den Vorschriften des § 43 des Landesverwaltungsgesetzes in zweiter Instanz der Minister der öffentlichen Arbeiten zuständig; da der Rechtsweg ausdrücklich ausgeschlossen wird, so würde der Minister endgültig über den „Ergänzungsbeschluss" und die an den „Unternehmer gestellten Ansprüche", d. h. hier die Festsetzung eines „angemessenen Entgeltes" zu entscheiden haben.

Die „Nat.-Ztg." bedauert lebhaft, dass in dieser Angelegenheit, in der ein friedlicher Ausgleich der betheiligten Verwaltungen so dringend geboten schien, nun doch zunächst eine behördliche Entscheidung nothwendig wird. Zu den Mitteln der Abhilfe, welche für die im Berliner Strassenbahnverkehr bestehenden Missstände nöthig und möglich ist, gehört in erster Linie die Beseitigung des Akkumulatorenbetriebes, und sie wurde vor nicht langer Zeit von allen Seiten verlangt. „Da müssen," so heisst es in der genannten Zeitung weiter, „Anzeichen, dass die Verbesserung des Strassenbahnbetriebes aus nicht unmittelbar zur Sache gehörenden Beweggründen erschwert und verzögert werden könnte, ernste Besorgniss in denjenigen Bevölkerungskreisen hervorrufen, welche sich durch blosse Schlagworte nicht beeinflussen lassen. Ein Unternehmen wie die Strassenbahn ist durch sein eigenstes Interesse auf freundliche Beziehungen zur Stadtverwaltung angewiesen; es wird als privates Erwerbsunternehmen selbstverständlich seinen Vortheil suchen — der vermöge des erheblichen Gewinnantheils der Stadt in beträchtlichem Maasse zugleich der Vortheil dieser ist; aber ausgeschlossen scheint uns durch die Natur der Dinge, dass man seitens der Strassenbahn auf Konflikte hinarbeiten könnte. Wenn dies richtig ist, dann muss dringend gewünscht werden, dass nicht auf Seiten der Stadtverwaltung durch Verstimmungen die unerlässliche Verbesserung des Strassenverkehrs verzögert werde. Sollten infolge eines derartigen Verfahrens im bevorstehenden Winter wiederum die Akkumulatorwagen im Schnee stecken bleiben, so würde das Urtheil der Berliner Bevölkerung ein sehr scharfes werden."

— **Kommanditgesellschaft Kramer & Co. in Berlin.** Ueber das Vermögen der vorgenannten Gesellschaft ist am 10. Oktober d. J. der Konkurs eröffnet worden. Die erste Gläubigerversammlung fand am 2. d. Mts. statt, während der Prüfungstermin auf den 25. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr beim Amtsgericht I in Berlin angesetzt ist.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: der Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Leipzig II Baurath Weidner zur Betriebsdirektion Chemnitz, der Vorstand der Bauinspektion Chemnitz I Baurath Kaiser als Betriebsinspektor zur Betriebsdirektion Leipzig II, der Vorstand des Baubüros Hilbersdorf Fritzsche als Vorstand zur Bauinspektion Chemnitz I, der Regierungsbaumeister beim Baubüro Chemnitz II Büchner als Vorstand zum Baubüro Ehrenfriedersdorf, der Regierungsbaumeister Schreiber beim Allgemeinen technischen Büro der Generaldirektion als Vorstand zum Baubüro Mügeln bei Oschatz, der Bauinspektor bei der Bauinspektion Dresden-A. Dierich zur Betriebsinspektion Leipzig II und der Regierungsbaumeister beim Baubüro Dresden-N. Colberg zur Bauinspektion Dresden-A. — Der Regierungsbaumeister Schauer ist mit der Leitung des Baubüros Dresden-N. III für den Bau der neuen Strassenbahnen Dresden (Cotta)-Niederwartha-Kötzschenbroda und Dresden (Plauen)-Hainsberg beauftragt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Vorkehrungen bei seitlicher Einschiebung neuer eiserner Brücken in die Bahnachse.** Bei diesen Arbeiten ist, wie die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in einem Erlasse an die österreichischen Privatbahnen hervorhebt, wiederholt eine namhafte Verzögerung der Arbeiten aus dem Grunde eingetreten, weil entweder die Zugseile (Zugketten) gerissen sind oder einzelne der hydraulischen Winden versagten und ein Ersatz für diese Hilfsmittel nicht zur Stelle war. Mit Rücksicht darauf, dass durch solche Vorkommnisse eine Störung des Eisenbahnverkehres veranlasst werden kann, hat die Generalinspektion die Bahnverwaltungen aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass in Hinkunft vor der Feststellung des Zeitpunktes für die Einschiebung eiserner Brücken stets nicht nur die Verschubgerüste und die sonst erforderlichen Vorkehrungen durch die Bahnorgane eingehend geprüft werden, sondern auch genügende Reserven an Zugvorrichtungen und Hebewerkzeugen am Platze sind. Die zu derartigen Arbeiten fallweise zu entsendenden Beamten der Generalinspektion wurden behufs Vermeidung einer unvorhergesehenen Störung des Bahnverkehres beauftragt, beim Fehlen der erforderlichen Reservewerkzeuge, ferner bei sonst ungenügenden oder mangelhaften Vorkehrungen die Vornahme der Einschiebung bis zur Behebung des Anstandes im Namen der Generalinspektion zu untersagen.

— **Eisenbahneröffnungen.** Am 27. Oktober d. J. wurde die vollspurige Lokalbahn Bolecin-Jaworzno (21,262 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dieselbe führt von Bolecin (bestehende Anschlussstation der Lokalbahn Skawce-Sierszawodna) über Chrzanow (Anschlussstation der Linie Wien-Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach Jaworzno. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Krakau. — Am 2. November d. J. wurde die vollspurige Verbindungsstrecke Raudnitz-Bezdekov-Raudnitz (1,316 km) der Lokalbahn Raudnitz-Hospozin dem öffentlichen Verkehr übergeben. Hiermit ist die ganze Verbindungsbahn Zlonitz-Hospozin-Raudnitz für den Verkehr eröffnet. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion Prag.

— **Reform der Ausfuhrtarife.** Nachdem die acht Unterausschüsse, welche in Angelegenheit der Reform der Ausfuhrtarife gewählt worden waren, zum grössten Theile ihrer Aufgabe sich entledigt haben, steht der Zusammentritt des vom Staatseisenbahnrath eingesetzten Komitees für die Mitte November bevor.

— **Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald.** Zwischen dieser Eisenbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn sind seit einiger Zeit Verhandlungen wegen Erneuerung bezw. Aenderung des Betriebsvertrages im Zuge. Der Anlass zu denselben ist durch die im Jahre 1902 bevorstehende Herstellung der Eisenbahnlinie Tannwald-Grünthal gegeben, auf welche der Betriebsvertrag ausgedehnt werden soll. Auf beiden Seiten waltet das Bestreben ob, durch thunlichstes Entgegenkommen die noch vorhandenen Schwierigkeiten zu beseitigen, welche der Vertragserneuerung entgegen stehen. Da die neue Bahnlinie im Juli 1902 dem Verkehre übergeben werden soll, in dem be-

stehenden Betriebsvertrage aber vorgesehen ist, dass die einjährige Kündigung jeweilig am Schlusse des Kalenderjahres erfolgen muss, dürfte eine Vereinbarung angestrebt werden, welche den Kündigungstermin mit dem Vollendungstermin der genannten Linie in Einklang bringt.

— **Umbau des Bahnhofes in Reichenberg.** Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist von dem Eisenbahnministerium eingeladen worden, den von der Gesellschaft für den Umbau des Reichenberger Bahnhofes zugesicherten Betrag von 840 000 fl. der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, welche den Umbau durchführen soll, zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig ist die letzterwähnte Gesellschaft aufgefordert, die erforderlichen Projektarbeiten in Angriff zu nehmen. Die süd-norddeutsche Verbindungsbahn hat nunmehr, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, das technische Projekt für die Einmündung der Eisenbahnlinie Teplitz-Reichenberg in den Reichenberger Bahnhof ausgearbeitet. Ueber dieses Projekt sind die Verhandlungen im Zuge. An die Austragung der technischen Fragen werden sich die Verhandlungen anschliessen, welche die Auftheilung der Kosten auf die in den Reichenberger Bahnhof einmündenden Verkehrsanstalten zum Gegenstande haben.

— **Der Industriellentag**, welcher vom Bund österreichischer Industriellen für den 30. und 31. Oktober d. J. einberufen wurde, fasste in Bezug auf das Verhältniss der Industrie zum Eisenbahnwesen folgende Beschlüsse:

Es wird bedauert, dass die Staatsbahnen im Laufe des Jahres zu einer theilweisen Erhöhung der Gütertarife geschritten sind, weil sie in den finanziellen Verhältnissen des Betriebes der Staatsbahnen nicht begründet ist, mit den berechtigten Anforderungen der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft in Widerspruch steht und dazu führen kann, dass auch die Privatbahnen dem gegebenen Beispiele Folge leisten. Der Eisenbahnminister wird ersucht, die bisher durchgeführten Tariferhöhungen aufzuheben und die vorherigen Tarife wieder in Kraft zu setzen. Zugleich wird die zuversichtliche Erwartung ausgesprochen, dass jede weitere Tariferhöhung auf den Staatsbahnen unterlassen werden wird. Es wird bedauert, dass die neuen Tarife der Staatsbahnen zur Einführung gelangten, ohne dass sie dem Staatseisenbahnrathe zur Begutachtung vorgelegt wurden. Es wird gleichzeitig der Erwartung Ausdruck gegeben, dass der Staatseisenbahnrath in der Folge die ihm kraft Statut eingeräumten Befugnisse ausüben und Verwahrung gegen Tariferhöhungen einlegen werde, die ohne seine vorherige gutachtliche Aeusserung auf den Staatsbahnen in Kraft gesetzt werden sollen. Der Industriellentag spricht seine Ueberzeugung dahin aus, dass eine Besserung der Verkehrsverhältnisse nur durch die Verstaatlichung der sämmtlichen grossen Bahnen bewirkt werden könne, dass daher dieses Ziel seitens der maassgebenden Faktoren mit Energie angestrebt werden sollte. Unmittelbar jedoch wäre die Reform des Betriebsreglements in Angriff zu nehmen und wären insbesondere die Bestimmungen der §§ 51 l (Routenvorschrift), 53 (Wagenüberlassungen), 61 (Reklamationsverfahren bezw. Verjährung der Ansprüche auf Frachtdifferenzen), 63 (Lieferfrist) und 77 (Haftung bei besonderen Gefahren) durch dem Zwecke entsprechende Verfügungen zu ersetzen.

Der Industriellentag spricht seine Genugthuung darüber aus, dass die gänzlich veraltete Waarenklassifikation beseitigt und durch eine auf neuen Grundlagen aufgebaute ersetzt werden soll. Man hofft, dass dieses Reformwerk nur unter Mithilfe der Interessenten durchgeführt und dass es nicht dazu missbraucht werden wird, eine höhere Tarifirung der einzelnen Waarengattungen vorzunehmen. Der Industriellentag hegt die Zuversicht, dass die neue Waarenklassifikation nicht in Kraft gesetzt werden wird, bevor der Staatseisenbahnrath, der Industrierath und die wirthschaftlichen Körperschaften ihr Gutachten über dieselbe abgegeben haben werden.

Der Eisenbahnminister wird ersucht, der Frage der Industriegleise ernstlich näherzutreten, der Willkür, die derzeit seitens einzelner Bahnverwaltungen in der Vorschreibung lästiger Bestimmungen geübt wird, den Boden zu entziehen und eine bindende Norm für die Bahnverwaltungen zu erlassen. — Ferner wird an den Eisenbahnminister die dringende Aufforderung gerichtet, dahin zu wirken, dass diejenigen Ausnahmetarife, welche in Ungarn für ungarische Artikel gültig sind, auch Sendungen österreichischen Ursprungs zu gute kommen, mindestens aber, wenn dies nicht erreichbar sein sollte, zu veranlassen, dass österreichische Erzeugnisse auf Grundlage der ungarischen Ausnahmetarife nach der österreichisch-ungari-Grenze befördert werden.

Schliesslich wird der Erwartung Ausdruck gegeben, dass dem Handelsministerium bei Erstellung der Eisenbahn-Ein- und Ausfuhrtarife ein weitergehender Einfluss eingeräumt werden wird, weil nur dann der Einklang zwischen Handels- und Eisenbahntarifpolitik halbwegs hergestellt werden kann.

Ausserdem kam auch die Frage des Ausbaues der bosnischen Bahnen zur Besprechung. Nachdem mehrere anwesende Vertreter aus Dalmatien mit aller Entschiedenheit für den Ausbau der Linie Arzano-Bugojno eingetreten waren, wurde folgender Beschluss gefasst: Der Industriellentag gibt der sicheren Erwartung Ausdruck, dass die Regierung bei den im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen Baues der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen darauf dringen werde, dass unter den auszubanenden Bahnlinien auch die Strecke Arzano-Bugojno, welche im Interesse des Handels und der Volkswirthschaft des in wirthschaftlicher Hinsicht so vernachlässigten Landes Dalmatien liegt, zur Sicherstellung gelange und hierdurch der Anschluss der bereits bewilligten Linie Spalato-Arzano mit der Abzweigung nach Sinj an das bosnisch-hercegovinische Netz hergestellt werde.

— **Pensionsinstitut der österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat auf Anregung des Ausschusses des Pensionsinstituts für Beamte und Unterbeamte der österreichischen Staatsbahnen seine Geneigtheit zu erkennen gegeben, der Frage der Einbeziehung eines Theiles des Wohnungsgeldes bei der Bemessung der Ruhegehälter näher zu treten. Bisher werden die Ruhegehälter der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen nur nach Maassgabe des Gehalts bemessen. (Nach 10 Theilnahmsjahren am Pensionsinstitut mit 40 % des Jahresgehalts, für jedes folgende Theilnahmsjahr um 2,4 % höher, somit nach 35 Theilnahmsjahren in der Höhe des ganzen Gehalts.) Der Verlust des ganzen Wohnungsgeldes bei der Versetzung in den Ruhestand trifft die Bediensteten sehr empfindlich und geht daher schon seit Jahren das Bestreben dahin, das Zugeständniss zu erlangen, dass gegen entsprechende besondere Beitragsleistung der Bediensteten zum Pensionsfonds ausser dem Gehalte auch der fünfte Theil des Wohnungsgeldes bei der Pensionsbemessung berücksichtigt werde. Eine ähnliche Begünstigung geniessen die Theilnehmer des Pensionsfonds der Südbahngesellschaft schon seit einer Reihe von Jahren.

— **Kohlentarife der Südbahn.** Im ungarischen Finanzausschusse sind gelegentlich der Berathung des Handelsbudgets auch die Kohlentarife der Südbahn zur Sprache gekommen. Wie dem „Pester Lloyd" aus diesem Anlasse mitgetheilt wird, befolgt die Südbahn den Grundsatz, dass in erster Reihe jene Kohlen einer tarifarischen Begünstigung theilhaftig werden, welche aus den längs der Südbahn gelegenen Bergwerken gefördert werden. Dieser natürliche Grundsatz wird gleichmässig auf den österreichischen und auf den ungarischen Linien der Südbahn geübt, wie dies aus dem Anhange zum Südbahntarife ersichtlich ist, welcher auf gleicher Grundlage aufgestellte, ermässigte Frachtsätze für Kohlen aus den steierischen Bergwerken, wie z. B. Cilli, Leoben, Trifail usw. und für Kohlen aus dem einzigen, längs der ungarischen Südbahnlinie befindlichen Bergwerke in Agfalva (Brennberg) enthält. Dass aber dabei auch die berechtigten Interessen anderer nicht an der Südbahn gelegenen ungarischen Bergwerke berücksichtigt werden, beweist der Umstand, dass der erwähnte Anhang auch ermässigte Frachtsätze für solche Kohlen aus fremden Bergwerken enthält, welche von den Nachbarbahnen auf die Südbahn übergehen. Ausserdem wurden von der Südbahn in den Kohlentarif des ungarischen Eisenbahnverbandes für Kohlenbezüge aus ungarischen Revieren ermässigte Frachtantheile eingerechnet. Diese Ermässigungen wurden oft mit Hintansetzung der eigenen finanziellen Interessen der Südbahn gewährt, wobei jedoch auf die Lebensbedingungen der längs der Südbahnlinien befindlichen Bergwerke Bedacht genommen werden musste. Dass die Südbahn auch bei Beschaffung ihres eigenen bedeutenden Kohlenbedarfes die ungarischen Werke gehörig berücksichtigt, erhellt aus dem Umstande, dass für den Betrieb der ungarischen Linien mit Ausnahme der für den Schnellzugbetrieb unentbehrlichen Ostrauer Kohle ausschliesslich nur ungarische Kohlen bezogen werden.

— **Fälschung von Vermahlungsbestätigungen auf Frachtbriefen über Getreidetransporte behufs Erschleichung von Frachtnachlässen.** Seit dem Bestande der zur Unterstützung der österreichischen Mühlenindustrie eingeführten Frachtermässigung für zur Vermahlung gelangendes Getreide ist es eine wiederkehrende Erscheinung, dass Getreidehändler oder andere Leute den Eisenbahnverwaltungen durch Vorlegung von Frachtbriefen über unvermahlen in den Handel gekommene Getreidesendungen mit gefälschten Vermahlungsbestätigungen jene Ermässigungsbeträge unrechtmässig entlocken oder zu entlocken versuchen. Bereits im Jahre 1896 hat dieser Unfug zu einer Reihe von strafgerichtlichen Aburtheilungen geführt. Vor kurzem hat sich die Staatsbahndirektion Lemberg neuerlich veranlasst gesehen, über einige solche Vorkommnisse die strafgerichtliche Anzeige zu erstatten. Der Angeklagte wurde des Betruges schuldig erkannt und zu dreimonatlichem Kerker, verschärft mit einem Fasttage in jeder Woche sowie zum Ersatze des der Staatsbahnverwaltung zugefügten Schadens und der Prozesskosten verurtheilt.

— **Bauverein der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Der vor einigen Monaten gegründete erste Spar- und Bauverein von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen hat in Hütteldorf (Station der Wiener Stadtbahn und der Lokalstrecke der österreichischen Staatsbahnen) zunächst drei Wohnhäuser für Bedienstete gebaut; diese wurden am 1. d. Mts. bezogen. Die Bewerbung um Wohnungen in diesen Häusern war eine aussergewöhnlich grosse. Die Wohnungen bestehen theils aus Zimmer und Küche, theils aus zwei Zimmern und Küche. Die Miethzinse sind weitaus niedriger als die ortsüblichen. Der Eisenbahnminister hat am 30. Oktober die Häuser besichtigt und sich über ihre Ausführung sowie über die Eintheilung der Wohnräume sehr anerkennend ausgesprochen.

— **Unfall durch die elektrische Oberleitung der Wiener Strassenbahn.** Auf dieser Strassenbahn hat die elektrische Oberleitung abermals einen folgenschweren Unfall verschuldet, durch den vier Personen in mehr oder minder schwerem Grade verletzt wurden. Ein gewöhnlicher Fernsprechdraht, der herabhängend mit dem Leitungsdraht der elektrischen Strassenbahn in Berührung kam, wurde der unmittelbare Anlass des Unglücks.

Am 31. Oktober, Nachts 12 Uhr, hörte man in einer Strasse des Wiener Gemeindebezirks Favoriten plötzlich gellende Hilferufe. Man sah in der Strassenmitte eine Frau, die, wie vom Schlage gerührt, plötzlich zusammenfiel. Ein Mann, der ihr zu Hilfe eilte und ihr beistehen wollte, stürzte gleich ihr wie vom Blitze getroffen zu Boden. Zwei andere Männer, die sich bestrebten, helfend beizustehen, stürzten ebenfalls zu Boden und konnten sich nicht erheben. All' das war das Werk weniger Sekunden. Kein Mensch wusste im ersten Augenblick, was sich eigentlich ereignet, denn es war auf der Strasse ziemlich finster. Erst als dann die Zeugen der Szene näher hinzueilten, ahnten sie den Zusammenhang. Von der Höhe hing baumelnd ein Draht. Er hatte alle vier Personen berührt und namentlich den ersten zu Hilfe eilenden Mann förmlich strangulirt. Der unglückliche Mann hatte den Draht um den Hals; das eine Ende berührte einzelne Körperstellen und der Mann wand sich, während es von seinen angebrannten Kleidern rauchte, in den grässlichsten Zuckungen auf dem Boden. Dass sich das Unglück durch Berührung mit der elektrischen Leitung der Strassenbahn ereignet hatte, war gewiss. Ehe der Strom nicht ausgeschaltet war, war den vier Personen nicht zu helfen. Die Sicherheitswache suchte sofort nach den Stromausschaltern und fand sie auch nach kurzer Frist. Immerhin hatte es aber von dem Augenblick, als sich das Unglück ereignete, bis zu jenen der Befreiung fünf Minuten gewährt, und so lange waren die vier Personen den entsetzlichsten Qualen ausgesetzt. Als der elektrische Strom an den beiden nächstgelegenen Stationsausschaltern ausgeschaltet war, konnte man sich mit den Verletzten befassen.

Der bedauerliche Unfall hat in der Bevölkerung grosse Beunruhigung hervorgerufen und fordert die öffentliche Meinung erhöhte Schutzvorkehrungen (Anbringung von Schutznetzen zur Unterfangung der Fernsprech- und Schwachstromleitungen u. dergl.) sowie die Vermehrung der Zahl der Stromausschaltekasten, damit man im Bedarfsfalle nicht lange nach den Orten zu suchen braucht, von dem aus der Strom ausgeschaltet werden kann.

— **Das Recht der Fahrgäste bei Zugverspätungen.** Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien hat kürzlich eine für den Reiseverkehr wichtige Entscheidung getroffen. Ein Reisender hatte im Mai dieses Jahres am Wiener Südbahnhof eine Karte II. Klasse, Schnellzug, zur Fahrt von Wien über Leoben nach Innichen und zurück gelöst, mit welcher er am 19. August die Rückfahrt antrat. Er benutzte hierzu zunächst den Postzug, welcher fahrplanmässig um 7 Uhr 26 Minuten Morgens von Innichen abgeht und in Villach Anschluss an den um 12 Uhr 20 Minuten Mittags von dort abgehenden Eilzug hat. Da jedoch der Postzug mit Verspätung in Villach eintraf, so war der Anschlusszug bereits abgegangen. Der betreffende Reisende hatte am nächsten Morgen geschäftlich in Wien zu thun und benutzte deshalb den von Villach abgehenden Abendschnellzug der Staatsbahnen über St. Michael-Amstetten. Die von ihm gelöste Karte konnte er bis St. Michael benutzen. Von St. Michael nach Wien musste er eine neue Karte um den Betrag von 16,41 Kr. lösen. Da er während der Nacht fuhr, benutzte er einen Schlafplatz, für welchen er überdies noch 7,40 Kr. zu entrichten hatte.

Der Reisende verklagte nunmehr die Südbahn auf Rückersatz von 23,81 Kr., und für den Fall, dass diesem Begehren nicht stattgegeben werden sollte, auf Rückerstattung des Betrages, welchen er für die Fahrt von St. Michael über Leoben nach Wien bezahlt hatte, da er diese Strecke, wie bereits erwähnt, infolge der Verspätung bei der Rückfahrt nicht mehr benutzte. Der Richter wies das Klagebegehren vollständig ab und begründete die Entscheidung folgendermaassen: Nach dem Betriebsreglement ist dem mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden, wenn infolge einer Zugverspätung der Anschluss an einen anderen Zug versäumt wird, der bezahlte Fahrpreis zu ersetzen, sofern er mit dem nächsten zurückfahrenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist. Kläger hätte also im vorliegenden Falle nur das Recht gehabt, mit dem nächsten Zuge wieder nach Innichen zurückzufahren und die für die Fahrt von Innichen nach Villach und zurück erlegte Gebühr zurückzuverlangen. In den weiteren Ausführungen des Urtheils wird erklärt, dass es der Bahn nicht als Verschulden angerechnet werden könne, wenn sie eine Verspätung nicht durch rascheres Fahren wieder einbringt oder einen Anschlusszug pünktlich abgehen lässt, ohne das Eintreffen des zu diesem Anschlusse führenden Zuges abzuwarten.

— **Ausbau des bosnischen Bahnnetzes.** In Angelegenheit der bosnischen Eisenbahnverbindungen haben am 27. Oktober d. J. und den folgenden Tagen in Wien unter dem Vorsitze des Ministers des Aeusseren abermals gemeinsame Ministerkonferenzen stattgefunden. Die bisherigen Berathungen haben in wesentlichen Fragen zu einem Einvernehmen geführt; andererseits sind manche Einzelfragen in der Schwebe geblieben. Die Lösung dieser Fragen wurde einer Schlusskonferenz vorbehalten, welche demnächst in Budapest stattfinden soll.

— **Ein Attentat auf einen Eisenbahnzug.** Die Attentate auf fahrende Züge mehren sich in bedauerlicher Weise. Dieser Tage wurde auf den Fiume-Budapester Schnellzug in der Nähe der Hauptstadt ein Attentat verübt. Kurz nach dem Verlassen der Station Kelenföld fiel aus einem Gestrüppe ein Schuss. Das Zugpersonal, in der Meinung, dass ein Jäger auf ein Wild einen Schuss abgegeben habe, legte der Sache keine weitere Bedeutung bei. Später stellte es sich jedoch heraus, dass auf den Zug geschossen wurde. Die Kugel hat zwei einander gegenüberliegende Fenster eines Abtheils durchschlagen und es muss als ein wahres Glück bezeichnet werden, dass von den Insassen niemand zu Schaden gekommen ist. Bisher hat man der Person, welche den Schuss abgefeuert hat, nicht habhaft werden können.

Vereinsausland.

— **Die Nebengebühren auf den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen Erlass unterzeichnet, welcher die auf den Eisenbahnen von allgemeinem Interesse zu erhebenden Nebenkosten neu regelt. Der im „Amtsblatt" veröffentlichte Erlass beseitigt die Mehrzahl der von den Eisenbahngesellschaften verlangten Zuschlagsgebühren. Die sogen. Enregistrements-Gebühr wird für alle Fälle auf 10 Cts. festgesetzt. Unter allen von den Gesellschaften verlangten Erhöhungen betreffen die allein zugelassenen die Verlängerung der Lagerzeit in den Güterschuppen, die Gepäckhinterlegung und das Wagenstandgeld. Nach den neuen Bestimmungen wird an Gebühr für die Aufbewahrung des auf den Bahnhöfen niedergelegten Reisegepäcks erhoben für jedes Stück: je 15 Cts. für die ersten drei Tage, 10 Cts. für den vierten Tag, 15 Cts. für den fünften Tag und 20 Cts. für jeden weiteren Tag. Für eine Anzahl besonders benannter grösserer Gegenstände, wie Spiegel, Pianos, Kinderwagen, Fahrräder, Nähmaschinen usw. wird, wenn sie als Reisegepäck befördert sind, die Gebühr verdoppelt bezw. vervierfacht. In allen Fällen beträgt der Mindestbetrag der Gebühr 10 Cts. (Warum dann die Festsetzung von 5 Cts. für die ersten 24 Stunden?) Ausgenommen von der Gebühr ist das Gepäck von Reisenden, die gezwungen sind, sich auf Abzweigungsbahnhöfen aufzuhalten, um den ersten sie zu ihrem Bestimmungsort führenden Zug abzuwarten. Die Verwaltungen verpflichten sich künftig unter ihrer Verantwortung zur Anwendung der vortheilhaftesten Taxen für die unter den Bedingungen der Spezialtarife gehenden Transporte. Im Falle der Zusammenfügung mehrerer Tarife sollen sich die jedem dieser Tarife zustehenden Verlängerungen nicht mehr aufeinander häufen; wo ungewöhnliche Fristen vorgeschrieben sind, soll eine nochmalige Prüfung erfolgen. Die Haftbarkeit der Eisenbahnen bezw. die Beweispflicht wird zu Gunsten des Publikums geändert usw.

— **Bessere Sicherung des Strassenbahnverkehrs in Paris.** Die grosse Anzahl Unfälle, welche im Laufe des vergangenen Sommers und Herbstes auf den Pariser elektrischen Strassenbahnen und auch auf der unterirdischen Stadtbahn vorgekommen sind, haben veranlasst, dass jetzt der Minister des Innern, der Minister der öffentlichen Arbeiten, der Seinepräfekt und der Polizeipräfekt gemeinsam nach Mitteln suchen, um die Sicherheit der Fahrgäste wie der Vorübergehenden besser zu gewährleisten. Auf der Stadtbahn soll von jetzt ab nicht blos das Blocksystem streng durchgeführt

werden, sondern der Polizeipräfekt Lépine hat auch zur Verhütung der bisherigen Ueberfüllung genau angeordnet, wie viel Personen höchstens in den verschiedenen Wagen zugelassen werden dürfen. Ferner werden in der Stadt an den Hauptkreuzungspunkten der Strassenbahnen besondere Signalbeamte zur Regelung des Verkehrs („agents disquers") aufgestellt, die hauptsächlich den Durchlauf von Wagen usw. sichern sollen. Die Signalscheibe (le disque), mit der sie ausgerüstet werden, soll bei den Strassenbahnen mit mechanischem Betriebe dieselbe Aufgabe versehen, wie die weissen Stöcke ihrer Kollegen rücksichtlich der anderen Fahrzeuge. Diese neuen Beamten müssen die Strassenbahn- usw. Gesellschaften auf ihre Kosten unter der Aufsicht und Kontrole der Polizeipräfekten unterhalten. Letzterer hat auch in einer Zusammenkunft mit den Direktoren der Gesellschaften diese aufgefordert, neue Fahrpläne einzureichen. Auf das erste Zeichen der „Signalbeamten" müssen die Führer der elektrischen Wagen die Geschwindigkeit verringern oder ganz anhalten. Auch wird ihnen künftig verboten sein, was bisher stellenweise geschah, auf Wunsch des Publikums ausserhalb der Haltestelle anzuhalten.

— **Aenderungen des schweizerischen Eisenbahnstrafrechts.** In der Schweiz hat sich, ähnlich wie im deutschen Reiche, die Nothwendigkeit einer besseren Anpassung der Eisenbahnstrafbestimmungen an die Erfordernisse des modernen Lebens ergeben. Das das Eisenbahnstrafrecht regelnde Bundesgesetz stammt aus dem Jahre 1853, ist also beinahe ein halbes Jahrhundert alt. Die Entwickelung des Verkehrslebens führte bereits dazu, dass nothgedrungen neue Thatbestände, die ursprünglich gar nicht von demselben erfasst werden konnten, nämlich Gefährdung der Strassenbahnen, Drahtseilbahnen usw., dem geltenden Recht unterstellt werden mussten. So ist die Zahl der jährlichen Straffälle betreffs Eisenbahngefährdungen von 32 im Jahre 1880 auf 244 im Jahre 1899 gestiegen. Der geltende Artikel 67 hat auch den Mangel, dass nur Handlungen bestraft werden, wodurch „Personen oder Waaren, die sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder Schiff oder auf einer Eisenbahn befinden, einer erheblichen Gefahr ausgesetzt werden", und dass selbst bei fahrlässigen Vergehen stets auf Gefängniss erkannt werden muss. Demgegenüber betont der mit dem Abänderungsvorschlag jetzt vom schweizerischen Bundesrath an die Bundesversammlung erstattete Bericht, dass nicht nur die Gefährdung von Eisenbahnzügen oder von Dampfschiffen und Wagen, welche postalischen Zwecken dienen, bestraft werden sollte, sondern die Gefährdung der Verkehrssicherheit überhaupt. Unter der bisher geltenden Gesetzgebung kommt die Gefährdung und Beschädigung der Gleisanlagen des Rollmaterials usw. strafrechtlich nicht in Betracht, eine Rechtslage, die entschieden dem wahren Willen des Gesetzgebers wie auch den rechtlichen und thatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht. Auch wird nach Artikel 67b nur die Nichterfüllung einer Dienstpflicht bestraft, was nur Eisenbahnangestellte betreffen kann, so dass z. B. ein schlafender Fuhrmann, dessen Wagen einen Zug gefährdet, unbestraft bleibt. Eine ungerechtfertigte Härte liegt andererseits darin, dass wegen fahrlässiger Eisenbahngefährdung unter allen Umständen neben Geldbusse noch Gefängnissstrafe verhängt werden soll. Der Bundesrath schlägt aus diesen, eingehender ausgeführten Erwägungen folgende Aenderungen des Strafgesetzes vor:

„Gegen Beschädigung und Gefährdung des Verkehrs von Eisenbahnen, Dampfschiffen und Postwagen gelten folgende Vorschriften: a) Wer durch irgend eine Handlung oder Unterlassung absichtlich die Sicherheit des vom Bunde betriebenen bezw. konzessionirten Eisenbahn-, Dampfschiff- und Postwagenverkehrs in erheblicher Weise gefährdet, wird mit Gefängniss und, wenn dabei ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein erheblicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft; b) wer leichtsinniger- oder fahrlässigerweise durch eine Handlung oder Unterlassung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche Schädigung bezw. eine derartige erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängniss bis auf ein Jahr, verbunden mit Geldbusse und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängniss bis zu drei Jahren und mit einer Geldbusse zu belegen. In leichteren Fällen von fahrlässiger Gefährdung oder Schädigung kann der Richter auch blosse Geldbusse anwenden."

— **Vorortszüge der schweizerischen Eisenbahnen.** Eine Einrichtung, welche die Nordostbahn zunächst nur bei Zürich beabsichtigte (vergl. Nr. 80 S. 1214 d. Ztg.), gewinnt weitere grundsätzliche Bedeutung. Der Verwaltungsrath hat nämlich die Direktion ermächtigt, versuchsweise unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Landesgegenden sogenannte Tramwayzüge mit II. und III. Wagenklasse zu führen, vorausgesetzt, dass von der Bundesbehörde die vorgesehenen Erleichterungen (Ausschluss von Vieh, Eilgut, Expressgut, Milch im Abonnement, Post) bewilligt werden. Auch werden Untersuchungen darüber angestellt, ob nicht für den Nahverkehr auf einzelnen Strecken Motorwagen eingeführt werden sollen. Ausser bei Zürich dürften die Versuche mit Tramwayzügen auch an anderen Verkehrsmittelpunkten, längs des Bodensees, Zürchersees, bei Winterthur usw. gemacht werden. Bei der Berathung dieser Angelegenheit führte Dr. Curti aus, die Eisenbahnen hätten dem Lokalverkehr zu wenig Beachtung geschenkt, und so seien die Strassenbahnunternehmungen hoch gekommen, die sich ihrer Aufgabe mit Erfolg, aber zum Nachtheil der Eisenbahngesellschaften angenommen hätten. Für die letzteren erscheine es geboten, geeignetere Vorkehrungen zur Besorgung des Lokalverkehres zu treffen.

— **Ein neuer russischer Gütertarif.** Wir sind in der Lage, schreibt die deutsche „St. Petersburger Zeitung", mittheilen zu können, dass im nächsten Jahre statt des sogenannten Tarifs der Bahnen 1. und 2. Gruppe ein neuer allgemeiner Tarif für die Eisenbahnen eingeführt werden wird, der an der Klasseneintheilung der Güter allerdings nichts ändert, dagegen aber die Tarifsätze, die zahlreichen Abänderungen und Ergänzungen unterworfen gewesen sind, in sorgfältiger Durchsicht enthalten wird.

Damit wäre eine grosse Arbeit zum Abschluss gekommen, die das Ergebniss sehr umfangreicher und mühevoller Vorerhebungen bildet, die in einem, viele Bände umfassenden Werke niedergelegt worden sind. Wir werden wohl Veranlassung haben, auf den Gegenstand noch einmal zurückzukommen.

— **Russische Eisenbahnprojekte.** In nächster Zeit wird, wie dem „Rigaer Börsenblatt" aus Petersburg geschrieben wird, in der höchsten Regierungsinstanz die Frage, betreffend die Bildung einer Gesellschaft der Dnepr-Eisenbahnen (wobei dieser Gesellschaft der Anbau des Hafens in der Ortschaft Skadowsk gestattet werden soll) und einer Gesellschaft der Tokmakschen Eisenbahn geprüft werden. Die erste dieser Gesellschaften, an deren Spitze die bekannten Millionäre Gebrüder Falz-Fein und andere stehen, beabsichtigt folgende Eisenbahnlinien von insgesammt 600 Werst Länge (ohne die Zweigbahnen und Ausweichestellen) zu bauen: 1. von der Station Dshankoi der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Eisenbahn bis zur Endstation der gegenwärtig im Bau begriffenen Inguletzker Zweiglinie der Jekaterinen-Eisenbahn über die Stadt Berisslaw; 2. vom Hafen Skadowsk bis zu einer der Stationen der oben genannten projektirten Linie und weiter bis zur Station Prischib der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Eisenbahn mit einer Zweiglinie nach Charly und 3. von der Stadt Nikolajew nach Berisslaw über Chersson oder aber, wenn bei der Führung dieser Linie technische Schwierigkeiten entstehen sollten, mit einer Zweiglinie nach Chersson.

Die Gesellschaft der Tokmakschen Eisenbahn beabsichtigt nur eine Theilstrecke von der Station Prischib bis zur Station Werchnetokmak der Berdjansker Zweiglinie der Jekaterinenbahn zu bauen. Die Länge dieser neuen Linie soll 85 Werst betragen. Alle oben genannten Linien sind von grosser Bedeutung und gewährleisten namentlich das Wachsthum des im Entstehen begriffenen Hafens Skadowsk am schwarzen Meere.

— **Ein neuer Tarif für die Bahnen der Ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Russland.** Der russische „Regierungsanzeiger" theilt mit, dass vom 30. September d. J. ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern im lokalen und direkten Verkehr der südlichen schmalspurigen Bahnen, die der Ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Russland gehören, in Kraft getreten ist, und zwar handelt es sich um folgende Bahnen: die Shitomirzufuhrbahn mit Verlängerung derselben bis zur Station Kalinowka der Südwestbahnen und mit der Zweigbahn bis zur Station Ssemki, die Kalinowka-Graiworon-Zufuhrbahn mit der Zweigbahn bis zur Stadt Winniza und die Berschad-Ustjinski-Zufuhrbahn mit den Zweigbahnen zur Mohiljansk-, Berschad- und Tschetschelnizy-Zuckerfabrik. Besagter Tarif tritt an Stelle der bisher auf jeder der genannten Zufuhrbahnen in Kraft gewesenen Spezialtarife. Auf Grund des neuen Tarifs werden folgende Tarifsätze erhoben: für die Beförderung von Personen in Wagen III. Klasse 1,725 Kop. und in Wagen II. Klasse 2,875 Kop. für eine Personenwerst (in Wagen I. Klasse werden Personen auf diesen schmalspurigen Bahnen nicht befördert), und für die Beförderung des Gepäcks 0,115 Kop. für je 10 Pfund und eine Werst, die das übliche Freigepäck von einem Pud übersteigen. Für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern sind die Tarifsätze etwas erhöht worden gegen den allgemeinen Waarentarif der russischen Eisenbahnen.

— **Erwerb japanischer Eisenbahnaktien durch Ausländer.** Eine wichtige Entscheidung hat die japanische Regierung kürzlich getroffen, indem sie die Erlaubniss ertheilt hat, dass Ausländer in Zukunft japanische Eisenbahnaktien erwerben dürfen. Die neuen Verträge enthielten nach dieser Richtung hin zwar kein ausdrückliches Verbot, da indessen der Erwerb von Aktien mittelbar die Möglichkeit des Landerwerbs in sich schliesst, so hatten die Behörden bisher noch Bedenken getragen, im Einzel-

falle die Erlaubniss zu ertheilen. Ausserdem enthalten auch die Konzessionsbedingungen einzelner japanischen Eisenbahnen eine Klausel, die den Erwerb der Aktien auf japanische Unterthanen beschränkt. Da sich nun in letzter Zeit das Bedürfniss immer dringender geltend machte, diese Beschränkung aufzuheben und den Markt in Eisenbahnwerthen auch dem ausländischen Publikum zu eröffnen, so waren verschiedene Eingaben in diesem Sinne an die Regierung gerichtet worden. Schliesslich erfolgte die Entscheidung von Seiten des Ministers des Innern am 5. Juni d. J. Die Erlaubniss ist, dem „Ostas. Lloyd“ zufolge, rückhaltlos ertheilt für die Aktien folgender acht Eisenbahngesellschaften: der Nippon-, Sanyo-, Kibi-, Kyoto-, Toyokawa, Boso-, Biseiund der Busobahn. Es erübrigt nunmehr noch für die betreffenden Bahnen, ihre Satzungen dementsprechend so zu ändern, dass Ausländer nicht mehr verhindert sind, Aktionäre der Bahnen zu werden und in deren Angelegenheiten ihr Stimmrecht in sachgemässer Weise auszuüben.

— **Ueber neue Eisenbahnen in Guatemala** erfährt der „Hamb. Korr.“ folgendes: Die Hauptstadt Guatemalas steht bisher nur mit der pazifischen Küste in direkter Eisenbahnverbindung. Um an den atlantischen Ozean zu gelangen, muss man über 50 englische Meilen nach El Rancho reiten und dann die etwa 180 englische Meilen lange Eisenbahn nach Puerto Barrios benutzen. Diese war überdies seit mehr als 8 Monaten unbenutzbar, weil Theile der Strecke von Wolkenbrüchen zerstört waren. Mehrere europäische, darunter auch deutsche Syndikate bewarben sich um die Konzession für den Ausbau dieser Strecke und deren Fortsetzung bis zur Hauptstadt. Die Konzession ist nun vor kurzem an ein amerikanisches Unternehmen verliehen und zwar um den Preis von 3 000 000 D. mit dem Privilegium des zehnjährigen Gebrauchs von etwa 80 000 Morgen Land, falls die Eisenbahn binnen 33 Monaten vollendet ist.

Allgemeines.

— **Der Akkumulatorenbetrieb bei Strassenbahnen.** Nachdem die Grosse Berliner Strassenbahn von dem auf ihr lastenden Alp der Akkumulatoren endgültig befreit worden ist, gehen uns von verschiedenen Seiten Zuschriften zu, welche die Annahme, der Akkumulatorenbetrieb sei für Strassenbahnen nicht wohl geeignet, zu entkräftigen suchen. Unsere Zeitung hat sich stets dahin ausgesprochen, dass die Forderungen der Städte in dieser Angelegenheit und die gegen den Oberleitungsbetrieb gemachten ästhetischen Einwendungen zu weit gehen. In einer Zuschrift, die uns heute vorliegt, wird hervorgehoben, dass die von uns wiederholt geschilderten Berliner Vorkommnisse des vergangenen Winters — bekanntlich blieben die Akkumulatorenwagen vielfach stecken — bei gutem Willen der Strassenbahn-Gesellschaft sich hätten vermeiden lassen. Mit dem Akkumulatorenbetrieb sei es ebenso gut wie mit dem Oberleitungsbetrieb möglich, auf einfachste Weise das zu leisten, was unsere heutigen Verkehrsansprüche verlangen. Es wird hingewiesen auf das Beispiel der Deutschen Strassenbahn in Dresden, welche das gemischte Betriebssystem hat und „seit mehr als zwei Jahren glänzende Resultate erziele und bei den Schneefällen des letzten Winters gezeigt habe, dass bei richtiger Leitung und technisch vollkommener Ausführung der Akkumulatorenbetrieb in Bezug auf Betriebssicherheit dem mit Oberleitung zum mindesten ebenbürtig, eher sogar bedeutend überlegen sei“. Begründet wird dieses damit, dass der Akkumulatorwagen nur einen mechanischen Widerstand, der Oberleitungswagen dagegen ausserdem noch einen elektrischen Widerstand zu überwinden habe, der durch die isolirende Schicht von Schnee und Eis zwischen Schiene und Rad so gross werden könne, dass gerade der Oberleitungswagen stehen bleibe. Beim gemischten Betriebe müsse auch auf den Oberleitungsstrecken die Batterie mit zur Fortbewegung herangezogen werden. Sei diese infolge dessen schliesslich entladen, so müssten auch derartige Wagen stecken bleiben. Das würde also heissen, dass auch der gemischte Betrieb dem Akkumulatorenbetrieb nachstehe. Unter Hinweis auf die Lokalbahn Düsseldorf-Krefeld wird nur noch stärker betont, welche Bedenken mit Rücksicht auf Schneefälle der reine Oberleitungsbetrieb einflössen müsse. Auf dieser Bahn seien im vergangenen Winter mehrfach ein- bis zweistündige Unterbrechungen durch Schnee vorgekommen. Im weiteren wird behauptet, dass nach Dresdener Erfahrungen die Mehrlast der Batterien hinsichtlich des Stromverbrauchs keine Rolle spiele im Vergleich zu den Wirkungen, die der Zustand der Schienen, Zahnräder und Motoren auf den Energieverbrauch habe. Denn, wie der Einsender anführt, wiegt die Batterie meist „nur“ etwa 2 t. Ebenso komme der Ladeverlust nicht in Betracht gegen die grossen Energieverluste durch schlechten Schienenkontakt und den Widerstand in der Oberleitung, abgesehen von den Verlusten in den Bufferbatterien. Riechen nach schwefliger Säure, Herumspritzen von Schwefelsäure seien Dinge, über die man sich bei der Deutschen Strassenbahn in Dresden unterrichten möge. Feuersgefahr komme ebenso gut beim Oberleitungsbetrieb wie bei den Akkumulatoren in Betracht, ja infolge Berührung herabfallender Telephondrähte mit der Oberleitung sei sie bei letzterer grösser. Schliesslich wird erwähnt, dass ja an verschiedenen Stellen vollspurige Lokalbahnen mit Akkumulatoren betrieben würden, wie auch in dieser Zeitung des öfteren berichtet worden sei.

Unseren Standpunkt in der Sache vermögen die vorstehenden Darlegungen nicht zu ändern. Wir haben hervorgehoben, dass bei einer so starken Belastung der Bahnlinien, wie sie im städtischen Strassenverkehr vorkommt, das Mitschleppen der Akkumulatoren mit ihrem bedeutenden Gewicht eine recht unangenehme Sache ist. Bei schwach betriebenen Lokalbahnen sind sie unter Umständen das kleinere Uebel. Die Gleise und der Strassenkörper sind in den Grossstädten durch die schwerer gewordenen elektrischen Fahrzeuge an sich schon genügend in Anspruch genommen; jede unnöthige Gewichtsvermehrung sollte vermieden werden. Die ewigen Ausbesserungen in verkehrsreichen Strassen sind ein Uebel, das man verkleinern und nicht vergrössern sollte. Diese vermehrte Inanspruchnahme der Fahrbahn bleibt ja nicht einmal auf diejenigen Strecken beschränkt, die ausschliesslich mit Akkumulatoren befahren werden, da letztere mit ihrem bedeutenden Gewicht überall mitgeschleppt werden müssen. Die Berliner Strassenbahn und ebenso die Strassenbahn in Hannover wissen in dieser Beziehung von den Missständen des Akkumulatorenbetriebes ein Lied zu singen. Die Deutsche Strassenbahn in Dresden scheint die Missstände weniger zu schätzen. Die Frage des elektrischen Widerstandes soll hier nicht weiter verfolgt werden. Wir bemerken nur, dass dieser Punkt bereits bei ordnungsmässiger Reinigung und Instandhaltung der Strassen und der Gleise füglich ausser Betracht bleiben sollte. In Grossstädten pflegt ja im Interesse des allgemeinen Verkehrs auf eine geordnete Strassenreinigung grosses Gewicht gelegt zu werden. Es ist anzunehmen, dass alle die Städte, die sich noch mit dem Akkumulatorenbetrieb abquälen, die Genehmigung zur Einführung des Oberleitungsbetriebes an dessen Stelle freudig begrüssen würden. Freilich sind wir der Meinung, dass auch die Unterleitung vermieden werden sollte, wo es irgend angängig ist.

Im übrigen dürfen wir auf unsere früheren Mittheilungen zur Frage des Akkumulatorenbetriebes Bezug nehmen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken für den Personenverkehr.

Am 3. Oktober d. J. hat auf der Strecke Derenburg-Minsleben der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn die Betriebseröffnung für den Personenverkehr stattgefunden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 16. November d. J. wird die an der Strecke Dirschau-Laskowitz zwischen den Stationen Morroschin und Czerwinsk belegene Haltestelle Paulshof für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden. Dieselbe liegt von Morroschin 4,017 km und von Czerwinsk 6,084 km entfernt. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 87 — Inseratnummer 2757 — d. Ztg.)

Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge usw.

Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist der Nachtrag V erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3524 vom 29. Oktober 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn sowie die orientalische Eisenbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 2. November 1900).

Nr. 3535 vom 30. Oktober 1900 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Anträge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Aenderung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 2. November 1900).

Nr. 3553 vom 30. Oktober 1900 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der rumänischen Staatsbahn auf Ergänzung des Artikels 13 (neu) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 2. November 1900).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 16. November d. J. wird die an der Strecke Dirschau-Laskowitz zwischen den Stationen Morroschin und Czerwinsk belegene Haltestelle Paulshof für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird dieselbe in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Danzig, den 30. Oktober 1900. (2757)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Für frische Blumen in Körben oder Schachteln, die in Kufstein nach Leipzig bayerischer Bahnhof oder nach Dresden Hauptbahnhof als Schnellzugsgut zur Beförderung aufgegeben werden, treten am 7. November d. J. folgende Frachtsätze in Kraft:

	für 100 kg
Kufstein-Leipzig bayerischer Bahnhof	23,94 ℳ.
Kufstein-Dresden Hauptbahnhof	26,66 „

Dresden, am 5. November 1900. (2758)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1900 werden die Stationen der Strecke Rahden-Sulingen (K. E.-D. Münster) in den direkten Verkehr mit den mitteldeutschen Privatbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom genannten Tage an die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 2. November 1900. (2759)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Verband.

Vom 15. November 1900 an werden für die Beförderung der Abfälle von: Baumwolle, Baumwollengarn und Twisten von Station Oberursel des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach den Stationen Altchemnitz, Chemnitz, Crimmitschau, Dresden (Altstadt, Friedrichstadt, Neustadt [Leipziger Bahnhof]), Flöha, Hainichen, Hetzdorf bei Oederan, Kappel in Sachsen, Kratzau, Löbau in Sachsen, Oederan, Reichenberg, Schirgiswalde, Werdau, Wilischthal, Wilzschhaus, Wittgensdorf und Zittau der sächsischen Staatseisenbahnen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief die Frachtsätze des Spezialtarifs II angewendet.

Dresden, am 3. November 1900. (2760)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Vom 1. November d. J. ab kommen im Verkehre zwischen der Station Neuoffstein i. d. Pfalz der pfälzischen Eisenbahnen und den Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz auf Entfernungen bis 100 km an Stelle der in den Tarifheften A 2 und B 2 aufgeführten Kilometerfrachtsätze die billigeren Frachtsätze der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle zur Berechnung.

Frankfurt a/M., den 31. Okt. 1900. (2761)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen im vorbezeichneten Verbande mit Ausschluss des Verkehrs mit der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts im Versande von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen für die Zeit bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Hannover, den 3. November 1900. (2762)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 7. d. Mts. werden die Stationen Hirschberg i. Schl. und Warmbrunn des Direktionsbezirks Breslau als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 2. November 1900. (2763)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch/sächsisch-schweizerischer Güterverkehr.

Die durch Bekanntmachung vom 4. Oktober d. J. mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Metallcement von Zürich-Wollishofen nach Leipzig (bayer. und Dresdn. Bhf.) gelten vom 15. November d. J. an auch für Sendungen nach Leipzig (Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhof).

Am gleichen Tage treten die durch Bekanntmachung vom 8. Juni d. J. eingeführten, zur Zeit nur noch für die vorgenannten Stationen der königlich preussischen Staatseisenbahnen gültigen Frachtsätze für Metallcement vollständig ausser Kraft.

Dresden, den 3. November 1900. (2764)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecke Schönsee-Strasburg W/Pr. des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 31. Oktober 1900. (2765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Die unter laufender Nummer 399–401 der Güterklassifikation aufgeführten „Akkumulatoren" tarifiren vom 15. Dezember d. J. ab auf den deutschen Strecken ausschliesslich nach den Sätzen des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter und der Wagenladungsklassen A und B.

Strassburg, den 31. Oktober 1900. (2766)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. November d. J. treten im Tarifheft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 A (Kleie und Oelkuchen usw.) zwischen Lobositz (A. T. E. bezw. St. E. G.)

einerseits. Coburg, Eisenach, Erfurt, Grimmenthal und Jena (Saalbhf. und Weimar-Geraer Bhf.) andererseits in Kraft, die bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Breslau, den 30. Oktober 1900. (2767)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird zum Tarifheft 4 der Abtheilung B ein Nachtrag III herausgegeben, der gekürzte Entfernungen enthält für den Verkehr zwischen den Stationen Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim (Rheinhessen), Offstein und Westhofen (Rheinhessen) der süddeutschen Eisenbahngesellschaft und den Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (2768)

Frankfurt a/M., den 31. Oktober 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem vom 1. Januar 1893 ab gültigen Lokaltarif für die Beförderung von Personen etc. ist mit Gültigkeit vom heutigen Tage der Nachtrag III ausgegeben, welcher Tarifsätze für die neu eröffnete Strecke Derenburg-Minsleben usw. enthält. Die Bestimmungen für die Beförderung von Leichen sind aus dem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren etc. vom 1. Januar 1893 nach dem Nachtrag III zum Personentarif übernommen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Nachtrag ist zum Preise von 0,15 ℳ per Stück von den diesseitigen Abfertigungsstellen zu beziehen. (2769)

Blankenburg a/H., den 30. Oktober 1900.
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

4. Verdingungen.

Die Lieferung und Herstellung von Einfriedigungen, und zwar

2 490 m Drahtzaun,
142 „ Holmgeländer,
1 690 „ Schneezaun u. Bretterzaun u.
200 „ 1,50 m hohen Stacketenzaun

soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis zum Eröffnungstermin,

Freitag, den 9. November 1900,
Vormittags 10 Uhr,

postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebotshefte sind daselbst einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar, nicht in Briefmarken, zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Berlin, den 31. Oktober 1900. (2770)
Engelufer 1 a.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung 2.
Baur.

K. württb. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien.

Die Lieferung des Bedarfs an Betriebs- und Werkstättematerialien für das Jahr 1901, nämlich an:

Metallen, kleinen Metallwaaren, Tenderschaufeln und Schippenschaufeln, Holzstielen, Beleuchtungsmaterialien (worunter auch Erdöl und Calciumkarbid), Schmiermaterialien und Fettwaaren, Firnissen und Farben, Chemikalien etc., Seilerwaaren, Geweben, Posamentierwaaren etc., Putzmaterialien, Besen, Bürsten und Pinseln, Asbestplatten und -Seilen, Patentpackung, Lederwaaren, Glaswaaren, Bimsstein und Kreide

soll im Submissionsweg vergeben werden.

Das Verzeichniss der Materialien mit den Lieferbedingungen kann bei der unterzeichneten Verwaltung eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Materiallieferung" versehen spätestens bis zum 20. November d. J., Mittags 12 Uhr, hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet am gleichen Tage Nachmittags 2 Uhr statt.

Die Bieter bleiben an ihre Angebote bis zum 31. Dezember 1900 gebunden.

Esslingen, den 5. Novbr. 1900. (2771RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

Die Ausführung der Erd-, Maurer-, Asphalt-, Zimmer-, Klempner-, Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten zum Bau eines Wasserthurmes auf Bahnhof Friedrichshagen soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 17. November 1900, Vormittags 11 Uhr postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau, Zimmer 416 einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 29. Oktober 1900. (2772)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung unseres Bedarfs an Oberbaumaterialien für das Rechnungsjahr 1901/02 soll in einzelnen Loosen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfasst:

Loos I. 217 t Laschen und Unterlagsplatten.
Loos II. 12 t Laschenbolzen,
49,6 t Hakennägel,
81 000 Stück Unterlagsringe.
Loos III. a) 28 Zungenvorrichtungen aus 134 mm hohen Schienen,
b) 12 Zungenvorrichtungen aus 113 mm hohen Schienen,
c) 1 vollständige Doppelweiche aus 113 mm hohen Schienen,
d) 14 Weichenböcke zu Weichen Profil 134 mm.
Loos IV. 33 Herz- und Kreuzungsstücke zu 134 mm hohen Schienen,
8 Stück desgleichen zu 118 mm hohen Schienen,
36 Radlenker zu Weichen, Profil 134 mm.
Loos V. 32 000 Stück kieferne Querschwellen, 2,7 m lang,
24 000 Stück kieferne Querschwellen, 2,5 m lang,
12 000 lfd. m kieferne Weichenschwellen.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Materialienverwaltung hierselbst zur Einsicht aus und sind von dieser zu beziehen gegen Einsendung von je 0,75 ℳ für Loos I und II, 2,00 ℳ für Loos III, 1,50 ℳ für Loos IV und 0,30 ℳ für Loos V.

Die Angebote sind mit Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien Loos . . ." versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 20. November d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen; Zuschlagsfrist 3 Wochen (2773)

Schwerin, den 1. November 1900.
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Die Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial für das Jahr 1901, als:

17 000 kg Rüböl, raff.,
10 500 „ „ roh,
30 000 „ Mineralschmieröl, dkls.,

alles bester Güte, soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 30 ₰ in Briefmarken der Deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau, Carlstrasse Nr. 8, hierselbst bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial" bis zum 23. November d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzureichen.

Dem Angebote sind Proben beizufügen, welche an unser Materialienbüreau einzusenden sind.

Oldenburg, den 1. November 1900. (2774)

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Der alte Wagenschuppen mit Nebengebäude auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin von etwa 1 630 qm Grundfläche soll auf Abbruch verkauft werden. Die für den Abbruch gültigen Bedingungen liegen in meinem Büreau, Invalidenstrasse 51, Zimmer 15, zur Einsicht aus, können auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar bezogen werden. Wegen örtlicher Besichtigung haben sich die Bieter bei dem Bahnmeister I. Klasse Sentinger, Lehrter Hauptbahnhof, zu melden. Angebote sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Abbruch des alten Wagenschuppens auf dem Bahnhofe Berlin Leb" bis zum 22. November d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen; zu dieser Zeit erfolgt die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der erschienenen Bewerber. Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Berlin, den 1. November 1900. (2775)
Der Vorstand der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 88 | 10. November 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Erhöhung der Gütertarife der nordamerikanischen Hauptbahnen.

Ueber die am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Erhöhung der Gütertarife der wichtigsten und verkehrsreichsten nordamerikanischen Eisenbahnen, von der ich vor einigen Monaten in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" kurz berichtet habe,*) liegen jetzt nähere amtliche Mittheilungen vor. Die statistische Abtheilung des Landwirthschaftsamts der Vereinigten Staaten hat über diesen vom wirthschaftlichen sowohl als auch vom eisenbahnpolitischen Standpunkt höchst bemerkenswerthen Vorgang besonders berichtet. Ausserdem enthält der 13. Jahresbericht des Bundesverkehrsamts eingehendere Mittheilungen über die von dem Amte zur Verhütung der Maassregel vergeblich unternommenen Schritte.**) Zum richtigen Verständniss dieser amtlichen Schriftstücke mögen einige Bemerkungen über die Bildung und die Sätze der am 1. Januar d. J. erhöhten amerikanischen Tarife vorausgehen.

I.

Das Gebiet der Vereinigten Staaten, das im Osten durch den atlantischen Ozean, im Süden durch den Potomac und Ohio, im Westen durch den Mississippi begrenzt wird, durchziehen fünf der grössten und verkehrsreichsten Bahnen, die als Trunk-Lines, Haupt- oder Stammbahnen, bezeichnet werden. Es sind die Newyork Central and Hudson Riverbahn, die Pennsylvania-Eisenbahn, die Baltimore & Ohiobahn, die Lake Erie und Westernbahn und die Grand Trunk Railway of Canada. Zwischen diesen Bahnen sind in früheren Jahrzehnten die heftigsten Tarifkriege ausgefochten, die indessen schliesslich zu einer gewissen Verständigung über die Frachten und über die Verkehrsleitung geführt haben. Die Bahnen gehörten zu den ersten, die in Gemeinschaft mit zahlreichen kleineren, mehr oder weniger von ihnen abhängigen Bahnen einen sogen. Pool, d. h. einen Verband über die Leitung der Transporte und die Vertheilung der Einnahmen bildeten, den in der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen viel genannten Trunk Line Pool. An der Spitze dieses Pool stand jahrelang einer der bedeutendsten Eisenbahnfachmänner der Vereinigten Staaten, der in Deutschland geborene, vor einigen Jahren in den Vereinigten Staaten gestorbene Albert Fink. Seinen rastlosen Bemühungen, seiner hervorragenden Gewandtheit war es gelungen, im Jahre 1877 den Verband zu schaffen und, trotz mancher Rückfälle der Eisenbahnmagnaten in die alte Kriegsstimmung, zusammen zu halten. — Nun wurde durch den § 5 des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887 der Abschluss der Pools bei strenger Strafe (5000 D. für jeden einzelnen Uebertretungsfall) verboten. In der, wohl nicht unbegründeten, Besorgniss, dass im Falle der

*) Nr. 33 vom 28. April d. J. Ein Berliner deutsch-freisinniges Blatt hat die daselbst veröffentlichten rein thatsächlichen Mittheilungen über die Tarifpolitik der englischen und nordamerikanischen Privatbahnen als einen Fühler für eine Erhöhung der preussischen Staatsbahntarife aufgefasst oder wenigstens so gethan, als glaubte es, dies sei der eigentliche Zweck jenes Artikels. Dies — obgleich am Schluss meiner Darstellung ausdrücklich ausgeführt war, dass nach Lage der Gesetzgebung derartige Dinge in Preussen auf den Staatsbahnen unmöglich seien. Das Blatt hält mit einer wahrhaft beneidenswerthen Hartnäckigkeit seine veralteten, längst widerlegten Anschauungen über die vermeintliche Ueberlegenheit jeder Privatbahn als solcher über jede Staatsbahn fest. Dieselbe Maassregel, die bei einer Staatsbahn auf das heftigste verurtheilt würde, wird gelobt, mindestens entschuldigt, wenn eine Privatbahn sie vornimmt. Wer es mit dem Blatte nicht verderben will, der darf daher auch bei Leibe von Missständen auf einer Privatbahn nicht reden. Mit solchen Ansichten zu streiten oder gar ihre Vertreter zu belehren, wäre natürlich ein ganz vergebliches Unterfangen.

**) Vgl. Cirkular Nr. 12 von 1900 (vom 30. April 1900) des United States Departement of Agriculture. Division of Statistics. — Thirteenth Annual Report of the Interstate Commerce Commission. Washington 1900. S. 12–20.

Auflösung des Trunk Line Pool der frühere Kriegszustand wieder eintreten würde — zum Schaden der Verfrachter sowohl als der Eisenbahnen —, verständigten sich die betheiligten Bahnen über ein Vorgehen, das ihnen die Aufrechterhaltung der wesentlichsten Zwecke des Verbandes ermöglichte. Sie vereinigten sich zu einem Hauptbahnverbande, einer Trunk Line Association, und über einen gemeinsamen, einheitlichen Tarif für alle dem Verbande angehörigen Bahnen, einen Tarif mit übereinstimmender Güterklassifikation und gleichen Frachtsätzen. Zur Zeit seines Inkrafttretens, am 1. April 1887, waren an dem Verbande 131 Eisenbahngesellschaften mit einer Länge von 76 700 km und 10 461 Stationen betheiligt.*) Dieser Tarif ist ein Werthtarif mit einer sehr ins einzelne gehenden Klassifikation. Die Frachtsätze werden nicht, wie bei uns, nach kilometrischen Einheiten gebildet. Die Einheitssätze sind vielmehr für eine Normalstrecke, die Strecke Newyork-Chicago (941 engl. Meilen, die auf 1 000 Meilen abgerundet wurden) ausgeworfen. Will man die Fracht zwischen zwei anderen Plätzen — A und B — berechnen, so verhält sie sich zu der Normalfracht, wie die Entfernung von A nach B zu der Länge der Strecke Newyork-Chicago.

Die Güter sind in 6 Klassen eingetheilt, mit folgenden Normaleinheitssätzen für 100 Pfund (45 kg):

Klasse 1 = 75 Cents (= 4 72 ₰ für 1 tkm)
„ 2 = 65 „ (= 4,05 „ „ 1 „)
„ 3 = 50 „ (= 3.17 „ „ 1 „)
„ 4 = 35 „ (= 2,22 „ „ 1 „)
„ 5 = 30 „ (= 1,89 „ „ 1 „)
„ 6 = 25 „ (= 1,58 „ „ 1 „)

Ausnahmetarife, die niedriger als die der 6. Klasse sind, bestehen für das Gesammtgebiet nicht, sie kommen für einzelne Strecken vor als Ausfuhrtarife, Konkurrenztarife (gegen die Wasserstrassen) u. dergl. Dagegen werden eine Anzahl Artikel, vornehmlich sperriges Gut, zum doppelten bis dreifachen Satz der ersten (höchsten) Klassen gefahren. Bei der Beurtheilung dieses Tarifes ist dann noch zu beachten, dass für zahlreiche Güter die Sätze niedriger sind, wenn sie in Wagenladungen, als wenn sie als Stückgut aufgegeben werden. So steht z. B. ein Gut als Stückgut in Klasse 1, als Wagenladungsgut in Klasse 3. Die drei niedrigsten Klassen gelten überhaupt wesentlich für Wagenladungsgut. Das Mindestgewicht einer Wagenladung ist bei den einzelnen Gütern verschieden. In der Regel ist das Mindestgewicht 20 000 Pfund (= 9 000 kg), das Höchstgewicht 40 000 Pfund (= 18 000 kg).

II.

Dieser Verbandstarif der Hauptbahnen, bekannt unter der Bezeichnung „Official Classification“, ist seit seinem Entstehen, seit Herausgabe der Nr. 1 vom 1. April 1887, wiederholt den Bedürfnissen des Verkehres und der Eisenbahnen entsprechend in der Weise geändert, dass die einzelnen Güter in andere Klassen, niedrigere oder höhere, versetzt sind, während die Normaleinheitssätze unverändert blieben. Bis Ende 1899 war dies 19 Mal geschehen. Am 1. Januar d. J. ist die Official Classification Nr. 20 in Kraft getreten, die zahlreiche Erhöhungen brachte und Gegenstand der lebhaften Beschwerden geworden ist, von denen in meinem früheren Aufsatz die Rede war.

Die Erhöhungen betrafen hauptsächlich die Stückgutsendungen. Aber auch die Preise der Wagenladungen wurden theils durch Versetzung der Güter in eine höhere Klasse, theils in der Weise erhöht, dass das Mindestgewicht der Wagenladung heraufgesetzt wurde.

Die Frachtführer wandten sich mit ihren Beschwerden an das Bundesverkehrsamt. Dieses veranlasste eine Untersuchung, die am 21. Dezember 1899 in Washington stattfand, und bei der Vertreter sowohl der Verfrachter als der Eisenbahnen vernommen wurden. Die Beschwerdeführer behaupteten, der neue Tarif verstosse gegen die Bestimmungen des Gesetzes, das die sogen. Trusts verbietet, das Antitrust Law. Das Bundesverkehrsamt machte hiervon, auf Ersuchen der Beschwerdeführer, in einem Briefe vom 27. Dezember 1899 dem Generalstaatsanwalt Mittheilung, der unter dem 30. Dezember 1899 ein Einschreiten auf Grund jenes Gesetzes ablehnte. Dem Bundesverkehrsamt blieb darauf nur übrig, den Beschwerdeführern von dem — rein negativen — Ergebniss seiner Bemühungen Mittheilung zu machen, was am 6. Januar d. J. geschehen ist. Die Beschwerden, die ihm aus 73 grösseren und kleineren Städten in 14 Staaten zugegangen und die von 834 einzelnen Personen, Firmen, Handelsgesellschaften, sonstigen Körperschaften und Vereinen unterzeichnet waren, hatten sich beschränkt auf eine allgemeine Verwahrung gegen das Vorgehen der Eisenbahnen. Nachdem das Bundesverkehrsamt auseinandergesetzt hat, dass dieser Weg zur Beseitigung der neuen Tarife nicht geführt habe, bemerkt es am Schluss seines Schreibens:

„Es steht jeder Einzelperson, Firma, Handelsgesellschaft oder freien Vereinigung frei, bei dem Bundesverkehrsamt eine Klage gegen die Frachtführer einzureichen, dass durch die Aenderungen in der Klassifikation oder die Tariferhöhungen gegen das Bundesverkehrsgesetz verstossen sei. Derartige Klagen werden sorgfältig geprüft werden. Dabei muss aber festgehalten werden, dass nach Lage der geltenden Gesetzgebung das Amt zwar wohl die Beseitigung schädlicher Differenzialtarife und unbilliger Frachtsätze, nicht aber die Einführung und Aufrechterhaltung vernünftiger Tarife anordnen kann und dass es ausser Stande ist, eine strenge Durchführung seiner Entscheidungen sicher zu stellen.“

Hatte hiermit die Sache ihre formelle Erledigung gefunden, so ist doch das Vorgehen des Amts nicht ganz ohne Eindruck geblieben. Am 22 Januar d. J. hat der Tarifausschuss der Hauptbahnen in Gemeinschaft mit einigen anderen Bahnen eine Versammlung der Interessenten nach Newyork berufen, um ihre Bedenken gegen die neue Klassifikation noch einmal vorzutragen. Darauf ist beschlossen, einige der hauptsächlicheren Beschwerdepunkte wiederholt zu prüfen, und dies hat dazu geführt, dass durch zwei am 10. März d. J. in Kraft getretene Nachträge, zu der Official Classification Nr. 20 einige Aenderungen vorgenommen und einzelne der früher geltenden Frachtsätze wiederhergestellt sind.

III.

Der Umfang und die sachliche Bedeutung der am 1. Januar 1900 eingetretenen Tariferhöhungen wird in dem statistischen Bericht an das Landwirthschaftsamt unter Hinweis auf die durch die beiden Nachträge vom 10. März herbeigeführten Aenderungen dargelegt. Er enthält neun Tabellen nebst Erläuterungen. Die erste stellt in alphabetischer Ordnung die sämmtlichen, durch die Erhöhung betroffenen Gegenstände zusammen, getrennt nach Stückgut und Wagenladungen, und unter Aufführung der alten und neuen Klassen und der alten und neuen Normalsätze. Auf die durch die Nachträge herbeigeführten Aenderungen wird in Anmerkungen verwiesen.

Hiernach handelt es sich um Erhöhungen für 513 Artikel in Stückgutsendungen und für 91 Artikel in Wagenladungen, also im ganzen um 604 Erhöhungen. Besonders zahlreich sind die Erhöhungen für landwirthschaftliche Geräthe; es sind insgesammt 74, d. h. 14 % der für diese Gegenstände geltenden Stückgutsätze. Den 604 Erhöhungen stehen Ermässigungen für 5 — sage fünf — Artikel gegenüber. Die überwiegende Mehrzahl der Erhöhungen sowohl für Stückgut als Wagenladungsgut sind in der 3. und 4. Klasse durch Versetzung der Artikel der 3. in die 2. und der 4. in die 3. Klasse herbeigeführt; im ersteren Falle Erhöhungen von 30 % für 126 Artikel, im letzteren von 43 % für 267 Artikel. Die weiteren Einzelheiten finden sich in Tabelle 2.

In den Tabellen 3 und 4 sind die Erhöhungen für Wagenladungen und für solche Gegenstände besonders zusammengestellt, deren Tarife bei der Beförderung sowohl als Stückgut, als auch als Wagenladungsgut erhöht sind. Die Erhöhungen der Wagenladungsgüter sind zwar nur 15 % aller Erhöhungen,

*) Vgl. hierüber näheres in meinem Aufsatz: Nordamerikanische Eisenbahnzustände im Jahre 1888. „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1889, S. 755 ff., insbes. S. 769, 770.

aber es befinden sich darunter zahlreiche Güter, die regelmässig in sehr bedeutenden Mengen gefahren werden, z. B. Kaffee, Zucker, Stärke, Seife, Theer, Tabakstengel in Ballen, die alle von der 6. in die 5. Klasse versetzt, also um 20 % erhöht sind. Bei Beförderung in beiden Klassen sind 31 Gegenstände erhöht, darunter wiederum Kaffee, Seife und Stärke, ausserdem Kartoffelmehl, Trauben, Fische. Bei Versendung als Stückgut handelt es sich meist um Versetzungen aus der 4. in die 3. Klasse, d. h. Erhöhungen von 30 %.

In Tabelle 5 sind die bisher in der 1. oder noch höheren Klassen gefahrenen Güter zusammengestellt, deren Tarife durch Versetzung in die erhöhten Klassen heraufgesetzt sind. Es handelt sich hier meist um sperrige Güter (landwirthschaftliche Geräthe, leere Eimer, Fahrzeuge, Walzen, Bottiche u. dergl.), dann aber auch Feuerwerkskörper, deren Tarife bis zu 100 % erhöht sind (von 75 Cents auf 150 Cents). Die Tarife für gewisse landwirthschaftliche Geräthe (Getreiderechen) sind durch den 2. Nachtrag wieder ermässigt.

Tabelle 6 enthält die Güter, deren Tarife dadurch erhöht sind, dass das Mindestgewicht der Wagenladungen heraufgesetzt wurde. Hier findet sich hauptsächlich Getreide (Gerste, Mais, Hafer, Roggen, Weizen). Die Wagenladungssätze galten bisher bei Aufgabe von 30 000 Pfund (13,5 t), während sie nach dem neuen Tarif erst zur Anwendung kommen bei Aufgabe von 40 000 Pfund (18 t), bei Hafer von 35 000 Pfund. Ausser Getreide finden sich in dieser Tabelle noch Glas und Glaswaaren, verschiedene Arten von Fahrzeugen und sonstige sperrige Güter, bei denen das Mindestgewicht der Wagenladungen von 20 000 Pfund auf 30 000 Pfund, von 20 000 Pfund auf 24 000 Pfund, 30 000 Pfund auf 35 000 Pfund usw. heraufgesetzt ist. Richtig wird hierzu bemerkt, dass diese Erhöhungen hauptsächlich die kleineren Versender treffen, was um so mehr in Betracht kommt, weil auch das Mindestgewicht für loses Getreide in Stückgut von 15 000 Pfund auf 20 000 Pfund erhöht worden ist. Vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen rechtfertigt sich übrigens diese Maassnahme damit, dass dadurch eine bessere Ausnutzung der Wagen erreicht werden soll, die, wie bekannt, immer grösser gebaut werden.

Die drei letzten Tabellen (7, 8 und 9) stellen die durch die Nachträge 2 und 3 bewirkten Ermässigungen zusammen. Durch Nachtrag 2 sind in insgesammt 12 Fällen (von 604) die früheren Frachten wiederhergestellt. Durch Nachtrag 3 sind bei 75 der durch die Klassifikation Nr. 20 erhöhten Tarife (für Stückgut und Wagenladungsgut) die Sätze wieder um 15 bis 20 % herabgesetzt. Es handelt sich hier hauptsächlich um Güter der Klassen 2 und 3, und unsere Quelle sagt, dass diese Ermässigungen wahrscheinlich infolge der Beschwerden der Verfrachter vorgenommen seien.

Betrachtet man diese Maassnahmen in ihrer Gesammtheit, so handelt es sich in der That um einen wirthschaftlichen Vorgang von nicht geringer Bedeutung. Die Frachtsätze für eine sehr bedeutende Anzahl von Gegenständen sind heraufgesetzt und zwar für ein sehr grosses und verkehrsreiches Gebiet der Vereinigten Staaten. Dass die Verfrachter eine solche Erhöhung nur sehr ungern über sich haben ergehen lassen, ist nur zu begreiflich. Andererseits aber kann man jene Eisenbahnen nicht allzu hart verurtheilen, wenn sie ihren Finanzen durch Heraufsetzung ihrer Frachtsätze einmal aufzuhelfen versuchen. Die Frachtsätze in diesem Gebiete sind an sich sehr niedrige, selbst für Nordamerika, die finanzielle Lage aller betheiligten Bahnen ist keineswegs eine glänzende, auch die grössten der betheiligten Bahnen, die Newyork Central und die Pennsylvaniabahn, haben seit langen Jahren nur mässige Dividenden herausgewirthschaftet. Dass die Eisenbahnen die Erhöhung gewagt haben und ihre Durchführung, wie es scheint, gelungen ist — es ist mir wenigstens nicht bekannt geworden, dass die Frachtsätze in noch grösserem Umfange, als durch die Nachträge 2 und 3 wieder herabgesetzt seien —, diese Thatsache verdient gleichwohl eine besondere Beachtung. Es liegt hier ein erstes Anzeichen vor für einen gewissen Umschwung in der Tarifpolitik leitender amerikanischer Bahnen. Im Kreise der hier betheiligten Bahnen kommt endlich einmal ein Gefühl von Zusammengehörigkeit, von Gemeinsinn, zum Durchbruch. Die Bahnen sehen nicht nur theoretisch ein, sondern geben thatsächlich zu erkennen, wie es auch für die einzelne Bahn vortheilhafter ist, sich dem Ganzen anzuschliessen, als durch heimliche Maassnahmen durch Abjagen von Frachtgütern durch vertragswidrige Tarifermässigungen sich besondere Einnahmen zu schaffen. Wenn sich dieser Einsicht mehr und mehr auch andere Bahnen anschliessen, so würde das meiner Meinung nach zur Gesundung der gesammten Eisenbahnzustände beitragen und schliesslich selbst dann auch den Verfrachtern zum Segen gereichen, wenn weitere Tariferhöhungen erfolgen sollten. Denn die Hauptsache für den Verfrachter ist und bleibt die unbedingte Zuverlässigkeit der Tarife.

IV.

Unter ganz eigenthümlicher Beleuchtung erscheinen bei diesem Vorgange die Rechte des Staates gegenüber den amerikanischen Eisenbahnen. Von den Eisenbahnaufsichtsbehörden der betheiligten Bundesstaaten ist überhaupt nicht die Rede. Sie haben sich, wie es scheint, um die Sache gar nicht bekümmert, vielleicht, weil sie keine Lust hatten, sich mit den Bahnen einzulassen, vielleicht auch, weil die bestehenden Gesetze ihnen keine Handhabe boten. Beschwerden der Verfrachter sind lediglich gerichtet an die Bundeseisenbahnbehörde, das Bundesverkehrsamt. Dieses nun greift zu dem einzigen, ihm zustehenden Mittel, es veranlasst eine Untersuchung zur Klarstellung des Thatbestandes. Eine Anzahl Verfrachter werden vernommen, die Bediensteten der Bahnen werden ihnen gegenüber gestellt. Hierbei ergibt sich — das sehen auch die Verfrachter ein —, dass die Official Classification Nr. 20 keinen Verstoss gegen das Bundesverkehrsgesetz enthält. Es ist nicht nachgewiesen, dass die neuen Tarife oder einzelne dieser Tarife zu den verbotenen Frachtsätzen gehören, auf deren Beseitigung hinzuwirken das Bundesamt befugt ist. Die Verfrachter versuchen daher einen anderen Weg. Sie behaupten, die neuen Tarife verstiessen gegen das Gesetz, das die sogen. Trusts untersagt. Indem die Eisenbahnen die Tarife eingeführt, hätten sie sich des Vergehens schuldig gemacht, das dieses Gesetz verbietet, sie hätten: „einen Vertrag, eine Verständigung abgeschlossen oder eine Verschwörung gebildet zur Beschränkung von Handel und Verkehr zwischen den einzelnen Bundesstaaten“ (a contract, combination or conspiracy in restraint of trade or commerce among the several States). Ein derartiges Vergehen gehört vor die ordentlichen Gerichte. Die Verfrachter bitten also das Bundesverkehrsamt, die ganze Angelegenheit dem Generalstaatsanwalt anzuzeigen mit dem Antrage, sie zu untersuchen und einstweilen die Durchführung der neuen Tarife zu untersagen. — Auch dieser Bitte hat das Bundesverkehrsamt willfahrt. In seinem Schreiben vom 28. Dezember 1899 beschränkt es sich freilich auf Mittheilung des Sachverhaltes und der Ansichten der Beschwerdeführer, zu denen es selbst keine Stellung nimmt. Wenn der neue Tarif einen Vertrag zur Unterdrückung oder Einschränkung von Handel und Verkehr durch übermässig hohe Frachtsätze darstelle, so liege es nicht in der Macht des Amtes, seine Beseitigung zu erzwingen; das Bundesverkehrsgesetz lasse die Behörde hier im Stich. Schon nach zwei Tagen erfolgt eine Antwort des Generalstaatsanwalts. Zunächst führt er aus, dass auch nach seiner Ansicht der neue Tarif als solcher gegen das Bundesverkehrsgesetz nicht verstosse. Ebenso wenig aber verletze er das Antitrustgesetz. Es liege weder eine der in diesen verbotenen Verträge, Verständigungen oder Verschwörungen vor, noch sei der Zweck des Tarifes, Handel und Verkehr etwa durch Beseitigung des Wettbewerbes zu schädigen oder zu unterdrücken. In dieser Beziehung unterscheide sich der neue Tarif grundsätzlich in keiner Weise von den früheren. Die Aenderung der Klassifikation habe keinen unmittelbaren Einfluss auf die Tarifsätze. Es sei insbe-

sondere jeder einzelnen Bahn nach wie vor freigestellt, andere Sätze als die Normalsätze der Official Classification für die Beförderung einzelner Gegenstände oder in einzelnen Richtungen anzunehmen. Die mitgetheilten Thatsachen bildeten also auch für den Generalstaatsanwalt keine Unterlage zu einem Einschreiten.

Damit sind die gesetzlichen Mittel erschöpft und die Thatsache ist festgestellt, dass in diesem Gebiet der Vereinigten Staaten die Freiheit der Eisenbahnen bei Erhöhung ihrer regelmässigen Tarife durch keine gesetzlichen Bestimmungen eingeschränkt ist, dass sie in dieser Beziehung thun können, was sie wollen. Meines Wissens besteht in keinem anderen civilisirten Staat eine so schrankenlose Freiheit, insbesondere auch nicht in Grossbritannien, wo die Bahnen durch ihre Konzessionen und das Gesetz von 1888 wenigstens an gewisse Höchstsätze gebunden sind. Die schweren wirthschaftlichen und politischen Bedenken gegen solche Verhältnisse liegen auf der Hand, sie bedürfen an dieser Stelle keiner näheren Erörterung.

November 1900. A. v. d. L.

Ueber Wagenmangel

bringt die „Deutsche Volkswirthschaftliche Korrespondenz" in Nr. 86 eine Auslassung, in der sie zu einer von der Eisenbahndirektion in Essen über den Ende Oktober wieder beobachteten Wagenmangel veröffentlichten Erklärung Bemerkungen macht, die nicht unwidersprochen bleiben dürfen. Jene Erklärung der Eisenbahndirektion lautete:

„Die Neubeschaffungen von Lokomotiven und Wagenmaterial haben mit der erwarteten Versandzunahme gleichen Schritt gehalten. Noch weiter zu gehen derart, dass auch für die kurze Zeit der Hochfluth des Verkehres und des gleichzeitigen Darniederliegens der Schifffahrt allen Anforderungen voll und ganz entsprochen werden könnte, verbietet sich aus wirthschaftlichen Gründen."

Hierzu bemerkt die „Volkswirthschaftliche Korrespondenz":

„Also aus wirthschaftlichen Gründen soll es sich verbieten, den vorauszusehenden Bedürfnissen des Verkehres unter allen Umständen, also auch beim Zusammentreffen verschiedener, gerecht zu werden? Der Herr Eisenbahnminister wird sich nicht wundern dürfen, wenn man sich im Landtage näher nach Art und Sitz dieser ‚wirthschaftlichen Gründe' erkundigt. Denn was die Essener Direktion darüber sagt, dass nämlich dann während 10 Monaten ein grosser Wagenpark nebst Lokomotiven müssig stehen und zu dessen Aufstellung neue umfangreiche Gleisanlagen nothwendig würden, dürfte sich der Minister kaum aneignen. Thäte er es, so wäre erwiesen, dass der Sitz dieser wirthschaftlichen Gründe Sparsamkeitsrücksichten sind, dass wegen solcher die preussischen Staatsbahnen dem Verkehrsbedürfnisse nicht unter allen Umständen zu entsprechen vermögen usw."

Hätte diese Bemerkung in irgend einem unbedeutenden Winkelblättchen gestanden, so wäre das ja vielleicht mit Mangel an Sachkenntniss zu entschuldigen gewesen; eine Zeitung aber, wie die genannte, die ja gerade die Besprechung der volkswirthschaftlichen Fragen und Bedürfnisse des ganzen Landes und Volkes zu ihrer Aufgabe gemacht hat, sollte auch bei Erörterung des Wagenmangels mehr Sachkenntniss und Unparteilichkeit zeigen, um nicht in den Verdacht zu kommen, sie vertrete recht einseitig die Interessen eines ganz bestimmten Industriegebietes, im vorliegenden Falle des Ruhrrevieres. Auch sollte ein solches Blatt kein Erstaunen darüber zeigen, dass eine gute Wirthschaftsführung es als ihre vornehmste Pflicht betrachtet, sparsam zu sein, d. h. nicht unberechtigte und unnöthige Ausgaben zu machen und besonders nicht Mittel der Allgemeinheit zu Gunsten einzelner zu verwenden.

Wir wissen natürlich nicht, welche Erklärungen der Eisenbahnminister demnächst auf etwaige Anfragen im Landtage über den Wagenmangel abgeben wird, das aber wissen wir, und das müsste auch der „Volkswirthschaftlichen Korrespondenz" bekannt sein, dass der Minister selbst schon wiederholt ganz im Sinne jener bemängelten Essener Erklärung im Landtage dargelegt hat, dass es sich aus wirthschaftlichen Gründen verbiete, auch der Hochfluth des Verkehres in der Vorhaltung von Wagen und Lokomotiven Rechnung zu tragen, weil es sich nicht rechtfertigen lasse, einen Theil der nur während zweier Monate nothwendigen Betriebsmittel während 10 Monaten ungenutzt stehen zu lassen. Wir vermuthen daher, dass es den Minister viel weniger davor bangen wird, eine solche Erklärung zu wiederholen, als die „Volkswirthschaftliche Korrespondenz" anzunehmen scheint, und wir sind weiter überzeugt, dass die weit überwiegende Mehrheit des Landtages auch erneut wieder, wie früher, dieser Begründung des Ministers zustimmen würde in voller Würdigung der Thatsache, dass es unwirthschaftlich wäre, wenn die Staatseisenbahnverwaltung anders handeln wollte; anders handeln, lediglich zu Gunsten eines, wenn auch noch so wichtigen, so doch immer nur beschränkten Interessentenkreises.

Dass es sich dabei um recht erhebliche Summen handelt, möge eine kleine Rechnung zeigen. Wenn z. B. täglich während einiger Wochen auf den preussischen Staatsbahnen 1 500 Wagen fehlen, so müssten bei einem viertägigen Wagenumschlag 6 000 Wagen mehr als gegenwärtig vorräthig gehalten werden, um diesem Wagenmangel vorzubeugen. Eine solche Wagenzahl erforderte aber einschliesslich der zu ihrer Beförderung erforderlichen Lokomotiven mindestens 20 000 000 ℳ, dazu käme für die nothwendigen Aufstellungsgleise noch ein Betrag von mindestens 10 000 000 ℳ und zu der Verzinsung dieser nur während $^1/_4$—$^1/_6$ des Jahres nutzbaren Kapitalien käme noch der für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel und baulichen Anlagen erforderliche Betrag hinzu.

Da fragt es sich doch wirklich, ob die den Interessenten durch zeitweisen Wagenmangel erwachsenden Schäden, die, beiläufig bemerkt, sehr oft nur behauptet werden, ohne nachweisbar zu sein*), gegenüber den genannten Summen von Belang sind und ob die Interessenten nicht auch ihrerseits durch bauliche Anlagen und Betriebseinrichtungen — Verbesserung der Gleisanschlüsse, Lade- und Entladevorrichtungen, Arbeiten in mehreren Schichten, zeitweises Aufstapeln der Kohlen u. dergl. m. — den schädlichen Folgen des Wagenmangels entgegenwirken können, wie das ja thatsächlich vereinzelt, aber leider noch nicht allgemein genug geschieht.

Vielleicht findet die „Deutsche Volkswirthschaftliche Korrespondenz" auch einmal Gelegenheit, in diesem Sinne auf die Kohlenzechen, Eisenhüttenwerke usw. einzuwirken. Oder sollte auch da der Spruch gelten: Ja, Bauer, das ist ganz was anderes?

B.

*) So telegraphirte im Vorjahre ein Werk an den Eisenbahnminister, es müsse wegen Wagenmangel mit allen Arbeitern feiern; die Untersuchung ergab, dass alle Wagen gestellt worden waren und kein Arbeiter gefeiert hatte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Bei den jetzigen Erörterungen über die Verhältnisse der Main-Neckarbahn tritt wiederum die Befürchtung hervor, Preussen beabsichtige, auf die anderen Bundesstaaten einen Druck zum Zwecke des Anschlusses an die preussisch-hessische Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft auszuüben. Es ist bereits unlängst hervorgehoben, dass, wie übrigens auch von den betheiligten Bundesstaatsregierungen wiederholt anerkannt ist, der preussischen Regierung nichts ferner liegt, als auf die Einbeziehung der süddeutschen oder sächsischen Staatsbahnen in diese Gemeinschaft hinzuwirken. Gegenüber der bei diesem Anlasse in süddeutschen und zum Theil auch in preussischen Blättern aufgetretenen Behauptung, Hessen habe bei dem Gemeinschaftsverhältniss mit Preussen schlecht abgeschnitten, thun die „Berl. Pol. Nachr." auf Grund authentischen und unwiderleglichen thatsächlichen Materials dar, wie in Wirklichkeit die Dinge liegen und wie beträchtliche Vortheile Hessen aus der Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit Preussen erwachsen. Diese Vortheile sind:

1. Reiche steigende laufende Einnahmen. Die Einnahmen Hessens aus seinem Bahnbesitze betrugen im Rechnungsjahre 1897/98: 10 842 923 M., im Jahre 1898/99: 10 797 841 M. und 1899: 11 344 228 M. Die Ausgaben beliefen sich in denselben Jahren auf 8 950 000 M., 7 968 000 M. und 8 267 000 M. Es verblieb für Hessen also im Jahre 1897/98 ein Reingewinn von 2 253 000 M., in 1898/99 on 2 830 000 M. und in 1899 von 3 077 000 M. Für das laufende Etatsjahr 1900 wird sich dieser Reingewinn für Hessen noch steigern.

2. Ermässigung der Tarife. Durch die Einführung der IV. Wagenklasse und die Herabsetzung der Arbeiterrückfahr- und Wochenkarten von 1,7 und 1,33 ₰ auf den Einheitssatz von 1 ₰ für das Kilometer ist die Benutzung der Eisenbahn für die minder wohlhabende Bevölkerung wesentlich verbilligt. Schon im ersten Jahre haben nicht weniger als 4 800 000 Personen, welche sonst zum grössten Theile die III. Wagenklasse benutzt hätten, der IV. Klasse sich bedient. Für die geringe Erhöhung der Einheitssätze der einfachen Fahrkarten ist durch Gewährung von Freigepäck und Gültigkeit der Rückfahrkarten für Schnellzüge ohne Zuschläge ein mehr als ausreichender Ausgleich im Jahreswerth von 150 000 M. gewährt worden. Im Güterverkehr sind die Abfertigungsgebühren zum Theil ermässigt, und die niedrigeren, allgemeinen Ausnahmetarife der preussischen Staatsbahnen für Rohstoffe, Brennstoffe, Kalidüngersalze, Düngerkalk, Eisenerze usw. sind auf den Strecken der früheren hessischen Ludwigsbahn und der oberhessischen Eisenbahnen eingeführt worden. Weitere Frachtermässigungen beruhen auf der Einführung direkter Sätze mit allen Stationen der preussischen Staatsbahnen, auf dem Wegfall des für die oberhessischen Nebenbahnen früher zur Einrechnung gelangten Geldzuschlages (für 100 kg Stückgut 10 ₰, für eine Wagenladung 1 M.) und auf der Einführung des auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden Umkartirungstarifs.

3. Vermehrung der Beamten und Arbeiter sowie Verbesserung ihrer Einkommensbezüge. Durch die Einführung der bei den preussischen Staatsbahnen gültigen Bestimmungen über die tägliche Dienstdauer und Ruhetage hat sich die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter in 1899 gegen 1896 um etwa 30 % vermehrt. Die Gehälter der Beamten und die Löhne der Hilfsbediensteten und Arbeiter sind, letztere bedeutend, erhöht worden. Der hierdurch im ganzen verursachte Mehraufwand beträgt jährlich rund 1 500 000 M. Das durchschnittliche Einkommen der im Betriebsdienste gegen Tagelohn beschäftigten Arbeiter ist von 725 M. in 1896 auf 926 M. in 1899 gestiegen.

4. Vermehrung der Betriebsmittel und Verbesserung der Wagengestellung. Von der hessischen Ludwigsbahn waren in der Zeit vom 1. Januar 1886 bis 31. Januar 1897, d. i. in 11 Jahren, nur 26 Lokomotiven, 24 Personenwagen und 3 Packwagen angeschafft worden. Dagegen ist der Wagenpark der Eisenbahndirektion Mainz in den vier Jahren 1897/98—1899 um 113 Lokomotiven, 282 Personenwagen und 53 Packwagen vermehrt worden. Infolge des Anschlusses an den preussischen Staatsbahnverband hat sich die Güterwagengestellung bedeutend verbessert, so dass ein Fehlen an geforderten Wagen nur noch selten vorkommt.

5. Bahnhofserweiterungen und zweite Gleise. Auf sämmtlichen verkehrsreichen Stationen sind die Betriebs- und Ladegleise vermehrt worden; an grösseren Ausführungen kommen in Betracht: die Bahnhofserweiterungen in Bischofsheim, Monsheim, Rangirbahnhof Kranichstein, Alsfeld, Goddelau-Erfelden, die in der Ausführung begriffenen Umgehungsbahnen bei Mainz, direkte Verbindung zwischen Mainz und Wiesbaden. Stellwerksanlagen sind auf allen grösseren Bahnhöfen in der Ausführung begriffen; desgleichen die elektrische Streckenblockirung, Vorsignale sowie sonstige Sicherungsanlagen im Interesse der Betriebssicherheit. Auf den Strecken Frankfurt a. M.-Mannheim und Darmstadt-Goddelau-Erfelden ist der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecken ausgeführt. Im ganzen werden hierzu bis Ende des Etatsjahres 1900 von Hessen gegen 7 000 000 M. aufgewendet werden.

6. Vermehrung der Züge. Auf der Strecke Frankfurt a. M.-Mainz-Bingerbrück ist ein Schnellzug während des Sommerfahrplanes neu eingelegt worden. Der Luxuszug Ostende-Wien ist von der rechten Rheinseite über Rüdesheim auf die linke Rheinseite über Bingen mit Aufenthalt in Mainz verlegt worden. Auf den Strecken Mainz-Worms, Darmstadt-Aschaffenburg, Mainz-Frankfurt, Giessen-Fulda und Alsfeld-Fulda sind je zwei neue Personenzüge eingelegt worden. Auf kleineren Entfernungen ist die Vermehrung und Weiterführung der Personenzüge ebenfalls erheblich gewesen. Vielfach haben Verlegungen von Personenzügen in den Tageszeiten entsprechend geäusserten Wünschen stattgefunden. Im Interesse der arbeitsuchenden Bevölkerung ist die Zahl der Arbeiterzüge nach den grösseren Städten bedeutend vermehrt worden.

Die vorstehenden Angaben beweisen, dass infolge der Finanz- und Betriebsgemeinsshaft nicht blos die hessische Staatskasse ein gutes Geschäft gemacht hat und die Beamten und Arbeiter finanziell besser gestellt sind, sondern dass auch die Einrichtung und Ausstattung der Bahnen erheblich verbessert und zugleich schliesslich eine sehr fühlbare Verbilligung und Erleichterung des Eisenbahnverkehrs eingetreten ist.

— **Beschaffung von Personen- und Gepäckwagen für die preussischen Staatsbahnen.** 182 Personen- und Gepäckwagen sind neuerdings in Bestellung gegeben. Es sind dies zum grössten Theil vierachsige Abtheilwagen, eine Anzahl Durchgangswagen für D-Züge, darunter 10 nur I. Klasse für die Linie Hamburg-Cuxhaven, welche offenbar für die Sonderzüge der Hamburg-Amerikalinie zum Anschluss an ihre Schnelldampferfahrten bestimmt sind.

— **Ablösung der Verpflichtung des Eisenbahnfiskus zur Betheiligung an der Unterhaltung infolge des Bahnbaues verlegter oder veränderter öffentlicher Wege.** Nach der Rechtsprechung des preussischen Oberverwaltungsgerichts fällt die Vermehrung der Wegeunterhaltungslast, die sich als Folge einer durch eine Eisenbahnanlage veranlassten Verlegung oder sonstigen Veränderung eines öffentlichen Weges ergibt, nicht dem nach gemeinem Wegerechte Unterhaltungspflichtigen zur Last, vielmehr hat sich der Eisenbahnunternehmer an der Unterhaltung des Weges neben dem ordentlichen Wegebaupflichtigen mit einem Betrage zu betheiligen, welcher dieser Vermehrung entspricht (vergl. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 12. Februar 1900, „Archiv für Eisenbahnwesen" S. 1437). Um nun den immer wiederkehrenden Streitigkeiten über den Umfang der Betheiligung des Eisenbahnfiskus an der Wegeunterhaltung vorzubeugen, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 24. Oktober d. J. die nachgeordneten Eisenbahndirektionen angewiesen, bei jeder Verlegung oder sonstigen Veränderung eines öffentlichen Weges infolge des Bahnbaues dafür Sorge zu tragen, dass der den Eisenbahnfiskus treffende Betrag seiner Betheiligung an der Wegeunterhaltung durch die Landespolizeibehörde oder durch unmittelbare Verständigung mit dem ordentlichen Wegebaupflichtigen rechtzeitig festgestellt wird, und im Anschlusse an diese Feststellung, spätestens ohne Verzug nach der planmässigen Ausführung der Wegeänderung mit diesem über die künftige Regelung der Wegeunterhaltung in weitere Verhandlung zu treten. Hierbei ist in Verbindung mit dem etwa erforderlichen Flächenaustausch oder der sonstigen Uebereignung von Grund und Boden nach Möglichkeit zu vereinbaren, dass der Eisenbahnfiskus gegen Zahlung einer einmaligen Entschädigung, welche auf der Grundlage des festgestellten Antheiles zu berechnen ist, von der Verpflichtung zur Theilnahme an der Wegeunterhaltung gänzlich entbunden wird, so dass diese den ordentlichen Wegebaupflichtigen im vollen Umfange allein verbleibt.

— **Die genaue Beachtung der Vorschriften des § 5 des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874** ist aus Anlass eines Beschwerdefalles vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den nachgeordneten Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissaren in Erinnerung gebracht worden. Der Minister spricht in seinem Erlass aus, dass, wenn über die Gewährung durch die allgemeine Anordnung des zuständigen Bezirksausschusses, dass jeder Besitzer die das Unternehmen vorbereitenden Handlungen auf seinem Grund und Boden geschehen lassen müsse, hinaus eine Zerstörung von Baulichkeiten oder ein Fällen von Bäumen erforderlich wurde, dazu jene allgemeine Anordnung nicht genüge, sondern es bedürfe dann noch eines besonderen Antrages, weil die Vornahme dieser Handlungen nur mit besonderer Gestattung des Bezirksausschusses zulässig sei (§ 5 Abs. 4 des Enteignungsgesetzes).

Abgesehen davon, dass ferner der Vorstand des betreffenden Guts- oder Gemeindebezirkes von jeder Vorarbeit rechtzeitig in Kenntniss zu setzen (§ 5 Abs. 2 Satz 2 ebenda) und zum Betreten von Gebäuden und eingefriedigten Hof- oder Gartenräumen die besondere Erlaubniss der Ortspolizeibehörde einzuholen sei (§ 5 Abs. 3), entspreche es der Billigkeit, dass erheblichere Eingriffe in das Privateigenthum, wie sie bei der Zerstörung grösserer Baulichkeiten oder beim Fällen von Bäumen in Waldbeständen stattfinden, nicht ohne unmittelbare Verständigung der Besitzer und thunlichst im Einvernehmen mit ihnen erfolgen.

— **Feierlichkeit bei der Eröffnung des neuen Empfangsgebäudes auf dem Hauptbahnhofe zu Danzig.** Wie in Nr. 84 S. 1270 d. Ztg. mitgetheilt, sollte das neu errichtete Empfangsgebäude am 30. Oktober d. J. eröffnet werden. Auf ergangene Einladung der königlichen Eisenbahndirektion hatten sich bereits am letzten Sonntag Abends um 6 Uhr die Spitzen der Staats-, Militär- und städtischen Behörden, die Vertreter von Handel, Industrie und Gewerbe sowie der grösseren Verkehrsanstalten usw. zahlreich eingefunden, um die Räumlichkeiten des neuen Empfangsgebäudes mit seinen Einrichtungen usw. in Augenschein zu nehmen. In der mit den Wappen westpreussischer Städte geschmückten grossen Schalterhalle empfing Eisenbahndirektionspräsident Greinert mit den höheren Beamten der Eisenbahndirektion die erschienenen Gäste, und hier vollzog sich zunächst die Einweihungsfeier der neuen Verkehrsstätte, welche Präsident Greinert mit einer Ansprache einleitete, in der er darauf hinwies, dass die unhaltbaren Verkehrszustände des Danziger Bahnhofes nunmehr endgültig beseitigt seien. Die neue Anlage beruhe auf dem Grundsatz der gänzlichen Trennung des Fernverkehres von dem Vorortverkehr; während der erstere sich in der grossen Eintrittshalle, in der an sechs Schaltern je 6000 Sorten von Fahrkarten den Reisenden verkauft werden können, unter Benutzung des Tunnels abspiele, sei der Vorortverkehr an der bisherigen Stelle geblieben und werde im nächsten Frühjahr nach Fertigstellung der noch fehlenden Hallen usw. sich in zweckmässiger Weise vollziehen. Redner fuhr fort: „M. H., es ist Ihnen allen bekannt geworden, dass gerade in den letzten Tagen hier eingehende Berathungen über die Ausgestaltung und Verbesserung der hiesigen Verkehrs- und Hafenverhältnisse seitens der betheiligten Ressorts stattgefunden haben und zu einem gedeihlichen Abschlusse gelangt sind. Wenn hierbei von einer Seite dem Wunsche Ausdruck gegeben worden ist, die Eisenbahnverwaltung möge sich hinfort warmblütiger als bisher zeigen, so bitte ich Sie, sich die Zustände zu vergegenwärtigen, welche die im Jahre 1895 neu errichteten Eisenbahndirektionen vorgefunden haben. Der Fahrplan der Hauptbahnen wies neben einigen für den Durchgangsverkehr gut liegenden Zügen grosse Lücken auf, welche durch Einschiebung von Lokalzügen im Interesse des Lokalverkehres ausgefüllt sind. Eine ganz besondere Berücksichtigung ist aber dem Fahrplan der Nebenbahnen zu Theil geworden, wo durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der meisten Züge bis zur höchst zulässigen Grenze von 40 km in der Stunde und Einlegung besonderer Güterzüge die früheren erheblichen Verspätungen und Anschlussversäumnisse fast ganz beseitigt sind. Die Umwandlung verkehrsreicher Nebenbahnen in Hauptbahnen kann nicht ausbleiben, so dass also auch nach dieser Richtung hin die Interessen des Publikums gewahrt werden. — Das neue Bahnhofsgebäude, das Sie haben entstehen sehen und das nunmehr fertig dasteht, hat in Ihnen hoffentlich die Ueberzeugung gefestigt, dass alles angewendet worden ist, um die Anlage zu einer mustergültigen zu gestalten. Unter der unermüdlichen Thätigkeit der bauleitenden kunstsinnigen Architekten, Bauinspektor Glasewald und Regierungsbaumeister Cuny, und dank den bewährten Leistungen tüchtiger Handwerksmeister, deren Namen Ihnen schon anderweit bekannt gegeben sind, ist der stolze Bau vollendet, der der Stadt Danzig zur Zierde gereicht und ihren Verkehr weiter zu heben bestimmt ist. Ich gestatte mir, an dieser Stelle den beiden Herren Architekten wie den Herren Handwerksmeistern den Dank der Eisenbahnverwaltung für ihre vorzüglichen Leistungen auszusprechen.“ Die Rede schloss mit einem Hurrah auf Se. Majestät den Kaiser und König. Hierauf wurde eine eingehende Besichtigung des in allen seinen Theilen auf das vollkommenste eingerichteten und ausgestatteten Gebäudes unternommen, worauf dann in dem schön geschmückten Wartesaal I./II. Klasse Erfrischungen dargereicht wurden. Bei diesem zwanglosen Beisammensein hielt Oberpräsident Excellenz v. Gossler eine Ansprache, in welcher er im Namen der erschienenen Gäste seinen Dank für die freundliche Einladung aussprach und insbesondere denjenigen dankte, welche bei dem Zustandekommen des prächtigen Baues mitgewirkt, der sich würdig den Danziger Bauten anreihe und Zeugniss davon ablege, dass man rüstig vorwärts schreite. Im weiteren wies der Redner dann noch auf die besondere Rolle hin, welche die Eisenbahn bei den Bestrebungen, Danzig und die Provinz Westpreussen zu heben, zu spielen berufen sei, und erbat hierbei die thatkräftige Unterstützung der Eisenbahnverwaltung. Sein Hoch galt dem Präsidenten Greinert und seinen Mitarbeitern. Die Festtheilnehmer blieben hierauf noch einige Zeit in angenehmster Unterhaltung beisammen.

— **Lieferung der Kohlen für den Hausbedarf der Beamten und ständigen Arbeiter.** Gegen einen bedauerlichen Missbrauch, den Eisenbahnbedienstete mit der ihnen gewährten Wohlthat des Bezugs der Hausbrandkohlen zu den Selbstkostenpreisen der Staatsbahnverwaltung getrieben haben, wendet sich eine Amtsblattverfügung der Eisenbahndirektion Kattowitz, deren Inhalt wir nachstehend mittheilen: „Es ist zu unserer Kenntniss gelangt, dass in letzter Zeit Beamte und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung mit unseren Kohlenlieferanten direkt in Verbindung getreten sind und bei diesen Kohlen bestellt haben, unter Abgabe der schriftlichen Versicherung, dass die Kohlen zum Hausbedarf für Bedienstete der Eisenbahnverwaltung bestimmt seien. Die Beamten bezw. Arbeiter, welche auf diese Versicherung hin Kohlen von den Lieferanten zum Tagespreise erhielten, haben die eingehenden Sendungen ganz oder zum Theil Privaten überlassen. Sogar Vertrauensmänner, die für die Bestellung und Vertheilung der Hausbrandkohlen verantwortlich sind, haben sich dieser strafbaren Handlungsweise schuldig gemacht. Wir bringen daher unsere Verfügung vom 20. Dezember 1899 mit dem Hinzufügen in Erinnerung, dass jede Unregelmässigkeit in der Anforderung und Vertheilung und jede missbräuchliche Verwendung der eisenbahnseitig für Beamte und ständige Arbeiter beschafften Hausbrandkohlen unnachsichtlich verfolgt werden wird. Die Schuldigen haben disziplinarische und in schwereren Fällen auch gerichtliche Bestrafung zu gewärtigen. Die Dienststellenvorsteher haben diese Verfügung den Vertrauensmännern und sämmtlichen betheiligten Beamten und ständigen Arbeitern zur Kenntniss zu bringen. Die Vertrauensmänner haben insbesondere zu überwachen und sind persönlich dafür verantwortlich, dass für jeden Beamten während eines Rechnungsjahres zusammen höchstens 5000 kg und für jeden Arbeiter höchstens 2000 kg beschafft werden.“

— **Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn.** Die ausserordentliche Generalversammlung der Gesellschaft beschloss, den Sitz des Unternehmens von Ronsdorf nach Köln zu verlegen und die Firma in „Vereinigte westdeutsche Kleinbahnen, Aktiengesellschaft zu Köln, umzuändern. Ueber die geplanten Erweiterungen des Unternehmens wird die nächste Generalversammlung beschliessen.

— **Nebenbahn Altenburg-Langenleuba.** Das sächsische Staatseisenbahnnetz wird voraussichtlich noch vor Jahresschluss eine Erweiterung erfahren durch Eröffnung der vollspurigen Nebenbahn von Altenburg nach Langenleuba (Station der Zweigbahn von Narsdorf nach Penig). Die neue Bahn wird eine Länge von 24,9 km erhalten und für die altenburgische Landeshauptstadt eine neue Verbindung in östlicher Richtung mit dem angrenzenden sächsischen Gebiete und mit den Chemnitz-Leipziger und Narsdorf-Rochlitz-Waldheimer Staatsbahnlinien herstellen.

— **Die Nord-Expresszüge** werden, wie die Eisenbahndirektion Berlin bekannt macht, vom 21. d. Mts. ab zwischen Berlin und Eydtkuhnen nur noch zwei Mal wöchentlich verkehren und zwar in beiden Richtungen Donnerstags und Sonntags.

— **Zur Schaffung eines Genesungsheims für Eisenbahnbedienstete.** Bei den grossen Schwierigkeiten, welche die Schaffung eines eigenen Genesungsheims den preussischen Beamtenvereinen zur Zeit noch bietet, hat sich der „Deutsche Eisenbahnbeamtenverein“, wie wir den „Verkehrsblättern“ entnehmen, veranlasst gesehen, seinen Mitgliedern einen billigen Erholungsaufenthalt dadurch zu erleichtern, dass er dieserhalb einen Vertrag mit dem Besitzer des Kurhauses „Seehof“ bei Teltow, Dr. Zanke, abgeschlossen hat. Den Vereinsmitgliedern wird danach in jener Anstalt Wohnung und volle Verpflegung gegen eine tägliche Vergütung von 3 ℳ gewährt. Dass der Verein auf diese Weise dem Bedürfnisse seiner Mitglieder eine vorläufige Abhilfe geschaffen hat, ist gewiss anerkennenswerth; hoffentlich wird seine Thätigkeit auf Herstellung eines eigenen, im Zusammenschluss mit den anderen Beamtenvereinen zu errichtenden Heimes dadurch nicht beeinträchtigt werden.

— **Kohlenbezug der Beamten der mecklenburgischen Staatsbahnen.** Wie die „Dresd. Ztg.“ mittheilt, hat im Hinblick auf die hohen Kohlenpreise die Generaldirektion der mecklenburgischen Eisenbahnen ihren sämmtlichen Angestellten anheimgegeben, für die Zukunft ihren Kohlenbedarf durch die Direktion zu beziehen. Durch diese Aenderung wird ihnen eine wesentliche Erleichterung zur Beschaffung ihres Feuerungsmaterials für den nahenden Winter gewährt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aenderungen der Tarifbestimmungen und Güterklassifikation.** Am 1. November ist zum Tarif, Theil I B, enthaltend die Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Oesterreichs, Ungarns, Bosniens und der Hercegovina, der Nachtrag III in Kraft getreten. Die wichtigsten Aenderungen und Neuerungen sind folgende:

1. Das Mindestgewicht, für welches bei Frachtgütern die Fracht zur Erhebung gelangte, betrug bisher 30 kg; jetzt ist es für die Sendung auf 20 kg herabgesetzt.

2. Das Verzeichniss der besonders ermässigten Eilgüter wurde ergänzt durch die Aufnahme von zusammengelegten Kisten, auch mit Eisen beschlagen, ferner von Haspeln aus Holz zum Aufwickeln von Drahtseilen und Kabeln.

3. Ueber die Frachtberechnung von Frachtgütern verschiedener Tarifirung ohne Vereinigung zu einem Pack mit einem Frachtbriefe enthält der Tarif folgende neue Bestimmung:

„Wenn Frachtgüter, für welche eine verschiedene Tarifirung vorgesehen ist, ohne Vereinigung zu einem Kollo mit einem Frachtbriefe zur Aufgabe gelangen, so wird die Fracht für die ganze Sendung nach dem Frachtsatze derjenigen Klasse berechnet, in welche der dabei befindliche höchst tarifirte Artikel unter Zugrundelegung des Gesammtgewichtes der Sendung fallen würde, sofern nicht bei getrennter Angabe des Gewichtes die Einzelberechnung sich billiger stellt. In letzterem Falle erfolgt die Einzelberechnung unter gesonderter Aufrundung des Gewichtes der Güter jeder einzelnen Klasse von 10 zu 10 kg."

4. Vollkommen neu ist die Bestimmung über das Zusammenladen von sperrigen Gütern mit Gütern anderer Klassen zu einer Wagenladung. Nach dieser Bestimmung wird — wenn sperrige Güter, für welche bei Anfgabe von 5000 und 10 000 kg die ermässigten Wagenladungssätze der Klassen A, B oder C tarifmässig bestehen, mit Gütern anderer Klassen zu einer Wagenladung von mindestens 5000 kg vereinigt werden — für die ganze Sendung der Frachtsatz der Normalklasse I angewendet, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. In letzterem Falle erfolgt die Einzelberechnung ebenfalls unter gesonderter Aufrundung des Gewichtes der Güter jeder einzelnen Klasse von 10 zu 10 kg.

5. Die einschlägigen Bestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter sind in ihrer neuen Fassung wesentlich klarer als bisher. Zugleich wurde verfügt, dass diese Leistung, falls die Sendung aus verschiedenen Gütern besteht, von den Parteien nur dann zu besorgen ist, wenn auch die in der Sendung befindlichen einzelnen Güter laut Tarif von den Parteien ein- und auszuladen wären, während bisher die Ein- und Ausladung solcher Sendungen unbedingt von den Parteien zu verrichten war. Neu ist auch die Bestimmung, wonach die bahnseits zu besorgende Ein- und Ausladung der Güter durch die Parteien nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Eisenbahn erfolgen kann, und ferner, dass die zur Befestigung der Sendungen nöthigen Geräthe unbedingt von den Parteien beizustellen sind, während sie bisher nur auf Verlangen der Station beigestellt werden mussten.

6. In der Güterklassifikation wurden verschiedene Aenderungen durchgeführt. Neu aufgenommen wurden in diese folgende Artikel: Aetzkali und Aetzkalilauge, Calciumkarbid, Ferrisulfat, Malzwein und Schlempekohle.

In das Verzeichniss der Güter, deren Beförderung in offenen Wagen der Eisenbahn gestattet ist, wurde der Artikel Naphtalin einbezogen, und in die Tarifbestimmungen für Fahrzeuge wurden Feuerspritzen, fahrbare Pumpen, Fäkalapparate, Kehr- und Kothabzugmaschinen neu aufgenommen.

— **Kürzung der Ladefristen.** Infolge des ausserordentlich gesteigerten Güterverkehrs wurde nunmehr auch bei der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft die wagenstandgeldfreie 12stündige Frist für die Be- und Entladung von Güterwagen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf sechs Tagesstunden eingeschränkt. Die gleiche Einschränkung der Ladefristen besteht bei der böhmischen Nordbahn und der Buschtěhrader Eisenbahn, ferner, soweit das Beladen offener Wagen in Frage kommt, auch bei den österreichischen Staatsbahnen. Die österreichische Nordwestbahn und die böhmischen Kommerzialbahnen haben die Be- und Entladefristen auf acht Tagesstunden gekürzt.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellen sich nach den vorläufigen Ausweisen im Oktober d. J. wie folgt:

	Oktober 1900	gegen Oktober 1899
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 870 668	+ 305 940
Südbahngesellschaft	9 677 471	+ 20 655
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	6 230 072	+ 23 896
österr. Nordwestbahn:		
garantirte Linie	2 233 064	— 53 243
Ergänzungsnetz	1 521 505	— 76 562
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	768 384	— 33 728
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1 281 740	+ 16 061
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Lokalbahn Teplitz-Reichenberg)	164 152	+ 50 662
Buschtěhrader Bahn Lit. A	912 708	— 40 400
„ „ „ B	1 549 964	+ 106 700
böhmische Nordbahn	1 056 869	— 683

Die bisherigen Gesammteinnahmen seit Jahresbeginn übersteigen jene im gleichen Zeitraum des Vorjahres bei einigen Bahnen sehr bedeutend. Diese Erhöhung beträgt bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3 935 697 Kr., bei der Südbahn 3 064 871 Kr. und bei der Staatseisenbahngesellschaft 2 861 997 Kr. Die Nordwestbahn und süd-norddeutsche Verbindungsbahn weisen gleichfalls in dem bisher abgelaufenen Jahresabschnitt höhere Einnahmen als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres aus. Bei den böhmischen Bahnen hat die diesjährige Jahreseinnahme jene des Vorjahres noch nicht erreicht. Indessen ist der Einnahmenausfall, welcher sich bei diesen Bahnen infolge des Ausstandes der Kohlenarbeiter in den ersten Monaten dieses Jahres ergeben hat, durch die Mehreinnahmen der späteren Monate bereits sehr namhaft herabgemindert.

— **Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes.** Diese Frage beschäftigt die öffentliche Meinung in Oesterreich in hohem Maasse und wird allgemein der Ansicht Ausdruck gegeben, dass ein Ausbau der Linie von Samac nach Doboj mit der Verlängerung der Linie Doboj-Sarajevo nach dem Sandschak ohne annähernd gleichzeitigen Ausbau der Linie Bugojno-Arzano eine Preisgebung der österreichischen Interessen bedeuten würde. In dieser Angelegenheit haben am 6 d. Mts. in Budapest neuerliche Berathungen der gemeinsamen, der österreichischen und der ungarischen Minister stattgefunden, in der eine vollständige Einigung der betheiligten Regierungen in der Vereinbarung eines Programms für den Ausbau der herzustellenden Bahnen erzielt wurde, welches durch übereinstimmende, schon in der nächsten Zeit in den beiden Parlamenten einzubringende Gesetzentwürfe festgelegt werden soll. Da angesichts der Begrenztheit der materiellen Mittel und der technischen Kräfte die gleichzeitige Ausführung sämmtlicher in Frage stehenden, grossen Theils Gebirgsstrecken umfassenden Linien ausgeschlossen erscheinen musste, wurde bestimmt, dass zuerst der Bau der für die Interessen der Gesammtmonarchie besonders wichtigen Linie von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale mit einer Abzweigung über Visegrad an der serbischen Grenze in Angriff zu nehmen und binnen drei Jahren fertig zu stellen ist. Unmittelbar anschliessend an die Vollendung dieser Linie ist der gleichzeitige Ausbau der Bahnlinien Bugojno-Arzano einerseits und Doboj-Samac andererseits vorgesehen. Durch diese beiden Linien erhält das bosnische Bahnnetz einerseits Anschluss an das österreichische bei Arzano und andererseits an das ungarische bei Samac.

— **Einführung eines neuen Gepäcktarifs auf den ungarischen Staatsbahnen.** Bekanntlich wurde die Einführung des neuen Zonentarifs wegen finanzieller Bedenken vertagt und auch der neue Gepäcktarif einstweilen zurückgestellt. Da mittlerweile eine neue Ausgabe des Personentarifs nothwendig wurde, hat der Handelsminister verfügt, dass aus diesem Anlasse der neue Gepäcktarif eingeführt werde, welcher nicht mehr nach der Stückzahl, sondern nach dem wirklichen Gewichte berechnet werden soll. Bei Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 50 kg werden die Gebühren künftig derart berechnet, dass für je 10 kg über 50 in der ersten Zone 10, in der zweiten und in den folgenden Zonen je 20 Heller zu entrichten sein werden, was eine Vereinfachung und in den meisten Fällen auch eine Ermässigung des Tarifs bedeutet. Die besonderen Ermässigungen für Musterkoffer und für Arbeiterhandwerkzeug werden aufrecht erhalten. Eine ähnliche Ergänzung erfahren gleichzeitig die Tarife der Kaschau-Oderberger Bahn und der von den Staatsbahnen betriebenen Lokalbahnen.

— **Torontáler Lokalbahnen.** Infolge der Uebernahme dieser Lokalbahnen in den Staatsbetrieb gelangten für dieselben unter Ausserkraftsetzung der bisher gültigen Tarife neue zur Ein-

führung. — Für die vollspurigen Linien wurden die Frachtsätze entsprechend der derzeit auf der Szeged-Karlovaer Lokalbahn bestehenden Einheitssätze erstellt, während auf den Schmalspurlinien die neuen Frachtsätze der Eil-, Stückgut- und Sperrigkeitsklassen eine bedeutende, jene der Wagenladungsklassen eine mässige Herabsetzung, die der Ausnahmetarife I und II hingegen eine Erhöhung erfahren.

— **Die Ersatzpflicht der Eisenbahnen** ist im Sinne der Bestimmungen des Betriebsreglements in allen jenen Fällen ausgeschlossen, in welchen dem zur Beförderung übernommenen Gute ein Begleiter beigestellt wurde, vorausgesetzt, dass die Abwendung des die beförderten Güter treffenden Schadens aus einer solchen Gefahr entstand, deren Abwendung die Aufgabe des Begleiters bildete. Von diesem Rechtsgrundsatze ausgehend, hat die ungarische Kurie in einem Prozessfalle die ungarischen Eisenbahnen zur Entschädigung für eine beim Transport verbrannte Pferdesendung trotz des Umstandes verurtheilt, dass derselben vom Aufgeber ein Begleiter beigegeben war, weil die Abwendung der Feuergefahr nicht zu jenen Gefahren gehöre, deren Abwendung durch die Beigabe des Begleiters bezweckt war.

— **Haftung der Bahn für unterlassene Tränkung von Thieren.** Ein Händler, dem mehrere Schafe während des Eisenbahntransportes infolge unterbliebener Tränkung starben, verklagte die ungarischen Staatsbahnen auf Schadenersatz. Das Gericht gab der Klage statt, da nach einer Verordnung des ungarischen Ackerbauministeriums an sämmtliche Transportunternehmungen Thiere während des Transportes alle 24 Stunden zu tränken sind, was übrigens auch Gesetzartikel VII vom Jahre 1888 S. 85 vorschreibe. (Dieser Gesetzartikel lautet: „Um bei der nothwendigen Fütterung und Tränkung von Vieh die Aus- und Einladung desselben zu vermeiden, sind bei Transporten, welche länger als 24 Stunden dauern, solche Wagen zu benutzen, in denen die Fütterung und Tränkung möglich ist. Dort, wo keine solchen Wagen vorhanden sind, sind Fütterungs- und Tränkungsstationen zu errichten und diese mit den nothwendigen Geräthen derart zu versehen, dass die angemeldeten Viehtransporte bei dem Eintreffen ungehindert in kürzester Zeit gefüttert und getränkt werden können.“)

— **Schienenlieferung der Reschitzaer Werke.** Von den Gewerken der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Reschitza langten in Fiume 600 Wagen Eisenbahnschienen an, die für die sizilianischen Eisenbahnen nach Palermo und Messina eingeschifft werden. Ferner trafen dort 100 Wagen des obigen Werkes für den bosnischen Bahnbau zur Beförderung nach Metkovich ein.

— **Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1899.** Der Bericht des ungarischen Ministerpräsidenten an die Legislative über seine Thätigkeit im Jahre 1899 enthält bezüglich des ungarischen Eisenbahnnetzes folgende Angaben:

Das Eisenbahnnetz, welches ausschliesslich der Städte- und Gemeindebahnen am Ende des Jahres 1898 eine Ausdehnung von 16 368,7 km hatte, erfuhr im Berichtsjahre 1899 eine Erweiterung um 582,4 km und betrug die Baulänge der ungarischen Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1899 16 951,1 km; hiervon waren 873,6 km doppelgleisig. Das Eisenbahnnetz Ungarns vertheilt sich in folgender Weise: Staatsbahnen mit 7 650,2 km Baulänge, Privatbahnen im Staatsbetriebe 5 988,5 km und Privatbahnen im Privatbetriebe 3 312,4 km. Nach der technischen Ausführung beurtheilt, besitzt Ungarn Eisenbahnen I. Ranges in einer Ausdehnung von 8 082,2 km, Bahnen II. Ranges 8 383,3 km und Schmalspurbahnen 485,6 km. An Fahrbetriebsmitteln standen zur Verfügung 2 840 Lokomotiven, 2 045 Tender, 5 436 Personen- und 58 999 Lastwagen. Die Vermehrung der Transportmittel betrug im letzten Jahre 116 Lokomotiven, 86 Tender, 164 Personen- und 4 079 Lastwagen. Die Anzahl der auf sämmtlichen Linien beförderten Züge betrug 1 307 145; hiervon entfielen auf Eilzüge 28 910, Personenzüge 260 515, gemischte Züge 338 552, auf Last- und Materialzüge 679 168. Auf 1 Betriebskm entfallen durchschnittlich 77,6 Züge. Von sämmtlichen Zügen wurden 70 287 000 km gefahren, sonach beträgt der durchschnittlich von einem Zuge gefahrene Weg 54 km.

Das Anlagekapital sämmtlicher Eisenbahnen Ungarns beziffert sich mit 3 095 642 600 Kr.; hiervon entfallen auf den eigentlichen Bahnbau und Bahnausrüstung 2 152 778 474 Kr., die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel beliefen sich auf 453 892 180 Kr., die Kursverluste betrugen 485 672 234 Kr., für sonstige Aufwendungen wurden 3 299 712 Kr. verwendet. Das Anlagekapital für 1 Bahnkm stellt sich sonach auf 182 498 Kr. durchschnittlich. Von den aufgewendeten Herstellungskosten entfallen auf die ungarischen Staatsbahnen 2 076 737 812 Kr., auf die Privatbahnen im Staatsbetriebe 524 204 554 Kr. und auf die Privatbahnen im Privatbetriebe 494 700 234 Kr.

Der Personenverkehr hat sich folgendermaassen gestaltet: Es wurden insgesammt befördert 61 581 000 Personen; hiervon in der I. Wagenklasse 834 000 = 1,36 %, in der II. Wagenklasse 10 625 000 = 17,25 %, in der III. Wagenklasse 48 243 000 = 78,34 %, Militärpersonen 1 879 000 = 3,05 %; auf je 1 Betriebskm entfallen 3 636 Reisende. Die gefahrenen Personenkilometer betrugen 2 292 236 000, sonach durchschnittlich für 1 Betriebskm 135 325. Die Reisenden der I. Wagenklasse legten 74 085 000 km zurück, diejenigen der II. Wagenklasse 544 661 000, jene der III. Wagenklasse 1 499 684 000 und die Militärpersonen 173 806 000. Der von je einem Reisenden durchschnittlich durchfahrene Weg betrug 37,22 km. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung erreichten die Höhe von 65 771 000 Kr., sohin entfällt auf 1 Betriebskilometer eine durchschnittliche Einnahme von 3 851 Kr., die Einnahme für je eine beförderte Person betrug 1,03 Kr., für je 1 Personenkm 2,77 h.

Der Güterverkehr lieferte folgende Ergebnisse: Es wurden insgesammt befördert 39 933 000 t, und zwar: Gepäck 95 000 t, Eilgüter 308 000 t, Frachtgüter 33 371 000 t, Manipulationsgüter (Stückgüter) 6 149 000 t; auf je 1 Betriebskm entfallen 2 338 t Güter. Die geleisteten Tonnenkilometer betrugen insgesammt 5 020 286 000, sonach für 1 Betriebskm 293 929. Es entfallen auf Gepäcktransport 10 953 000 tkm, auf Eilgüter 36 431 000 tkm, auf Frachtgüter 4 105 208 000 tkm und auf Manipulationsgüter (Stückgüter) 867 694 000 tkm. Der von 1 t Fracht durchschnittlich zurückgelegte Weg stellte sich auf 125,7 km. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 182 471 000 Kr.; es entfällt auf 1 Betriebskm eine Einnahme von 10 682 Kr.; von je 1 t Fracht wurde eine Einnahme von 4,58 Kr. erzielt und für je 1 tkm ergibt sich eine Einnahme von 3,64 h.

Die Gesammtausgaben betrugen 142 370 000 Kr., wovon auf die allgemeine Verwaltung 6 256 000 Kr., auf den Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst 32 914 000 Kr., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 48 055 000 Kr., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 41 845 000 Kr., schliesslich auf den Material- und Inventardienst 2 978 000 Kr. entfielen. Die Ausgaben für je 1 Betriebskm betrugen 8,335 Kr., für je 1 Nutzkm 1,98 Kr.

Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 259 763 000 Kr.; nach Abzug der Gesammtausgaben im Betrage von 142 370 000 Kr. ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 117 392 000 Kr. Der Betriebskoeffizient betrug sonach 54,81 %. Der reine Ueberschuss bezifferte sich jedoch nur auf 102 657 000 Kronen, von welchem 74 955 000 Kr. auf die ungarischen Staatsbahnen entfallen. Von dem reinen Ueberschuss wurden 1 623 000 Kr. auf Aktientilgung, 15 703 000 Kr. zur Verzinsung von Aktien, 1 229 000 Kr. auf Prioritätsaktientilgung und 10 934 000 Kr. auf Verzinsung der Prioritätsaktien verwendet.

Die Anzahl der bei den ungarischen Eisenbahnen in Verwendung stehenden Personen belief sich auf 85 557; hiervon waren 7 494 Beamte, 11 736 Unterbeamte, 404 Frauen, 24 348 Diener und 41 575 Arbeiter; bei den ungarischen Staatsbahnen allein waren insgesammt 70 851 Personen bedienstet. Die Bezüge des gesammten Personals erreichten die Höhe von 81 858 486 Kr., und zwar entfielen auf Beamte 20 202 934 Kr., auf Unterbeamte 18 750 190 Kr., auf Frauen 835 020 Kr., auf Diener 22 910 052 Kr. und auf Arbeiter 27 660 290 Kr.

Auf sämmtlichen Eisenbahnlinien sind infolge von Unfällen 11 Reisende getödtet und 60 verletzt worden; es entfällt sonach auf je 5 598 304 Reisende ein Todesfall und auf je 1 026 356 Reisende eine Verletzung. Ein Todesfall ergab sich auf je 208 385 061 Personenkm und eine Verletzung auf je 38 203 928 Personenkm. Die Anzahl der infolge von Unfällen getödteten Eisenbahnbediensteten und fremden (nicht zum Eisenbahndienste gehörigen) Personen betrug 76, die Anzahl der Verletzten 148; es entfällt sonach auf je 1 126 Bedienstete ein Todesfall und auf je 578 Bedienstete eine Verletzung.

Luxemburg.

— **Prinz Heinrich-Eisenbahn.** Mit Bezug auf ungünstige Meldungen über den Bau der neuen Linie Luxemburg-Petingen erklärt die Direktion der Gesellschaft, dass durch die Senkung eines Theiles der Böschung, die noch nicht genügend befestigt war, die vor einem Monat eingetretene dreitägige Betriebsstörung hervorgerufen worden sei. Seitdem sei der regelmässige Personenverkehr wieder aufgenommen. Die Arbeiten für die Aufnahme des Güterverkehrs werden dagegen, wie die Direktion es vorausgesehen, erst nach drei Monaten beendet werden können.

Vereinsausland.

— **Verbesserungen der Bahnanschlüsse in Frankreich.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat kürzlich ein Rundschreiben an die Direktoren des Kontroldienstes der französischen Eisenbahnverwaltungen erlassen, in welchem er erstere auffordert, aufs neue die Frage der Anschlüsse beim Uebergang von einem Eisenbahnnetz auf das andere einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen. Verbesserungen in dieser Hinsicht seien nicht allein dadurch zu erreichen, dass der Aufenthalt der Reisenden auf den Anschlussbahnhöfen soviel als irgend möglich abgekürzt würde, sondern es müsste vor allen Dingen die Frage der Einführung einer sehr grossen Zahl direkter Schnellzugverbindungen mit durchgehenden Wagen zwischen grossen Städten, die zu verschiedenen Eisenbahnnetzen gehören, geprüft werden. Solche Verbindungen bestünden zwar schon beispielsweise zwischen Lyon und Bordeaux, Lyon und Nantes, Lille und Nancy, doch seien auch diese in Hinsicht auf ihre Fahrpläne, Anschlüsse und Fahrgeschwindigkeiten zu vervollkommnen und die Zahl der direkten Verbindungen zwischen grossen Städten zu vermehren. Die von dem Kontroldienst geforderte Prüfung habe dem Zukunftsverkehr, den technischen Schwierigkeiten und dem Kostenpunkt Rechnung zu tragen, sei aufs eingehendste und schnellste auszuführen und in ihren Ergebnissen dem Minister zu unterbreiten.

Wir halten diesen Erlass des französischen Ministers für um so dankenswerther, als bekanntlich bisher in Frankreich mehr als in irgend einem anderen Lande, Ungarn vielleicht ausgenommen, der Schnellzugdienst fast ausschliesslich auf die Verbindung der Hauptstadt mit der Provinz zugeschnitten ist.

— **Die Finanzirung der schweizerischen Bundesbahnen.** Mit der Verschlechterung der Verhältnisse auf dem Geldmarkt und der Vertheuerung des Geldes sind der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz unerwartete Erschwerungen in den Weg gelegt worden. Allerdings sind die Verträge und Rechtsbestimmungen so ausgelegt worden, dass bei der Uebernahme der Bahnen durch den Staat die Obligationsschuld nicht sofort zurückgezahlt zu werden braucht. Aber mit den Rückkaufsbedingungen unzufriedene Aktionäre können statt der Rente auf einmal ihr Geld verlangen und jedenfalls hat die Schweiz eine mehr oder weniger grosse Anleihe nöthig. Bei den herrschenden Geldverhältnissen liegt es aber um so mehr im Interesse der schweizerischen Regierung, auf gütlichem Wege mit den Aktionären der fünf Hauptgesellschaften auseinander zu kommen. So begreift es sich, dass kürzlich Gerüchte, wonach eine Verständigung mit der Centralbahn fertig und eine solche mit den anderen Gesellschaften zu erwarten sein sollte, mit dem weiteren Gerücht in Verbindung gebracht wurde, eine amerikanisch-englisch-französisch-deutsch-schweizerische Bankenvereinigung habe der Eidgenossenschaft ein Kapital von 300 000 000 Fr. zu 4 % angeboten. Der Berner „Bund" stellte jedoch alsbald fest, jedenfalls nach Erkundigung beim Bundesrath, dass die Angaben viel zu weit gingen und namentlich die Angabe von 4 % als übertrieben erscheine. Allerdings seien amerikanische Bankherren in Bern gewesen und hätten sich nach Paris begeben; möglicherweise würden sie wiederkommen. Die vor längerer Zeit mit der Centralbahn begonnenen Verhandlungen hätten noch zu keinem Abschluss geführt. Thatsächlich haben sich amerikanische Finanzleute, die ja allmählich die Bankherren der ganzen Welt werden, eingehend in Bern wegen der Finanzirung der Verstaatlichung erkundigt. Dass der Bund höchst ungern die grosse Eisenbahnanleihe auf dem Zinsfuss von 4 % eingehen würde, ist klar; zu einem solchen Schritt der starken Wiedererhöhung ihres Zinsfusses haben sich das Deutsche Reich und Preussen auch noch nicht entschlossen; in der Schweiz war aber thatsächlich der Zinsfuss schon niedriger als in Deutschland, 3 prozentige schweizerische Rente stand längst vor der deutschen ungefähr auf Pari. Jetzt hat natürlich ein entsprechend starker Rückgang derselben stattgefunden, und die Schweiz ist allgemein finanziell in mehr bedrückter Lage als Deutschland, weil in letztgenanntem Staate in den letzten fünf Jahren der wirthschaftliche Aufschwung entschieden grösser war. Auffällig war zugleich, dass der schweizerische Bundesrath beschloss, den bisher den Besitzern der Obligation gewährten Umtausch in 3,5 prozentige Staatsrente, von dem übrigens wenig Gebrauch gemacht worden war, einzustellen. Die ganze Sache liefert einen weiteren Beweis, dass die Schweiz viel besser gethan hätte, schon früher die Verstaatlichung durchzuführen, und dass sie damit jetzt in eine ungünstige Zeit gekommen ist. Uebrigens drücken die schlechten Geldverhältnisse auch anderweitig auf den Bahnbau. So hat z. B. das Komitee für eine Eisenbahn von Reinach-Menziken nach Münster eine Eingabe gerichtet, die Geldbeschaffung für das Unternehmen sei wegen des theueren Geldmarktes nicht möglich gewesen; es wird deshalb um Erneuerung der Konzession und Fristverlängerung gebeten, was der Bundesrath bei den eidgenössischen Räthen befürwortet. — Nach den letzten Drahtnachrichten ist übrigens in Paris eine Finanzvereinigung zustande gekommen, welche eine äussere schweizerische Anleihe zur Ermöglichung der sofortigen Durchführung des Bahnenrückkaufs übernehmen will. Die Vereinigung besteht aus der Banque de Paris et des Pays-Bas, dem Crédit Lyonnais, Speyer & Co. in Newyork und Speyer Brothers in London. Die Betheiligung der Deutschen Bank und der schweizerischen Gruppe hängt ebenso wie die Höhe des zu beschaffenden Anleihebetrages von der Lösung der Centralbahnfrage ab.

(Eine spätere offiziöse Meldung aus Bern gibt zu, dass in der That betreffend den freihändigen Rückkauf der Centralbahn eine Einigung zustande gekommen ist, wenn sie auch noch nicht unterschrieben sei; der Abschluss der Unterhandlungen durch den Bund dürfte voraussichtlich nächste Woche erfolgen und die Genehmigung der Vereinbarung durch die Bundesversammlung und durch die Aktionärversammlung der Centralbahn noch vor Ende dieses Jahres. Danach nimmt man an, dass die Centralbahn am 1. Januar 1901 in das Eigenthum des Bundes übergehen wird. Ueber die Kaufbedingungen verlautet — diese Mittheilungen sind natürlich noch nicht völlig verlässlich —, dass 750 Fr. für die Aktie, ausschliesslich der Dividende für 1900, zahlbar in 4 prozentiger schweizerischer Eisenbahnrente, gewährt werden sollen. Frankfurter Börsennachrichten zufolge wäre für jede Centralbahnaktie einschliesslich der Dividende für 1900 eine Abfindung von 793 Fr. vereinbart worden, aber noch nicht festgesetzt, ob die neue Anleihe mit 4 % oder niedriger verzinslich wird. Jedenfalls lauten die letzten Nachrichten auch für das Zustandekommen dieser Anleihe günstig, und man darf wohl aus dem Abschluss des freihändigen Ankaufs der Centralbahn schliessen, dass ein gleiches betreffs der anderen schweizerischen Bahngesellschaften erreicht werden wird. An den Börsen zeigte man sich mit diesen Aussichten recht zufrieden.)

— **Bahnhof Zürich.** Betreffs des Ausbaus des Bahnhofes von Zürich ist eine erbitterte Fehde entstanden. Die Züricher Stadtvertretung und das einflussreichste Blatt, die „N. Zürcher Ztg.", wenden sich gegen das zwischen der Nordostbahn und dem Bundesrath geschlossene Abkommen, welches $^1/_3$ der schon 1894 als nöthig erachteten Gleisanlagen streiche und der Stadt Zürich eine ungenügende und der Erweiterung unfähige Gleisanlage hinterlasse. So behauptet das genannte Blatt und führt weiter aus, der Vergleich bedeute für die Nordostbahn einen Millionengewinn, wofür die künftigen Bundesbahnen die Zeche würden zahlen müssen. Laut Erklärung des Bundesraths Zemp wird jedoch an dem „Vergleich" festgehalten und derselbe ohne weiteres zur Ausführung gelangen.

— **Elektrischer Betrieb Rom-Neapel.** Nach einem Drahtbericht der „Voss. Ztg." vom 3. d. Mts. unterbreitete die Mittelmeerbahn der Regierung die Pläne für Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Rom-Neapel, wodurch die Fahrtdauer zwischen beiden Städten von fünf auf drei Stunden abgekürzt werden soll.

— **Absatz russischen Getreides nach Norwegen und Bahnprojekt St. Petersburg - Kem.** Die Moskau - Jarosslawl-Archangelsk-Eisenbahn will, den St. Petersburger Blättern zufolge, dem russischen Getreide einen neuen Absatzmarkt in Norwegen und an der Murmanküste, wohin bis jetzt nur amerikanisches Korn zugeführt wurde, eröffnen. Deshalb sucht die Verwaltung dieser Bahn bei dem Finanzministerium um die Genehmigung nach, in Tschistopol eine Handelsagentur eröffnen zu dürfen. Von hier aus wird das Getreide zu Wasser nach Jarosslawl und weiter auf der Eisenbahn nach Archangelsk befördert, für den weiteren Transport nach den norwegischen und Murmanhäfen. Zugleich wird eine Ermässigung der Getreidepreise für die Bevölkerung des russischen Nordens erstrebt.

Neben diesen Bemühungen der Moskau-Jarosslawl-Archangelsk-Eisenbahn, die Versorgung des Nordens mit Getreide zu vermitteln, hat wiederum der alte Gedanke, Petersburg durch eine Eisenbahn mit Kem an der Murmanküste zu verbinden, einen Anstoss erhalten. Es wird wieder, wie schon früher, ausgeführt, dass es mittelst einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Kem nicht nur möglich wäre, jederzeit und billig Getreide nach dem Guvernement Olonez zu schaffen, sondern auch den Getreidehandel aus den westlichen Häfen des weissen Meeres nach Norwegen zu heben. Auch der Fischerei würde eine solche Bahn Anstoss zur grösseren Entwickelung geben. Strategisch wäre die Eisenbahn nicht weniger wichtig. Man könnte mit Leichtigkeit Truppen nach der Küste des weissen Meeres werfen, wie denn auch durch eine Abschliessung der Küste seitens des Feindes alle Verbindung der Küstenbevölkerung mit wichtigen Reichsmittelpunkten nicht abgeschnitten würde.

Es sind dieselben Gründe, mit denen hier gewirkt wird, die wir auch früher kennen gelernt haben. Bisher ist man in

Russland aber in Bezug auf diese Eisenbahnverbindung nicht über die Begründung in Wort und Schrift gekommen, ist also noch ziemlich weit vom Handeln entfernt; denn an Voruntersuchungen scheint noch garnicht gedacht zu werden. Verkennen lässt sich aber allerdings nicht, dass die Bahn augenscheinliche Vortheile mit sich bringen würde, denn die Murmanküste besitzt in Kem einen eisfreien Hafen, was gewiss von unschätzbarem Werthe für die Entwickelung des Handels und der Beziehung zum Innern des Reiches wäre.

— **Russische Eisenbahntransporte im Jahre 1898.** Es sind soeben in der St. Petersburger Presse die ersten Mittheilungen über die Transporte auf den Eisenbahnen und den Wasserstrassen Russlands im Jahre 1898 auszugsweise bekannt gegeben, die von der statistischen und kartographischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrswege alljährlich veröffentlicht werden und eine reiche Quelle für die Kenntniss der einschlägigen russischen Verhältnisse bilden. Sobald uns das Werk selbst vorliegt, werden wir noch näher auf den Gegenstand zurückkommen, heute nur kurz das folgende:

Im Jahre 1898 betrugen die Beförderungsmengen aller Eisenbahnen des europäischen Russlands 3 331 300 000 Pud (= 54 561 780 t), wobei auf die Getreidefrachten 533 000 000 Pud (= 8 730 000 t) oder 16 % der Gesammttransporte entfallen, Steinkohle 569 000 000 Pud (= 9 320 000 t) oder 17,1 %, Holzbaumaterial 256 000 000 Pud (= 4 193 000 t) oder 7,6 %, Holz 166 400 000 Pud (= 2 726 000 t) oder 4,9 %, Petroleum 111 600 000 Pud (= 1 828 000 t) oder 3,5 %, Naphta 109 900 000 Pud (= 1 799 000 t) oder 3,3 %, Salz 74 500 000 Pud (= 1 219 000 t) oder 2,2 %; auf die übrigen hier nicht aufgeführten Waaren entfallen die restlichen 45,4 %. Ordnet man die Bahnen nach der Stärke des Verkehrs, so findet man, dass auf 1 Werst Streckenlänge befördert wurden: auf der Jekaterininsker Eisenbahn 109 000 000 Pud (= 1 835 000 t), auf der Nicolajewer 105 000 000 Pud (= 1 720 000 t), Moskau-Rjäsaner 103 000 000 Pud (= 1 769 000 t), Warschau-Wiener 102 000 000 Pud (= 1 670 000 t), Moskau-Kursker 87 000 000 Pud (= 1 424 000 t), Lodzer 82 000 000 Pud (= 1 342 000 t), Transkaukasische 77 000 000 Pud (= 1 260 000 t), Iwangorod-Dombrower 69 000 000 Pud (= 1 129 000 t), Moskau-Nishni-Nowgoroder 68 000 000 Pud (= 1 113 000 t), Kursk-Charkow-Ssewastopoler 53 000 000 Pud (= 868 000 t), Ssysran-Wjasemsker 48 000 000 Pud (= 786 000 t), Riga-Oreler, Moskauer und Brester je 41 000 000 Pud (671 000 t).

Was die Transporte auf den Wasserwegen anlangt, so ist das Jahr 1898 wenig günstig infolge des niederen Wasserstandes und der Missernte im Wolgagebiet. Dennoch sind zu Wasser 1 799 000 000 Pud (= 29 467 000 t) befördert worden. Von den Schiffen sind befördert 1 083 000 000 Pud (= 17 739 000 t), von den Flössen 716 000 000 Pud (= 11 638 000 t), am meisten Baumaterial 38,4 %, Holz 13,6 %, Petroleum und Naphta 13,5 %, Getreide 13 %. Die restlichen 21,1 % entfallen auf die übrigen Waaren.

Allgemeines.

— **Die Lokomotiven der Pariser Weltausstellung 1900.** Ueber dieses Thema hielt am 23. Oktober d. J. Bauinspektor Fränkel aus Dortmund im Verein deutscher Maschineningeniöre einen Vortrag, in dem er an der Hand zahlreicher Zeichnungen eine grosse Zahl der auf der Weltausstellung vorgeführten Neuerungen erläuterte. Insgesammt sind 66 Lokomotiven aus allen Kulturländern ausgestellt; auch hier nimmt die deutsche Industrie einen hervorragenden Platz ein. Im einzelnen sind ausgestellt: leistungsfähige und ruhig laufende Schnellzuglokomotiven, Personenzuglokomotiven für grössere Geschwindigkeiten, für schwere Züge und geneigte Strecken, grosse Güterzuglokomotiven für die schwersten Züge und geneigte Strecken, Tenderlokomotiven für alle Zwecke, mit Ausnahme eigentlicher Schnellzuglokomotiven, elektrische Lokotiven für Vollbahnen. Was die einzelnen Konstruktionstheile der Lokomotiven betrifft, so interessirten hinsichtlich der Kesselanordnung besonders die zur Vergrösserung der Heizfläche mit inneren Rippen ausgestatteten Serverohre und die von der Firma A. Borsig mit Erfolg bewirkte Anbringung eines Ueberhitzers sowie die Oelfeuerungen. Bei der eigentlichen Maschine finden sich viele Kolbensteuerungen. Der Dampfdruck ist bis auf die hohe Zahl von 16 Atmosphären erhöht. Die Verbund- oder Kompoundmaschinen sind sehr gut vertreten; es finden sich fast alle denkbaren Variationen der Viercylinderanordnung vor. Von besonderem Interesse ist auch die im Auslande sich immer mehr und mehr verbreitende Anwendung des Stahlgusses und die in Anlehnung an den Schiffsbau ausgebildete, die Verminderung des Luftwiderstandes bezweckende scharfe Bauart der Vorderfläche der Lokomotiven.

— **Von Berlin nach Tokio.** Der Kreisrichter Emil Prost, der mit dem Agenten der japanischen Regierung Mthomatsü Komiya die Reise von Berlin durch Sibirien nach Nuegata (Japan) gemacht hat, berichtet in einem Briefe über die Fahrt bemerkenswerthe Einzelheiten, von welchen die „Köln. Ztg." nach der Zeitschrift „Chine et Sibérie" folgende wiedergibt: Bei den heutigen Bahnverbindungen erfordert die Reise Berlin-Moskau-Irkutsk-Stretensk-Chabarowka-Wladiwostok-Nuegata 26½ Tage. Bis Tokio sind von dort noch 2 Tage nöthig, so dass die Hauptstadt Japans in 28½ Tagen zu erreichen wäre; indess ist bei den unvermeidlichen Verspätungen auf 30 Tage zu rechnen. Die Geschwindigkeit des Expresszuges nimmt mit der Fahrt nach Osten stetig ab und beträgt in der Stunde von Berlin bis Alexandrowo 70, von Alexandrowo bis Moskau 40, von Moskau bis Tscheljäbinsk 33, von Tscheljäbinsk bis zum Ob 29, vom Ob bis Irkutsk 24, von Myssowaja (am Baikalsee) bis Stretensk 15 Werst (zu 1,07 km). Jedoch wird diese mittlere Geschwindigkeit nie inne gehalten, so dass beispielsweise der Zug von Moskau bis Irkutsk häufig 12 Stunden zu spät am Ziel eintrifft. Von Irkutsk nach Stretensk (über den Baikalsee) hatte Prost sogar 36 Stunden Verspätung. Abgesehen von der Unreinlichkeit und der Gewohnheit der Russen, sich in den Wagen lang hinzustrecken, ist die Fahrt auf der sibirischen Bahn bequem. Der Reisende kann sich frei auf der Plattform bewegen oder gar auf das Trittbrett setzen und Land und Leute beobachten. Gefährlicher ist schon die noch nicht amtlich eröffnete Strecke Irkutsk-Stretensk. Die zweimal wöchentlich fahrenden Züge führen nur Güterwagen mit sehr uranfänglichen Sitzen sowie Personenwagen IV. Klasse. Am Baikalsee müssen alle Reisenden aussteigen, um auf dem Eisbrecher „Baikal" die vierstündige Wasserfahrt zu machen und dann in Myssowaja ähnliche Wagen, wie die beschriebenen, nach Stretensk zu besteigen. Diese Wagen sind überfüllt, und man kann von Irkutsk ab 1 400 Reisende auf jeden Zug rechnen. An 95 % dieser Leute sind Auswanderer, die mit Kind und Kegel nach dem Amur ziehen, um Arbeit zu suchen und ein neues Heim zu gründen. Sie streiten sich förmlich um einen Platz in den Zügen, da sie, falls sie einen solchen nicht finden, vier Tage auf neue Fahrgelegenheit warten müssen. Die Reise von Berlin nach Tokio kostet, wenn man Bequemlichkeit verlangt und an den sehenswürdigen Plätzen halten will, 1 000 ℳ, sonst etwa 800 ℳ, also weniger als jeder andere Weg.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Von der in Nr. 85 — S. 1290 — d. Ztg. den Vereinsbahnstrecken zugerechneten 24,873 km langen Lokalbahn Raudnitz-Hospozin ist die restliche Theilstrecke Raudnitz-Bezdékov-Raudnitz am 2. November d. J. zur Eröffnung gelangt.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Debreczen Füzes-Abony zwischen den Stationen Balmaz-Ujváros und Hortobágy — von der ersteren 8,7 und von der letzteren 6,5 km entfernt — neu errichtete Verladestelle Kónya-puszta ist zur Auf- und Abgabe von

Wagenladungs-Frachtgutsendungen der Firma Fürst Oedön eröffnet worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3616 vom 1. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an sämmtliche k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1901 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung" (abgesandt am 6. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Reststrecke Wittingen-Triangel der Neubaustrecke Wieren-Triangel.

Am 1. Dezember d. J. wird die dem Bezirk der Betriebsinspektion 1 zu Stendal und der Verkehrsinspektion zu Stendal zugetheilte Reststrecke Wittingen-Triangel der Neubaustrecke Wieren-Triangel mit den Stationen Knesebeck, Neudorf-Platendorf, Schönewörde und Wahrenholz als Nebenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Stationen sind, und zwar:

Knesebeck, Neudorf-Platendorf und Wahrenholz für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (ausgenommen für Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen aus ver- oder entladen werden können), Schönewörde nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet.

Von dem Eröffnungstage an findet zwischen den neuen Stationen und sämmtlichen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren unter Einhaltung der für einzelne Stationen geltenden Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Fahrpreise für den Personenverkehr werden durch Schalterausbang auf den betreffenden Stationen bekannt gemacht.

Der Fahrplan für die neue Bahnstrecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Magdeburg, den 30. Oktober 1900. (2776)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab ist die Station Diedenhofen-Beauregard in den Kohlentarif Nr. 9 vom 1. Mai 1895 aufgenommen worden. Der Frachtberechnung werden die für Diedenhofen geltenden Entfernungen zuzüglich einer Ueberführungsgebühr von 2,00 ℳ für den Wagen zu Grunde gelegt. (2777)

St. Johann-Saarbrücken, 6. Nov. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn treten am 1. Dezember d. J. folgende Aenderungen ein.

1. In das Heft 2 werden Frachtsätze für die Wagenladungsklassen, Spezialtarife und den Ausnahmetarif 1 (Holz) im Verkehr mit der Station Kaarst einbezogen.

2. Die im Heft 4 aufgeführten Frachtsätze für die Station Rosengarten treten ausser Geltung.

Strassburg, den 2. November 1900. (2778)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westfälische Landeseisenbahn.

Am 1. November d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr Theil II in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1898 aufgehoben wird.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Lippstadt, den 31. Oktober 1900. (2779)
Die Direktion.

Eisen-Ausfuhrtarife. Seehafen-Ausnahmetarif E 2.

Im Verkehr der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen ist der Geltungsbereich des Seehafen-Ausnahmetarifs E 2 vom 1. Februar 1900 mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab auf die asiatischen Häfen östlich von Aden und auf Australien einschliesslich der Inseln des stillen Ozeans ausgedehnt worden.

Berlin, den 3. November 1900. (2780)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf von Königsberg und Elbing.

Mit Gültigkeit vom 7. November d. J. werden die Stationen Krasny-Cholm der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn, Borowitschi der Nikolai-Eisenbahn, sowie mehrere Stationen der Strecke Moskau-Brjänsk der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn in die Tariftabelle II des oben genannten Tarifs aufgenommen. Ferner werden mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. für die Stationen Derjugino und Brassowa der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn um 1 Kop. erhöhte Rubelfrachtzuschläge eingeführt. Die Rubelzuschläge sind bei den Güterabfertigungsstellen Königsberg i/Pr. Ostbh. und Elbing, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren. Die durch unsere Bekanntmachung vom 8. Oktober d. J. in den Reexpeditionstarif einbezogenen Stationen Dissen-Rothenfelde, Wiedenbrück, Kiel, Lippstadt und Rostock werden der Gruppe III der Tariftabelle II zugetheilt.

Bromberg, den 4. November 1900. (2781)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 ab gelangen an Stelle der in den Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung der Eil- und Frachtstückgüter, Wagenladungen, Fahrzeuge sowie lebenden Thiere zwischen Scherrebek und der Güternebenstelle Kongsmark auf der Insel Röm die nachbezeichneten erhöhten Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen Scherrebek und	für 100 kg in Mark				für das Stück in Mark		für das Stück in Mark		
	Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen einschl. Bollwerksgebühren	Fahrzeuge ein- spännige Wagen	Fahrzeuge zwei- spännige Wagen	Grossvieh für 1—4 Stück je	Grossvieh für jedes weitere über 4 Stück hinaus	Kleinvieh
Kongsmark auf der Insel Röm	2,00	1,00	1,00	0,46	5,00	6,50	3,00	2,00	0,80

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und die Güternebenstelle Kongsmark.

Altona, den 3. November 1900. (2782)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Für den Verkehr der Station Diedenhofen-Beauregard sind am 1. d. Mts. die im Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn, Heft 1 vom 1. Mai 1895 mit Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Wagenladungen, welche für den Verkehr der Station Diedenhofen bestehen, unter Zuschlag von 2,00 M. für den Wagen in Geltung getreten.

Strassburg, den 3. November 1900. (2783)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut etc. vom 1. Juli 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. sind für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut von Hódság, Station der k. ungar. Staatseisenbahnen, nach München Ostbhf. und Neuötting direkte Frachtsätze zur Einführung gelangt.

München, den 4. November 1900. (2784)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Am 15. November d. J. tritt zum Heft 4 des Verbandsgütertarifs (Verkehr Reichsbahn-Main-Neckar-Eisenbahn) der VII. Nachtrag in Kraft, der u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die Station Friedrichsfeld (M. N. B.) sowie für Diedenhofen-Beauregard und die erst später zur Eröffnung kommenden Stationen der Neubaustrecke Busendorf-Dillingen der Reichseisenbahnen enthält.

Strassburg, den 1. November 1900. (2785)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 gelangt zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 1 ein Nachtrag VI und zu Heft 2 ein Nachtrag VII zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

Aenderungen bezw. Ergänzungen, welche infolge Einführung des vom 1. November 1900 gültigen Nachtrages III zum gemeinsamen Tariftheile I, Abtheilung B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen eintreten.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — per Stück — erhältlich.

Wien, am 4. November 1900. (2786)

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in Nr. 66 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 25. August d. J. auf Seite 1018 unter (2053) enthaltene Publikation wird dahin abgeändert, dass die im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 für den Verkehr zwischen Dresden-Elbkai einerseits und Budapest d. v. (Südbahn) andererseits enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen erst ab 31. Dezember 1900 ohne Ersatz aufgehoben werden.

Wien, am 7. November 1900. (2787)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokal-Personenverkehr.
Am 1. November 1900 ist zum Lokal-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, der Nachtrag VI ausgegeben worden. (2788)

Ludwigshafen a. Rh., den 3. Novbr. 1900.
Direktion der pfälzischen Eisenbahnen.

Staatsbahn-Stargard Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.
Vom 15. November d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen Station Gollnow des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin einerseits und der diesseitigen Station Pyritz andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 2. November 1900. (2789)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Verdingungen.

Lieferung von Bettungskies und Steinschlag.
Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1901 erforderlichen

a) 100 000 cbm Bettungskies,
b) 58 000 „ Steinschlag als Bettungsmaterial

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ für Kies oder Steinschlag bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

zu a) 3. Dezember 1900, Vormittags 9 Uhr,
zu b) 3. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. Januar 1901.

Magdeburg, den 4. November 1900. (2790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen.

a) Gruppe C XVIII. Segeltuch, getränkt und ungetränkt, Leinwand zu Fenstervorhängen und zu Polsterzwecken, Wachstuch, Ledertuch, gummirte und nicht gummirte Hanfschläuche und Linoleum.
b) Gruppe C XIX. Plüsch, Gardinenstoff, Wollgarn, Schafwolle, Schmierpolster, Pferdehaare, Waldwolle, Gurte, Naht- und Plattschnur, Hutnetzschnur, Fensterzugborden, Quasten und knöcherne Ringe.
c) Gruppe C XX. Gummischläuche, Gummiringe, Plattengummi, Asbestschnur und Asbestpappe.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen,

zu a) den 23. November 1900,
zu b) den 27. November 1900,
zu c) den 30. November 1900,

Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 0,50 M. für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 21., 25., 28. Dezember 1900.

Kattowitz, den 29. Oktober 1900. (2791)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Breslau und Lauban angesammelten Materialabgänge, als Kupfer-, Rothguss- und Messingspähne, Weissmetall-, Blechschrott, Eisenschrott, Stahlschrott, Abfälle von Tuchen und Säcken sowie einige alte brauchbare Werkzeugmaschinen werden zum öffentlichen Verkauf ausgeboten.

Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen liegen im Zimmer 5, Gartenstrasse 111, III zur Einsicht aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ sind uns bis zum Eröffnungstermin, Dienstag, den 4. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 29. Oktober 1900. (2792)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Der alte Wagenschuppen mit Nebengebäude auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin von etwa 1 630 qm Grundfläche soll auf Abbruch verkauft werden. Die für den Abbruch gültigen Bedingungen liegen in meinem Büreau, Invalidenstrasse 51, Zimmer 15, zur Einsicht aus, können auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 M. in baar bezogen werden. Wegen örtlicher Besichtigung haben sich die Bieter bei dem Bahnmeister I. Klasse Sentinger, Lehrter Hauptbahnhof, zu melden. Angebote sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Abbruch des alten Wagenschuppens auf dem Bahnhofe Berlin Leb“ bis zum 22. November d. J., Vormittags 10 Uhr, einzureichen; zu dieser Zeit erfolgt die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der erschienenen Bewerber. Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Berlin, den 1. November 1900. (2793)
Der Vorstand der königlichen Eisenbahn-betriebsinspektion 3.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 89. 14. November 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1897 und 1898.*)

In der internationalen Eisenbahnstatistik sind im Jahre 1898 einige Aenderungen eingetreten, die zum Theil einen Vergleich mit den Ergebnissen der Vorjahre ausschliessen, im übrigen wenigstens hervorgehoben werden müssen. So ist die Umgestaltung der Statistik des deutschen Reichseisenbahnamts, die sich an die allgemeine Einführung des Normalbuchungsformulars der preussischen Staatsbahnen angeschlossen hat und die Zusammensetzung der Hauptposten vielfach anders, als vordem üblich war, regelt, fast ohne Einfluss auf die hier zu benutzenden Zahlen geblieben; nur die durchschnittliche Platzausnutzung im Personenverkehr lässt sich nicht mehr angeben. Eine Abweichung gegenüber dem früheren Gebrauch liegt auch darin, dass nicht mehr nur die Privatbahnen eigener Verwaltung für sich, sondern mit ihnen die Privatbahnen unter preussischer und sächsischer Staatsverwaltung zu einer statistischen Einheit verbunden worden sind; aber selbst diese Aenderung kann, obwohl sie eine nicht organische Entwickelung des Privatbahnnetzes in die Erscheinung treten lässt, ausser Acht gelassen werden, da es sich nur um einen Zuwachs von nicht ganz 100 km unbedeutender Bahnen handelt, die in einem Gesammtnetz von fast 3 700 km verschwinden und auch gegenüber dem Gesammtzuwachs von fast 400 km nur von geringer Bedeutung sind. Anders ist aber die Erweiterung zu beurtheilen, die das belgische Staatsbahnnetz im Jahre 1898 erfahren hat; denn hier sind die Linien der Grossen belgischen Centralbahn und der Lüttich-Limburger Bahn, die schon im Jahre 1896 vom Staate angekauft worden waren, bis zur gesetzlichen Genehmigung des Ankaufs aber von den Gesellschaften selbständig, wenn auch auf Rechnung des Staats, betrieben worden sind, auf Grund der Gesetze vom 27. Juni 1897 und 16. April 1898 endgültig in Eigenthum und Betrieb des belgischen Staates übergegangen, und damit hat das Staatsbahnnetz eine Ausdehnung durch grosse, seit langem bestehende und voll entwickelte Bahnen gewonnen, die den Vergleich mit den Vorjahren unzulässig macht.

I.

Die Längenverhältnisse waren folgende: (Tabelle 1 siehe umstehend.)

Diese Zahlen, deren Bedeutung hauptsächlich darin liegt, dass sie die Grundlage für die Beurtheilung der später folgenden Betriebsergebnisse bilden, sind unter einander nur im beschränktem Maasse vergleichsfähig, da sie je nach dem Lande verschiedene Arten von Bahnen umfassen. So sind in dem Gesammtnetz von Oesterreich-Ungarn, Grossbritannien und Irland und der Schweiz alle dem öffentlichen, von Ort zu Ort sich vollziehenden Verkehr dienenden Schienenwege berücksichtigt, während in der deutschen Statistik nur die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen, nicht auch die schmalspurigen und die Lokal- und Kleinbahnen inbegriffen sind und die Zahlen Frankreichs sich gar nur auf die Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général) beziehen. Dadurch kommt es, dass für das Jahr 1898, ebenso wie schon für 1897, die Vermehrung des österreichisch-ungarischen Gesammtnetzes als die grösste unter den verglichenen Ländersystemen erscheint; sie beträgt 1 435 km oder 3,45 %, während Deutschland nur eine Zunahme von 1 160 km oder 2,45 % aufzuweisen hat. Denn wollte man auch für Deutschland die Lokal- und Kleinbahnen, soweit sie nicht nur städtische Strassenbahnen sind, einbeziehen, so würde sich eine beträchtlich grössere Länge und eine sehr viel stärkere Zunahme ergeben; allein in Preussen und Bayern — für die anderen Gebiete fehlt es an zuverlässigen Angaben — gab es Ende 1897 schon 3 949,38 km und 1898 sogar 5 344,5 km derartiger Bahnen, so dass sich eine Zunahme von 1 395,12 km oder rund 35 % lediglich für die Kleinbahnen dieser beiden Staaten ergibt, und zwar ent-

*) Vergl. Nr. 12, 13 und 94 Jahrg. 1899 d. Ztg.

Tabelle 1.

Länder	Bahnen	Betriebslänge in Kilometern		Zunahme 1898 gegen 1897	zwei- und mehrgleisige Strecken (Eigenthumslänge) 1898		Nebenbahnen (Eigenthumslänge) 1898	
		1897	1898	%	km	%	km	%
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	29 265	29 868	2,06	11 931	40,02	9 809	32,90
	badische Staatsbahnen	1 548	1 548	0,00	632	41,50	237	15,56
	bayerische Staatsbahnen	5 316	5 524	3,91	1 714	30,54	1 542	27,47
	württembergische Staatsbahnen	1 708	1 709	0,35	365	21,36	135	7,90
	sächsische Staatsbahnen	2 572	2 586	0,54	791	30,96	776	30,37
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	1 773	1 173	0,00	879	55,53	299	18,89
	deutsche Privatbahnen	3 302	3 693	—	688	18,56	2 470	66,63
	alle deutschen Bahnen	47 337	48 498	2,45	17 158	35,54	16 080	33,31
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	32 239	33 674	3,45	3 398	10,41	—	—
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	1 724	1 707	—	587	37,22	—	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	3 341	4 013	—	1 462	36,43	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	37 188	37 423	0,63	15 315	40 92	—	—
Schweiz	Gesammtnetz	3 724	3 798	1,99	498	13,11	—	—
Grossbritannien u. Irland	Gesammtnetz	34 486	34 849	1,05	19 134	54,91	—	—

fallen von jenen Gesammtzahlen auf Preussen*) 2 982,5 und 4 165,1 km, auf Bayern**) 966,88 und 1 179,4 km. Für Frankreich sind noch die Lokalbahnen (chemins de fer d'intérêt local) und die auch der Güterbeförderung dienenden tramways, zwei Kategorien, die man wohl den Nebenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen nach deutsch-preussischer Bezeichnung gleichstellen muss, zum Vergleich heranzuziehen; sie umfassten zusammen***) 6 323 km Ende 1897 und 6 731 km Ende 1898, so dass sich eine Zunahme von 408 km oder rund 6,5 % für sie und von 643 km oder 1,5 % für das französische Gesammtnetz ergibt.

In der Ausstattung mit zwei- und mehrgleisigen Strecken stehen die elsass-lothringischen Eisenbahnen an der Spitze, was dem dort besonders starken Güterverkehr entspricht. Die preussisch-hessischen Staatsbahnen stehen dahinter zurück, weil unter ihnen sich 32,9 % Nebenbahnen gegen 18,89 % in Elsass-Lothringen befinden; 542 km sind aber in dem Berichtsjahre mit einem zweiten Gleise versehen worden, während in den Reichslanden und in den übrigen deutschen Staaten ausser Bayern diese Entwickelung stillgestanden hat, obwohl namentlich Sachsens Besitz an zweigleisigen Strecken im Hinblicke auf den sehr regen Güterverkehr seiner Bahnen nicht als reichlich bezeichnet werden kann.

*) Vergl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1898 S. 166 und 1899 S. 178.

**) Vergl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1900 S. 269.

***) Vergl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1899 S. 473.

Der Hauptzuwachs in der absoluten Länge entfällt bei den deutschen Bahnsystemen auf die Nebenbahnen, wie auch in Frankreich, in Grossbritannien und Irland und in Oesterreich-Ungarn das Hauptbahnnetz nur eine geringe Vermehrung erfahren hat.

II.

Es folgt der Vergleich der Betriebsergebnisse, der sich aus den früher angegebenen Gründen nicht auf Grossbritannien und Irland erstrecken kann.

In der Verkehrsdichtigkeit und in der Beförderungsleistung, vom eisenbahnbetrieblichen Standpunkt aus, hat sich eine weitere Steigerung durchgesetzt, wie folgende Uebersicht zeigt (Tabelle 2):

Den dichtesten Verkehr hat hiernach wie im Vorjahre Elsass-Lothringen. Preussen ist jetzt in der Zahl der auf 1 km gefahrenen Wagenachskilometer von Sachsen an die dritte Stelle gedrängt worden, während es in der Dichtigkeit der Zugfolge zwar seinen Platz behauptet hat, in der Vermehrung aber von fast allen Bahnsystemen übertroffen worden ist — eine Erscheinung, die mit dem Ausbau des preussischen Nebenbahnnetzes ursächlich zusammenhängt.

Die Verkehrsentwickelung, die in der folgenden Tabelle dargestellt ist, zeigt keine Besonderheiten, abgesehen davon, dass sich in Oesterreich-Ungarn wieder ein Aufschwung bemerkbar gemacht hat. In Deutschland hat die Steigerung, die sich in allen Zweigen des wirthschaftlichen Lebens seit einigen

Tabelle 2.

Länder	Bahnen	in 24 Stunden kommen auf 1 km Züge		geleistete Wagenachskilometer auf 1 km	
		1897	1898	1897	1898
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	24,88	24,98	390 597	407 308
	badische Staatsbahnen	28,82	30,89	370 412	399 542
	bayerische Staatsbahnen	20,83	21,96	264 503	280 554
	württembergische Staatsbahnen	21,46	22,91	248 418	265 199
	sächsische Staatsbahnen	28,28	29,59	386 540	412 710
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	29,20	30,99	432 229	454 682
	deutsche Privatbahnen	14,42	14,22	146 771	141 827
	alle deutschen Bahnen	23,72	25,12	346 520	360 810
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	15,0	15,35	234,669	—
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	26,1	27 04	274 005	—
Schweiz	Gesammtnetz	19,5	20,04	172 400	—

Jahren durchgesetzt hat, angehalten; nur langsam ist Frankreich, wo im Vorjahre ein nicht unerheblicher Rückgang zu beobachten war, im Jahre 1898 dem die westeuropäische Industrie bestimmenden Entwickelungszuge nachgefolgt (Tabelle 3).

ist die Zahl der auf 100 km entfallenden Güterwagen von 888 auf 895 gestiegen, obwohl das Bahnnetz um eine grosse Anzahl von Nebenbahnen, die natürlich geringer mit Betriebsmitteln versehen werden, vermehrt worden ist.

Tabelle 3.

Länder	Bahnen	geleistete Personenkilometer auf 1 km				gefahrene Gütertonnenkilometer auf 1 km			
		Anzahl		Vermehrung von 1897 auf 1898		Anzahl		Vermehrung von 1897 auf 1898	
		1897	1898	im ganzen	im Verhältniss %	1897	1898	im ganzen	im Verhältniss %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	401 971	428 649	26 678	6,64	709 284	755 385	46 101	6,50
	badische Staatsbahnen	375 259	402 424	27 165	7,24	541 862	597 001	55 639	10 28
	bayerische Staatsbahnen	226 466	244 021	17 555	7,75	415 942	436 028	20 086	4,83
	württembergische Staatsbahnen	312 179	334 914	22 735	7,28	342 740	373 344	30 604	8,93
	sächsische Staatsbahnen	445 326	491 523	46 197	10,37	604 053	616 948	12 895	2,13
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	287 138	308 124	20 986	7,31	913 568	967 514	53 946	5,90
	deutsche Privatbahnen	165 885	168 327	—	—	291 588	282 897	—	—
	alle deutschen Bahnen	352 554	375 623	23 069	6,54	611 505	645 479	33 974	5,56
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	202 122	211 459	9 337	4,62	414 994	435 139	20 145	4,85
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	289 952	296 173	7 021	2,43	341 970	364 800	22 830	6,68
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	—	556 962	—	—	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	309 779	317 218	7 439	2,40	373 893	399 005	25 612	6,86
Schweiz	Gesammtnetz	277 851	294 984	17 133	6,17	195 226	203 511	8 285	4,24

Auch über die **Ausstattung mit Betriebsmitteln** ist nur wenig zu bemerken. Es entfielen 1898 auf je 100 km Betriebslänge (Tabelle 4):

Tabelle 4.

Länder	Bahnen	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	40	73	895
	badische Staatsbahnen	40	101	738
	bayerische Staatsb.	28	65	391
	württemb. Staatsb.	31	69	434
	sächsische Staatsb.	43	113	1 049
	elsass-lothringische Reichsb. (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	36	79	866
	deutsche Privatbahnen	20	46	526
	alle deutschen Bahnen	36	72	773
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	22	46	466
Holland	niederl. Staatseisenb.-Betriebsgesellschaft	28	71	472
Belgien	belgische Staatseisenb.	66	122	1 522
Frankreich	französ. Hauptbahnen	27	71	734
Schweiz	Gesammtnetz	29	70	330
Grossbritannien u. Irland	Gesammtnetz	57	129	1 966

Nur sehr geringe Verschiebungen zeigen sich gegen das Vorjahr. Am auffallendsten ist die ziemlich starke Verminderung in dem Güterwagenpark der französischen Hauptbahnen, die die immer lauter ertönenden Klagen der Interessenten als berechtigt erkennen lässt; denn nur 734 Lastwagen kommen auf 100 km, während es 1897 doch noch 740 waren, und dies obwohl die Vermehrung der Linien nur gering war. In Preussen-Hessen

Die Ausnutzung der Betriebsmittel und die Oekonomie des Zugbetriebes ergibt sich für 1898 aus der folgenden Zusammenstellung (Tabelle 5 siehe umstehend):

Auch hier zeigt sich eine über alle Bahnsysteme sich ziemlich gleichmässig erstreckende Steigerung in der Ausnutzung der Betriebsmittel. Nur bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen ist die von den Güterwagen durchschnittlich durchlaufene Strecke um ein geringes, von 17 625 auf 17 429 km, zurückgegangen, während andererseits der Personenwagenumlauf am stärksten, nämlich von 48 487 auf 50 059 km, gestiegen ist; trotzdem ist es dank der starken Verkehrszunahme gelungen, die Wagen für die Beförderung stärker heranzuziehen, wie denn die Personenzüge bei gleicher Achsenzahl im Jahre 1897 von 73,3 und im Jahre 1898 von 76,2 Personen benutzt worden ist und die Tragfähigkeit der Güterwagen zu 43,09 und 43,22 % hat ausgenutzt werden können. Auch bei den anderen deutschen Staatsbahnsystemen hat die Sparsamkeit in der Betriebsökonomie weitere Fortschritte gemacht mit Ausnahme von Sachsen, wo der Prozentsatz der Güterwagenausnutzung um ein geringes, von 43,86 auf 42,97 %, herabgegangen ist, während die auf einen Güterzug durchschnittlich entfallende Achsenzahl von 63 auf 64 gestiegen ist — ein Ergebniss, das auf die nur sehr geringe Steigerung des Güterverkehres zurückzuführen ist.

III.

Bei Betrachtung der **finanziellen Ergebnisse** fällt es sofort in die Augen, dass der allenthalben eingetretenen Verkehrszunahme im Jahre 1898, im Gegensatz zu den früheren Jahren, nicht ein entsprechender Reingewinn gefolgt ist. Die Steigerung der Kosten der Betriebsmaterialien und der Löhne und Gehälter hat vielmehr bei allen Bahnen die Ausgaben dermaassen gesteigert, dass die Erhöhung der Roheinnahmen von der der Ausgaben noch übertroffen worden ist und so eine Minderung des Ueberschusses sich überall als Finanzergebniss darstellt.

Tabelle 5.

Länder	Bahnen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufsstrecke eines Personenwagens km	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Besetzung eines Personenzuges Personen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufsstrecke eines Güterwagens km	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit %	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzuges
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	50 059	76,2	22	17 429	43,22	68
	badische Staatsbahnen	45 875	52,9	19	16 242	35 83	69
	bayerische Staatsbahnen	41 431	45,8	19	18 884	40,29	64
	württembergische Staatsbahnen	41 613	60,7	20	16 863	39,24	56
	sächsische Staatsbahnen	48 833	70,8	24	12 551	42,97	64
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	57 041	48,2	19	15 996	47,59	68
	deutsche Privatbahnen	33 385	43,4	16	13 691	49,19	60
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	47 565	62,7	—	17 632	45,75	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	35 695	—	18	11 446	46,39	26
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	49 088	40,7	—	13 688	38,69	—

Die folgende Uebersicht veranschaulicht diese Bewegung (Tabelle 6):

Am empfindlichsten ist der Ueberschussrückgang bei den sächsischen Staatsbahnen, wo er die Verzinsung des Anlagekapitals um etwas mehr als 0,5 % herabgemindert hat, und dies, nachdem schon von 1896 auf 1897 eine Abnahme dieses Satzes eingetreten war, so dass im ganzen von 1896 auf 1898 die Verzinsungsquote von 5,3 auf 4,48 %, also fast um ein ganzes Prozent gesunken ist. Dabei ist gerade in Sachsen die kilometrische Roheinnahme besonders stark, um fast 5 000 ℳ, gestiegen, während bei den preussisch-hessischen Bahnen nur eine Steigerung von nicht ganz 3 000 ℳ und bei der Gesammtheit der deutschen Bahnen gar nur eine Steigerung von 1 650 ℳ eingetreten ist; aber der Betriebskoeffizient ist auch in Sachsen von 64,8 auf 70,56 %, in Preussen-Hessen dagegen nur von 53,5 auf 57,12 % und in Deutschland von 55,7 auf 59,56 % gestiegen, und beobachtet man die Bewegung von 1896 auf 1898, so ergibt sich für Sachsen eine Steigerung von fast 10 %, von 61,9 auf 70,56, für Preussen-Hessen und Deutschland dagegen nur von nicht ganz 5 %, von 52,7 auf 57,12 und von 54,8 auf 59,56 %. Die Gründe dieser Erscheinung in Sachsen stehen noch so im Fluss der Erörterung, dass hier davon abgesehen werden muss, auf sie näher einzugehen.

Die preussisch-hessischen Staatsbahnen haben trotz der beträchtlichen Ausgabensteigerung in der Sparsamkeit des Betriebes ihren günstigen Platz an der zweiten Stelle bewahrt, und wenn auch bei ihnen ein geringer Rückgang der Verzinsungsrate eingetreten ist, so erheben sie sich doch darin auch jetzt noch weit über den von den anderen Netzen erreichten Satz; es liegt nahe, dieses Ergebniss auf die Grösse des einheitlich verwalteten Netzes zurückzuführen.

Die französischen Hauptbahnen haben dagegen auch im

Tabelle 6.

Länder	Bahnen	Gesammteinnahme (einschl. sonstiger Einnahmen) für 1 km 1897 ℳ	Gesammteinnahme 1898 ℳ	Gesammtausgabe in Prozenten der Gesammteinnahme 1897 %	Gesammtausgabe 1898 %	Ueberschuss für 1 km 1897 ℳ	Ueberschuss für 1 km 1898 ℳ	Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals 1897 %	Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals 1898 %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	39 831	42 691	53 5	57,12	18 541	18 327	7,2	7,16
	badische Staatsbahnen	39 003	43 348	59,9	65,66	16 163	14 807	4,9	4,65
	bayerische Staatsbahnen	25 757	28 278	60,1	64,19	10 251	9 916	4,3	4,07
	württembergische Staatsbahnen	27 987	30 771	60,2	61,73	11 149	11 778	3,5	3,65
	sächsische Staatsbahnen	43 232	48 183	64,8	70,56	15 160	13 830	5,0	4,48
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschliesslich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	41 730	45 378	59,4	61,87	17 443	15 886	5,0	4,96
	deutsche Privatbahnen	19 198	19 530	56,6	61,32	8 322	7 563	5,6	5,29
	alle deutschen Bahnen	36 775	38 414	55,7	59,56	15 882	15 454	6,3	6,19
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	21 461	22 798	56,6	58,06	9 314	9 548	4,0	4,1
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	22 001	23 139	65,6	69,15	7 566	7 138	—	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	—	37 213	—	59,18	—	14 654	—	4,05
Frankreich	französische Hauptbahnen	28 701	29 485	52,0	51,36	13 769	14 342	4,0	4,15
Schweiz	Gesammtnetz	26 875	27 892	60,7	59,12	10 574	11 402	3,5	3,69
Grossbritannien u. Irland	Gesammtnetz	54 363	55 240	57,0	58,14	23 577	23 124	3,7	3,55

Jahre 1898 es vermocht, den Betriebskoeffizienten herabzudrücken; doch offenbar, wie die dauernden Klagen der dortigen Interessenten, die in wiederholten Kammerverhandlungen einen lauten Wiederhall gefunden haben, beweisen, auf Kosten der Betriebsleistungen, in denen sie denn auch nach den obigen Angaben von fast allen deutschen Bahnen übertroffen werden. Die Folge dieser weitgehenden Sparsamkeit ist das Steigen der Rente, von dem der Staat wenigstens den Vortheil hat, dass sich seine Garantieleistungen noch weiter auf 14 444 876 Fr. gegen 22 227 991 Franken im Jahre 1897 vermindert haben.

Die Vertheilung der Roheinnahme auf den Personen- und Güterverkehr ergibt sich aus folgender Uebersicht: (Tabelle 7.)

sten ist, indem hier im Jahre 1897 noch 95 %, im Jahre 1898 aber nur mehr 89 % der Gesammteinnahme auf den Personen- und Güterverkehr entfallen.

Die Durchschnittserträge für 1 Personenkm und 1 Gütertkm zeigen bei den meisten Bahnen eine nicht unbeträchtliche Minderung gegenüber 1897, wie folgende Uebersicht nachweist, in der wieder für die französischen Hauptbahnen den amtlichen Angaben in Klammern die nach den deutschen Grundsätzen berechneten Zahlen beigefügt sind (Tabelle 2):

Darf man aus diesen Ziffern wegen der Verschiedenheit der Verkehrsbedingungen, insbesondere der den Eisenbahnen zufallenden Gütergattungen auch nicht einen Schluss auf die Tarifgestaltung der einzelnen Bahnsysteme ziehen, so wird man

Tabelle 7.

Länder	Bahnen	von der kilometrischen Gesammteinnahme entfallen					
		auf den Personen- und Gepäckverkehr			auf den Güterverkehr		
		1898 M.	1897 %	1898 %	1898 M.	1897 %	1898 %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	11 867	28	27	28 402	68	66
	badische Staatsbahnen	13 317	32	30	26 776	64	62
	bayerische Staatsbahnen	8 206	30	29	18 031	67	63
	württembergische Staatsbahnen	9 938	33	32	18 224	61	59
	sächsische Staatsbahnen	14 797	31	30	28 818	64	59
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	9 936	22	22	32 331	73	71
	deutsche Privatbahnen	5 083	26	26	12 108	65	62
	alle deutschen Bahnen	10 829	28	28	25 069	67	65
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	5 340	24	23	16 355	74	72
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	10 273	46	44	10 813	47	47
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	12 404	—	33	23 504	—	63
Frankreich	französische Hauptbahnen	12 462	43	42	16 479	55	56
Schweiz	Gesammtnetz	11 414	40	43	15 127	55	57
Grossbritannien u. Irland	Gesammtnetz	24 016	43	43	28 247	51	51

Die Veränderungen, die sich hieraus ablesen lassen, sind sehr geringfügig. Nur ein Moment fällt bei fast allen Bahnen auf: der Rückgang des Antheiles an der gesammten Roheinnahme, den überhaupt die eigentlichen Betriebseinnahmen erlitten haben. Dies erklärt vielleicht auch zum Theil das Ansteigen des Betriebskoeffizienten, wie denn jener Rückgang gerade in Sachsen am stärk-

doch die Ermässigung des Durchschnittsertrages auf Ermässigungen der Beförderungspreise zurückführen müssen; nur in Sachsen zeigt der für 1 Gütertkm eingekommene Betrag eine Steigerung, was wohl auf eine Vermehrung der zu den höheren Sätzen gefahrenen Güter gedeutet werden muss.

Das Endergebniss der Betrachtungen ist, dass die deut-

Tabelle 8.

Länder	Bahnen	Durchschnittsertrag für			
		1 Person und 1 km		1 Gütert und 1 km	
		1897 ₰	1898 ₰	1897 ₰	1898 ₰
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preussisch-hessische Staatsbahnen	2,71	2,67	3,73	3,66
	badische Staatsbahnen	3,16	3,14	4,44	4,37
	bayerische Staatsbahnen	3,21	3,17	4,05	4,05
	württembergische Staatsbahnen	2,86	2,84	4,83	4,75
	sächsische Staatsbahnen	2,97	2,92	4,39	4,45
	elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	3,08	3,05	3,27	3,26
	deutsche Privatbahnen	2,94	2,93	4 06	4,03
	alle deutschen Bahnen	2,81	2,77	3,82	3,77
Oesterreich-Ungarn	Gesammtnetz	2,47	2,42	3,81	3,72
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	3,30	3,29	2,96	2,80
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	—	2,15	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	3,02 (4,0)	2,98 (4,0)	4,04 (4,25)	3,94
Schweiz	Gesammtnetz	3,90	3,92	7 54	7,52

schen Bahnen, darunter mit in erster Linie die preussisch-hessischen Staatsbahnen, auch im Jahre 1898 ihren Platz an der Spitze der westeuropäischen Eisenbahnen bebauptet haben: sie haben den sehr stark gesteigerten Ansprüchen des Verkehres gerecht zu werden vermocht und dadurch ganz wesentlich zu dem Aufschwung beigetragen, unter dem das deutsche Wirthschaftsleben seit dem Jahre 1896 steht; auch finanziell sind die Abschlüsse befriedigend gewesen, wenngleich ein kleiner Rückschlag eingetreten ist; Tarifherabsetzungen sind nicht ausgeblieben. —d.

Die Schnellzüge der russischen Eisenbahnen in den Jahren 1896 und 1900.

Wie eine eingehendere Vergleichung der russischen Sommerfahrpläne für 1896 mit denen für 1900 und mit den Winterfahrplänen für 1900/1901 erkennen lässt, sind die russischen Eisenbahnverwaltungen in neuerer Zeit mit vielem Erfolge bestrebt gewesen, durch Vermehrung und Verbesserung der zur Personenbeförderung dienenden Eisenbahnzüge die Entwickelung eines regeren Reiseverkehres zu fördern. Insbesondere ist in den letzten vier Jahren die Zahl der auf den Hauptlinien verkehrenden Schnellzüge verhältnissmässig sehr vermehrt, die Fahrzeiten und die Aufenthalte auf den Unterwegsstationen sind vielfach erheblich abgekürzt und durch eine ausgedehnte Ausstattung von Personenwagen mit numerirten Plätzen, die gegen Erlegung einer besonderen Gebühr als Schlafgelegenheit benutzt werden können, sowie durch Einlegung von Luxuszügen auf einzelnen Bahnlinien sind günstigere und bequemere Reisegelegenheiten geschaffen worden. Die nachfolgende Uebersicht wird dies hinsichtlich der wichtigsten Linien ersehen lassen, da darin die Schnellzüge, welche im Sommer 1896 gefahren worden sind, und die Schnellzüge, die im Sommer 1900 verkehrt haben und noch weiter verkehren, mit ihren Fahrzeiten im ganzen und den erreichten Zuggeschwindigkeiten in der Stunde hintereinander aufgeführt und mehrere wichtige Schnellzüge, deren Einrichtung erst nach dem Jahre 1896 stattgefunden hat, mitangegeben sind. Bei diesen Angaben ist immer je ein Zugpaar, d. i. ein Zug in der einen und der entsprechende Gegenzug in der anderen Richtung, zusammengestellt worden, da es besonders bemerkenswerth erscheint, dass die russischen Schnellzugpaare je in beiden Richtungen fahrplanmässig zum Theil in ganz gleicher und vielfach in nahezu gleicher Zeit gefahren werden. Ferner ist noch ersichtlich gemacht, seit welchen Jahren in die durchgehenden Schnellzüge Wagen mit den gedachten Schlafeinrichtungen für die Reisenden eingestellt sind.

Eine bemerkenswerthe Vermehrung der Schnellzugverbindungen ist seit dem Sommer 1896 hauptsächlich auf der Eisenbahnlinie St. Petersburg-Wilna, 658 Werst, eingetreten, da die von den Schnellzügen dieser Linie wöchentlich geleisteten Zugwerst im Sommer 1896 nur (658 × 4 × 7) 18 424, im Sommer 1900 dagegen (658 × 8 × 7 und 658 × 2 × 3) 40 796 betragen haben. Desgleichen sind die bezüglichen Leistungen auf den Bahnlinien Brest-Moskau, Moskau-Koslow und Moskau-Charkow gegen 1896 verdoppelt worden.

Auf den unter Nr. 1, 4, 8, 11, 12, 13 und 14 der Uebersicht bezeichneten Eisenbahnlinien hat seit dem Jahre 1896 eine

Laufende Nr.	Eisenbahnlinien	Jahr	Zeit der		Fahrzeit im ganzen		Zuggeschwindigkeit in der Stunde	Bemerkungen
			Abfahrt	Ankunft	Std.	Min.	km	
1.	St. Petersburg-Wilna-Wirballen 836 Werst = 892 km	1896	12.00	5.29	17	29	51,0	alle Züge mit I. und II. Klasse.
			1.20	7.30	18	10	49,1	
			8.00	4.32	20	32	43,4	
			3.05	10.45	19	40	45,4	
		1900	6.00	10.30	16	30	54,1	Luxuszüge mit nur I. Klasse wöchentlich dreimal.
			10.10	2.45	16	35	53,8	
			12.00	5.15	17	15	51,7	
			2.15	8.15	18	0	49,6	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			10.30	4.30	18	0	49,6	
			1.00	7.00	18	0	49,6	
2.	St. Petersburg-Wilna-Warschau 1 046 Werst = 1 116 km	1896	12.00	11.00	23	0	48,5	
			8.30	7.30	23	0	48,5	
		1900	9.45	9.32	23	47	46,9	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			9.00	8.40	23	40	47,2	
3.	St. Petersburg-Wilna-Rowno-Kiew 1 504 Werst = 1 604 km	1900	7.35	10.28	38	53	41,3	seit Oktober 1899 Schlafwagenzüge mit I., II. und III. Klasse.
			7.50	7.50	36	0	44,5	
4.	Warschau-Sosnowice 291 Werst = 311 km	1896	12.27	7.02	6	35	47,3	
			11.47	6.47	7	0	44,4	
			1.22	9.37	8	15	37,7	
			9.17	5.57	8	40	35,9	
		1900	12.32	6.57	6	25	48,5	seit Mai 1900 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			11.32	6.22	6	50	45,5	
			2.27	10.02	7	35	41,0	desgl. mit I., II. und III. Klasse.
			9.32	5.12	7	40	40,6	
5.	St. Petersburg - Wilna - Warschau-Granica 1 334 Werst = 1 423 km	1900	Sonntag 9.10	Dienstag 12.32	27	22	51,9	Luxuszug mit nur I. Klasse, verkehrt wöchentlich einmal nur im Winter.
			Freitag 8.02	Sonnab. 11.30	27	28	51,8	
6.	St. Petersburg-Riga 616 Werst = 657 km	1896	6.00	9.30	15	30	42,4	
			6.55	10.45	15	50	41,5	
		1900	7.00	10.25	15	25	42,6	seit Oktober 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			6.45	10.45	16	0	41,1	
7.	St. Petersburg-Helsingfors 441 Werst = 471 km	1900	10.40	9.25	10	45	43,8	seit Mai 1897 Schnellzüge mit I., II. und III. Klasse.
			11.10	10.00	10	50	43,5	

Laufende Nr.	Eisenbahnlinien	Jahr	Zeit der		Fahrzeit im ganzen		Zuggeschwindigkeit in der Stunde	Bemerkungen
			Abfahrt	Ankunft	Std.	Min.	km	
8.	St. Petersburg-Moskau 604 Werst = 644 km	1896	9.00	10.10	13	10	48,9	alle Züge I. und II. Klasse.
			10.00	11.00	13	0	49,5	
			7.00	9.35	14	35	44,2	
			7.30	10.10	14	40	43,9	
			9.00	11.55	14	55	43,2	
			9.00	11.55	14	55	43,2	
		1900	10.00	10.00	12	0	53,7	Luxuszüge mit nur I. Klasse.
			11.00	11.00	12	0	53,7	
			8.00	9.00	13	0	49,5	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			9.00	10.00	13	0	49,5	
			9.07	10.00	12	53	50,0	
			10 00	11.02	13	2	49,4	
9	Moskau-Brest-Warschau 1 224 Werst = 1 306 km	1896	5 45	10.15	28	30	45,8	
			9 40	2.15	28	35	45,7	
		1900	5 00	9.31	28	31	45,8	seit Oktober 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			9 37	2 45	29	8	44,8	
			9.21	11 15	37	54	34,5	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I, II. und III. Klasse.
			7.30	9 53	38	23	34,0	
10.	Warschau-Brest-Kiew 809 Werst = 863 km	1896	4.05	11.00	18	55	45,6	
			7.45	2 35	18	50	45,8	
		1900	4.00	10 58	18	58	45,5	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			7.30	2.40	19	10	45,0	
11.	Kiew-Odessa 612 Werst = 653 km	1896	7.45	9.43	13	58	46,7	
			8.00	11.00	15	0	43,5	
		1900	9.00	9 20	12	20	53,0	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			8 30	9.41	13	11	49,5	
12.	Moskau-Koslow 385 Werst = 411 km	1896	12.50	11.25	10	35	38,8	alle Züge mit I., II. und III. Klasse.
			5.35	4 30	10	55	37,6	
		1900	12 20	10.35	10	15	40,1	
			5.35	4.35	11	0	37,4	
			11.30	10 04	10	34	38,9	
			6.35	5 10	10	35	38,9	
13.	Moskau-Charkow 731 Werst = 780 km	1896	6.15	1.50	19	35	39,8	
			1.08	8 35	19	27	40,1	
		1900	11.20	4 51	17	31	44,5	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			3.13	8 50	17	37	44,3	
			11.40	8.55	21	15	36,7	seit Mai 1900 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			6.55	4 55	22	0	35,5	
14	Charkow-Sebastopol 709 Werst = 756 km	1896	2.10	10 55	20	45	36,4	
			4.15	12 45	20	30	36,9	
		1900	5.11	11 15	18	4	41,8	seit Mai 1899 Schlafwagenzüge mit I. und II. Klasse.
			8.25	2 53	18	28	40,9	
15.	Birsula-Dolinskaja-Rostow 1 092 Werst = 1 165 km	1900	6.08	11.00	28	52	40,4	seit Oktober 1898 Schnellzüge mit I. und II. Klasse.
			5 30	12.05	30	35	38,1	
16.	Batum-Tiflis 327 Werst = 349 km	1900	11.18	9.30	10	12	34,2	seit Mai 1900 Schnellzüge mit I. und II. Klasse.
			11.10	9.41	10	31	33 2	
17.	Moskau-Rostow-Beslau-Baku 2 399 Werst = 2 559 km	1900	Sonntag 11.00	Mittw. 6 07	67	7	38,1	seit Oktober 1900 wöchentlich einmal Schnellzüge mit I. und II. Klasse.
			Mittw. 9.45	Sonnab. 6.30	68	45	37,2	
18.	Russisch-sibirische Bahn: a) russische Strecke Moskau-Tula-Tscheljäbinsk 2 058 Werst = 2 195 km	1900	Mi. u. Sb. 8.35	Sb. u. Di. 4.22	67	47	32,4	seit Oktober 1900 wöchentlich zweimal Luxuszüge mit I. und II. Klasse.
			Sb. u. Mi. 11.30	Di. u. Sb. 7 00	67	30	32,5	
	b) sibirische Strecke Tscheljäbinsk-Omsk-Irkutsk 3 049 Werst = 3 252 km	1900	Sb. u Di. 5.20	Fr. u. Mo. 6 00	132	40	24,5	
			Mo. u. Fr. 9.40	Sb. u. Mi. 10.30	132	50	24,5	

wesentlich beschleunigtere Beförderung der Schnellzüge stattgefunden, während auf den unter Nr. 6, 9 und 10 genannten Linien die Fahrtdauer der Schnellzüge im ganzen dieselbe geblieben ist. Eine geringe, aber immerhin bemerkenswerthe Verlangsamung der Fahrt der Schnellzüge gegen früher ist auf der unter Nr. 2 der Uebersicht bezeichneten Bahnlinie St. Petersburg-Wilna-Warschau eingetreten; es ist hierbei indess zu bemerken, dass bis zum Jahre 1897 die Schnellzüge zwischen St. Petersburg und Warschau nur auf der Strecke Wilna-Warschau besonders gefahren wurden, während auf der Strecke St. Petersburg-Wilna die Reisenden nach und von Warschau mit den verhältnissmässig mehr beschleunigt gefahrenen St. Petersburg - Wilna - Wirballener Schnellzügen Beförderung erhielten.

Ferner darf als eine in neuerer Zeit durchgeführte Verbesserung des russischen Schnellzugverkehrs noch erwähnt werden, dass nach den Winterfahrplänen für 1900/1901 auf allen bedeutenderen Bahnlinien die Schnellzüge mit der gleichen, ja zum Theil mit noch etwas erhöhter Geschwindigkeit als im Sommer 1900 gefahren werden, während noch im Jahre 1896 auf mehreren grösseren Bahnlinien, wie z. B. Warschau - Moskau, Warschau-Kiew und Kiew-Odessa, die Schnellzüge im Winter erheblich langsamer gefahren wurden als im Sommer. Nur auf der 1 440 Werst langen Eisenbahnlinie Moskau-Charkow-Sebastopol haben die Schnellzüge auch noch nach dem Winterfahrplan für 1900/1901 eine je um rund 9 Stunden längere Fahrzeit als im Sommer 1900.

Die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde werden in Russland von den auf den Linien St. Petersburg-Wirballen und St. Petersburg - Moskau verkehrenden Express-

zügen erreicht. Der Nordexpresszug zwischen St. Petersburg und Wirballen mit einer Fahrzeit von 16 Stunden 30 Minuten in der einen und 16 Stunden 35 Minuten in der anderen Richtung hat unterwegs je 11 Mal Aufenthalte von zusammen 102 und 107 Minuten; die wirklichen Fahrzeiten betragen danach bei beiden Zügen genau 14 Stunden 48 Minuten, was bei 892 km Entfernung eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 60,3 km in der Stunde ergibt. Von den beiden Expresszügen, ab St. Petersburg 12.00 und ab Wirballen 2.15, hat der erstere unterwegs 13 Mal Aufenthalte von zusammen 139 Minuten und der letztere 14 Mal Aufenthalte von zusammen 142 Minuten, die wirklichen Fahrzeiten betragen danach 14 Stunden 56 Minuten und 15 Stunden 38 Minuten, d. i. 59,7 und 57,1 km Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde. Die beiden einklassigen Expresszüge zwischen St. Petersburg und Moskau haben unterwegs je 7 Mal Aufenthalte von zusammen 72 und bezw. 78 Minuten, ihre wirklichen Fahrzeiten betragen danach 10 Stunden 48 Minuten und 10 Stunden 42 Minuten, d. i. 59,6 und 60,2 km Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde. Die angegebenen Aufenthalte der russischen Züge auf den Zwischenstationen erscheinen im allgemeinen sehr lang bemessen, besonders wenn man sie mit den Aufenthalten vergleicht, welche die an die St. Petersburg-Wirballener Züge unmittelbar anschliessenden Züge der preussischen Bahnlinie Eydtkuhnen-Berlin unterwegs zu nehmen haben. Der Nordexpresszug St. Petersburg-Berlin hat auf der 892 km langen russischen Strecke St. Petersburg-Wirballen in beiden Richtungen 11 Mal Aufenthalt von zusammen 102 und 107 Minuten, auf der 742 km langen preussischen Strecke Eydtkuhnen-Berlin je 7 Mal Aufenthalt von zusammen nur 29 und bezw. 30 Minuten. Desgleichen haben die beiden durchgehenden Expresszüge, ab St. Petersburg 12.00 und ab Berlin 11.20, auf der russischen Strecke 13 und bezw. 14 Mal Aufenthalt unterwegs von zusammen 139 und 142 Minuten, auf der preussischen Strecke dagegen 20 bezw. 15 Mal Aufenthalt von zusammen nur 73 und 43 Minuten.

W. S.

Das furchtbare Eisenbahnunglück bei Offenbach,

bei welchem am Abend des 9. d. Mts. zehn Insassen des letzten Wagens des am selben Tage Mittags 1 Uhr 44 von Berlin nach Frankfurt a. Main abgegangenen D-Zuges Nr. 42 den Flammentod fanden, ist durch die Tageszeitungen in allen seinen traurigen Einzelheiten schon bekannt geworden. Wir geben zunächst hier die ausführlichen lichtvollen Mittheilungen wieder, welche vom Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt den dortigen Zeitungen über das bisherige vorläufige Ergebniss der amtlichen Untersuchung gemacht sind:

„Die Strecke Mühlheim-Offenbach ist wegen der dichten Zugfolge in zwei Abschnitte — Stationsdistanzen — getheilt, die jede für sich durch Signale gesichert sind. Zu diesem Zwecke befindet sich ungefähr in der Mitte die Blockstation Nr. 11, die von einem doppelt besetzten Wärterposten bedient wird. Um die Sicherheit zu gewähren, dass sich in jedem Streckenabschnitt immer nur ein Zug befindet, sind die Signale der Blockstation mit den Signalen der benachbarten Stationen Mühlheim und Offenbach in Abhängigkeit gebracht. Der Wärter kann einen Zug in den vorliegenden Streckenabschnitt nur dann einfahren lassen, wenn er auf elektrischem Wege von der vorliegenden Station hierzu die Erlaubniss erhalten hat. Liegt diese Erlaubniss nicht vor, so kann er sein Signal auf freie Fahrt nicht stellen. Dagegen kann er von der rückliegenden Station einen Zug annehmen, der aber nur bis zu dem auf ‚Halt‘ stehenden Blocksignale vorrücken darf. Die Entfernung von Station zu Station wird als ‚Stationsdistanz‘ bezeichnet, die bei der Fahrt der Züge innegehalten werden muss. Die Blockstationen gelten in Bezug auf die Stationsdistanz als gewöhnliche Stationen. Im vorliegenden Falle war der D-Zug 42 von Mühlheim in der Richtung nach Offenbach abgelassen worden. Das Signal der Blockstation 11 stand auf ‚Halt‘. Infolge des aussergewöhnlich dichten Nebels konnte der Lokomotivführer erst unmittelbar vor dem Blocksignal dessen Haltstellung erkennen und fuhr deshalb, obgleich er alle Hülfsmittel, den Zug zum Stehen zu bringen, anwandte, mehrere hundert Meter über das Haltesignal hinaus und entschwand bei dem dichten Nebel den Blicken des vor seiner Bude stehenden Blockwärters. Ehe dieser der Station Offenbach von dieser Unregelmässigkeit Meldung machen konnte, erhielt er von dieser die Nachricht, dass die Strecke bis dahin frei sei. Hierdurch war ihm die Möglichkeit gegeben, die Strecke von seiner Blockbude bis zur zurückliegenden Station Mühlheim für den folgenden Personenzug 238 freizugeben, was er vorschriftsmässig ausführte, indem er annahm, dass der D-Zug nach Offenbach weitergefahren sei. Infolge dessen gab Station Mühlheim dem Personenzug 238 die Erlaubniss zur Anfahrt. Inzwischen war der D-Zug zum Halten gekommen. In der Ungewissheit, ob er weiterfahren dürfe, beschloss nun das Personal des D-Zuges, bis zur Blockstation zurückzufahren, um dort die Freigabe des Signals abzuwarten. Bei dem Zurückdrücken war der Zug mit den beiden letzten Wagen über das Blocksignal hinaus in den rückliegenden Blockabschnitt gekommen, in welchem sich bereits der nachfolgende Personenzug 238 befand. Beim Wiedererscheinen des zurückfahrenden Zuges erkannte der Blockwärter sofort die Gefahr, welche beiden Zügen drohte, und dem D-Zuge entgegenlaufend, rief er dem Lokomotivführer zu, er möge schleunigst nach Offenbach weiterfahren. Der Lokomotivführer konnte aber den D-Zug nicht mehr rasch genug in Fahrt bringen; der Personenzug 238 kam bereits an und fuhr in den Schluss des D-Zuges hinein. Es handelte sich hier nur um wenige Augenblicke, da die Fahrzeit von Mühlheim bis zum Block nur vier Minuten beträgt und der Führer des Personenzuges 238 wegen des dichten Nebels das Haltesignal auch erst unmittelbar vor der Blockstation erkannte. Der Zusammenstoss war ein sehr heftiger. Die Abtheile im letzten Wagen des D-Zuges wurden so zusammengeschoben, dass die Seitenthüren nicht mehr geöffnet werden konnten; dabei erhielt der unter dem Wagen befindliche Gasbehälter an der Stirnseite ein kleines Loch, wodurch das unter hohem Drucke stehende Gas in langem Strahl weithin ausströmte und sich an dem Feuer der Lokomotive des aufgefahrenen Personenzuges entzündete, so dass zunächst der letzte und bald auch der vorletzte Wagen des D-Zuges in hellen Flammen stand. Während die Insassen des vorletzten Wagens sich retten konnten, war dies bei der Mehrzahl der Reisenden des letzten Wagens in Anbetracht der stattgehabten Zerstörung nicht möglich. Der rapid fortschreitende Brand hinderte auch jede Möglichkeit, von aussen Hilfe zu bringen. Die Schwere des Unfalls ist auf den bei dem Zusammenstoss eingetretenen Brand und nicht, wie man wohl anzunehmen geneigt ist, auf die Bauart der Wagen zurückzuführen, die sich nach den bisherigen Erfahrungen weit widerstandsfähiger erwiesen hat als die der Abtheilwagen mit Seitenthüren. Auch bei Wagen dieser Bauart werden durch Zusammenstösse erfahrungsmässig die Thüren derart zusammengeschoben und festgeklemmt, dass sie nicht geöffnet werden können. Dagegen erleichtern die weit grösseren Fenster der D-Wagen die Rettung, wie thatsächlich im vorliegenden Falle mehrere Reisende durch die Fenster des brennenden Wagens sich haben retten können. Nach dem bisherigen Ergebniss der verwaltungsseitigen Untersuchung wird einem Eisenbahnbediensteten ein vertretbares Verschulden an dem Unfalle wohl kaum beigemessen werden können.

Schmerzlicherweise scheint die Annahme berechtigt, dass nicht acht, sondern zehn Personen zu Tode gekommen sind, doch ist hierüber die eingeleitete sachverständige Untersuchung der Leichentheile noch nicht abgeschlossen. Bis jetzt erscheint festgestellt, dass folgende Personen den Tod gefunden haben: Frau Direktor Hofmann, Mainz; Herr Joseph Jeidel, Frankfurt a. M.; Fräulein Pochhammer, Berlin; Fräulein Jüngermann, Berlin; Herr Willi Fuchs, Homburg v. d. H.; Frau Else Fuchs, Homburg v. d. H.; Frau Eisenbahnwartefrau Eberlein, Berlin; ein russischer Reisender. Ferner sind Anfragen ergangen über das Verbleiben des Fabrikanten Klein, Mainz, Herrn Dr. Freitag, Schönebeck a. d. Elbe."

So weit die amtliche Mittheilung. Das furchtbare Unglück zeigt einmal wieder, dass trotz der vollkommensten Sicherheitsmaassregeln, trotz der Beobachtung aller gegebenen Vorschriften, trotz der besten Einrichtungen schwere Unfälle durch das Zusammentreffen unglücklicher Umstände im Eisenbahndienst möglich bleiben. Unseres Erachtens ist vor allem in dem

schweren Nebel, der in den Wiesen der Flussniederung herrschte, die Ursache des Unglücks zu erkennen.

Soweit menschliche Handlungsweise in Frage kommt, so war offenbar das Zurücksetzen des über das Haltsignal hinausgefahrenen D-Zuges verhängnissvoll. Unseres Wissens enthalten die Dienstvorschriften für diesen Fall keine besondere Bestimmung. Im allgemeinen wird man annehmen können, dass ein Lokomotivführer, der über ein Haltsignal auf freier Strecke hinausgefahren ist und dessen nachträglich inne wird, gut thut, so bald als möglich zu halten und nicht zurückzusetzen — immerhin aber kann dies gerechtfertigt werden, denn der Führer hat alle Ursache, sich dem Signalmast soweit zu nähern, dass er es erkennen kann, sobald ihm freie Fahrt gegeben wird. Ein Verschulden wird in diesem Zurücksetzen wohl keinenfalls gefunden werden können. Es ist anzunehmen, dass dieses Unglück Anlass gibt, auch für den Fall eines Ueberfahrens des Haltsignals am Blockmast bestimmte Weisungen für das Verhalten des Personals zu geben.

Wie immer bei schweren Unfällen, ist die Presse jetzt mit Anklagen gegen die bestehenden Einrichtungen und mit Verbesserungsvorschlägen bei der Hand. Wir glauben nicht dringend genug vor übereilten Vorwürfen wie Vorschlägen warnen zu sollen. In der oben wiedergegebenen Mittheilung des zuständigen Eisenbahndirektionspräsidenten ist schon darauf hingewiesen, wie verfehlt es ist, die Bauart der D-Wagen für die unheilvollen Folgen verantwortlich zu machen. Bei Abtheilwagen, die minder stark gebaut sind, hätte der Zusammenstoss vielleicht noch furchtbarer gewirkt und auch das Feuer hätte nicht weniger Nahrung gefunden. Die vom Publikum so sehr gewünschte Anbringung von Thüren an den Längsseiten der D-Wagen stösst auf eine Reihe von Schwierigkeiten baulicher Art; namentlich wird aber auch bekanntlich dadurch die Sicherheit der Reisenden in anderer Weise gefährdet. Sehr nahe liegt es natürlich, jetzt die Gasbeleuchtung und insbesondere die hier unseres Wissens zur Anwendung gekommene Mischung von 3/4 Fettgas und 1/4 Acetylen zu verdammen, obwohl jeder Reisende die unendliche Wohlthat einer erst seit nicht gar langer Zeit durchgeführten genügenden Wagenbeleuchtung empfindet. Wer will zu den alten Oellampen zurückkehren? und wer vermag nach dem jetzigen Stande der Technik eine zuverlässige elektrische Wagenbeleuchtung für lange Züge mit langer Fahrtdauer herzustellen? Ueber die auch auf den preussischen Staatsbahnen dieserhalb seit langer Zeit angestellten Versuche ist mehrfach berichtet, über ein auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn versuchsweise eingerichtetes elektrisches Zugbeleuchtungssystem hat diese Zeitung vor etwa Jahresfrist (Nr. 91 vom 25. November 1899) ausführliches mitgetheilt. Aber überall handelt es sich noch um Versuche, die mit Unvollkommenheiten verschiedenster Art behaftet sind, welche einer Einführung in den regelmässigen Verkehr tausender von Zügen noch entgegenstehen. Und kann man ein vortreffliches, nach vielen Mühen durchgeführtes Beleuchtungssystem nun mit einmal verwerfen, weil in einigen vereinzelten Fällen bei ohnehin schweren Zugzusammenstössen durch das ausströmende und entzündete Gas die Zahl der Opfer freilich leider vermehrt ist? Könnte nicht mit demselben Recht gefordert werden, dass wir den elektrischen Betrieb der Strassenbahnen wieder aufgeben sollen, weil zweifellos durch ihn die Zahl der Unglücksfälle gestiegen ist?

Es versteht sich von selbst, dass der furchtbare Unglücksfall den Anlass geben wird zu den denkbar grössten Anstrengungen, unsere Sicherheitseinrichtungen immer weiter zu verbessern, sowohl diejenigen des Blocksystems, als die durch die Bauart der Wagen herbeizuführenden Sicherungen, als auch namentlich den Schutz gegen Feuersgefahr. Wir dürfen das Vertrauen hegen, dass von den höchsten Eisenbahnbehörden, die, wie bekannt, dem Offenbacher Unglück die eingehendste Aufmerksamkeit schenken, alles menschenmögliche geschehen wird, um neuem Unheil vorzubeugen. Möchte das Publikum, wie die Presse seine Aufgabe darin sehen, in diesem Streben die Behörden zu unterstützen, nicht aber durch vorschnelles Urtheil die öffentliche Meinung zu beunruhigen und zu verwirren!

v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat September d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 9 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 8 bei Personenzügen), 23 Entgleisungen in Stationen (davon 10 bei Personenzügen), 23 Zusammenstösse in Stationen (davon 7 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getödtet, 27 Reisende und 12 Bahnbedienstete verletzt.

— **Winterschutzkleider.** Da diejenigen Güterbodenarbeiter, die ausschliesslich oder vorwiegend ausserhalb des Schuppens mit der Bedienung der Centesimalwaagen, dem Reinigen, Beschreiben, Plombiren der Wagen und mit der Zugabfertigung beschäftigt sind, den Unbillen der Witterung ebenso sehr wie die Rangirarbeiter ausgesetzt sind, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, für erstere gleich wie für die im Rangirdienst beschäftigten Arbeiter innerhalb der durch den Etat gezogenen Grenzen auf Kosten der Verwaltung passende Winterschutzkleider zu beschaffen und vorzuhalten.

— **Ueber die Behandlung der Lademittel** sowie über deren Meldung und Vertheilung gelangt im Bereiche der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft eine neue Dienstvorschrift zur Einführung. Sie bestimmt, dass nach dieser Vorschrift zu behandeln sind: Wagendecken, Vorsatzgitter (Viehgitter), Vorsatzbretter, Vorlegebäume, Leinen, Spannketten, Schlingketten mit Eisenhaken, Kuppelstangen und lose Rungen. Sämmtliche Lademittel müssen in dauerhafter Weise mit dem Namen ihrer Heimathstation und einer Nummer versehen sein. Für bestimmte Gattungen von Lademitteln werden Vorrathstationen (Heimathstationen) gebildet, welche den Bedarf der ihnen zugetheilten Stationen (Bedarfsstationen) zu decken haben. Die Bedarfsstationen fordern ihren Bedarf an solchen Lademitteln, deren Ueberweisung einer Vorrathstation obliegt, bis spätestens eine Stunde vor der Hauptwagenmeldung bei der Vorrathstation, alle übrigen Lademittel in der Hauptwagenmeldung beim Wagenbüro — im mittleren Vertheilungsbezirke beim Centralwagenamt — an. Die Vorrathstationen geben der Bedarfsstation telegraphische Mittheilung, wann der angeforderte Bedarf gedeckt werden kann. Reicht der Vorrath zur Deckung des angemeldeten Gesammtbedarfes nicht aus, so ist der ungedeckt bleibende Bedarf seitens der Vorrathstation unter Angabe der Bedarfsstation in der Hauptwagenmeldung beim Wagenbüro bezw. Centralwagenamt anzufordern. Das Wagenbüro bezw. das Centralwagenamt macht, wenn die angeforderten Lademittel nicht oder nur zum Theil überwiesen werden können, der Bedarfsstation Nachmittags Mittheilung. Die auf Verfügung des Wagenbüros oder des Centralwagenamtes von einer Station an die andere abzugebenden Lademittel sind der Bedarfsstation vorzumelden. Die Ueberweisung der Lademittel von den Vorrathstationen an die Bedarfsstationen erfolgt mit Begleitschein. Jede Dienststelle (Güter-, Eilgutabfertigung oder Station) hat über den Ein- und Ausgang von Lademitteln, für welche sie nicht Vorrathstation ist, eine Nachweisung zu führen. Jede Vorrathstation führt ausser dieser Nachweisung über Absendung und Rückkunft der ihr zugetheilten Wagendecken ein Kontrolheft und ein zweites Kontrolheft über die ihr zugetheilten übrigen Lademittel. Bei der Werkstätteninspektion in Stendal ist eine Centraldeckenniederlage eingerichtet. Die ihr überwiesenen Decken tragen die Bezeichnung: „Z. D. N. Stendal" und eine Ordnungsnummer. Sie sind dazu bestimmt, im Bedarfsfalle für länger andauernde, möglichst bestimmte Transporte für eine gewisse Zeit an die preussisch-hessischen Staatsbahnen leihweise zur Aushilfe abgegeben zu werden. Die Anforderungen für diese Decken werden von den einzelnen Eisenbahndirektionen an die Eisenbahndirektion Magdeburg gerichtet, welcher das Verfügungsrecht über die Decken der Centraldeckenniederlage zusteht. Direkte Anforderungen der Dienststellen an die Werkstätteninspektion Stendal sind untersagt.

— **Eisenbahnunfall auf der Bahnstrecke Kaldenkirchen-Brüggen.** Auf dieser im Bau begriffenen Bahnstrecke stürzte, wie der „Niederrheinischen Volkszeitung" gemeldet wird, am 12. d. Mts. früh infolge einer Erdrutschung ein Arbeitertransportzug, als er an einer Sandgrube vorbeifuhr, um. Sechs Arbeiter kamen ums Leben, mehrere erlitten Verletzungen.

— **Eine Berathung der Bahn- und Kassenärzte** der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg findet am 6. und 7. Dezember d. J. in Berlin statt. Von besonderem eisenbahndienstlichen Interesse sind folgende Gegenstände: Erfahrungen über Farbenblindheit; Sehprüfungen; Untersuchung und Beurtheilung weiblicher Arbeiter; Rettungskästen; Heizvorrichtungen der Zugführerwagen; Vermeidung des Rückwärtsfahrens der nicht geschlossenen Maschinen wegen Gefährdung der Gesundheit; Mittheilung des Krankheitszustandes an Beamte bei deren Pensionirung; Vorbeugung der

Ansteckungsgefahr durch Lieferung eines Mundstücks für Signalhörner bei Vertretung der Beamten; Verbesserung einiger Eisenbahnsignale; Kosten für Untersuchung des Auswurfs der Beamten auf Tuberkelbazillen u. a.

— Cranz-Neukuhren. Nachdem die landespolizeiliche und betriebstechnische Abnahme der Theilstrecke Cranz-Pobethen-Rantau der Nebenbahn Cranz-Neukuhren stattgefunden hat, soll diese in nächster Zeit, sobald alle Anstände beseitigt sind, dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn Cranz-Neukuhren ist vollspurig und hat eine Gesammtlänge von 18,19 km; sie erhält ausser den beiden genannten Endstationen die Stationen Rosehnen, Eisseln, Garbseiden, Pobethen-Rantau. Die Betriebsleitung erfolgt durch die Direktion der Königsberg-Cranzer Eisenbahn, welche Erbauerin und Eigenthümerin der neuen Bahnlinie ist. Postbeförderung findet nicht statt. Der Bahnhof Neukuhren nebst anschliessender Strecke wird erst später dem Betriebe übergeben werden.

— Kleinbahnen im Kreise Memel. In dem nördlichsten Gebiet des preussischen Staates wird der Bau einer schmalspurigen Kleinbahn (Spurweite 1 m) von der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft geplant. Als Ausgangspunkt des Bahnnetzes ist ein in Memel anzulegender Kleinbahnhof angenommen, von wo aus die Linie nach Dawillen und Pöszeiten weitergeführt werden soll. Von dieser Hauptlinie zweigen die Strecken Dawillen-Langallen und Clemmenhof-Plicken ab. Die Gesammtlänge des Bahnnetzes wird rund 50 km betragen. Der Entwurf unterliegt noch der regierungsseitigen Prüfung.

— Lübeck-Büchener Eisenbahn. Nach dem Einnahmeausweis für Oktober hat die Steigerung des Personenverkehrs auch in diesem Monat fortgedauert, wennschon nicht in gleichem Maasse, wie in den durch besonders gutes Wetter begünstigten Vormonaten. Die Mehreinnahme gegen den Oktober 1899 hat rund 9 000 *M.* (gegen 31 000 *M.* im September) betragen. Andererseits ist auch der Ausfall (gegen den gleichen Monat des Vorjahres) im Güterverkehr mit 13 000 t und 35 000 *M.* nicht ganz so bedeutend, wie im September, wo er sich auf 17 000 t und 37 500 *M.* gestellt hatte. Es ist dies zum Theil auf den niedrigen Wasserstand in der Elbe zurückzuführen, der beträchtliche, für den Wasserweg bestimmte Gütersendungen auf die Eisenbahn gedrängt hat. Die Minderbeförderung entfällt wiederum hauptsächlich auf die Eisenausfuhr und die Holzeinfuhr, auf Kartoffeltransporte, auf Getreide- und Mehltransporte zwischen Hamburg und Wandsbek und auf den vorzugsweise durch den Elbe-Travekanal konkurrenzirten Waarenversand von Hamburg nach Lübeck, der insgesammt rund 4 000 t geringer gewesen ist, als im Oktober 1899. Die Gesammteinnahmen sind für Oktober um 26 000 *M.*, für die Monate Juli bis Oktober um 50 000 *M.* geringer, für die abgelaufenen 10 Monate des Jahres dagegen um 26 000 *M.* höher als 1899.

— Betreffs Beförderung der gegen Kälte und Hitze empfindlichen Waaren, namentlich von Eiern, ist der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge in der Sitzung der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin vom 29. Oktober d. J. folgendes verhandelt worden. „Nach Aeusserungen aus dem Kreise der Eierhändler haben die letzteren bei ihren Bezügen aus Russland und Galizien nach wie vor unter dem in früheren Eingaben der Aeltesten beklagten Uebelstande zu leiden, dass den zur Verladung von Eiersendungen benutzten Eisenbahnwagen Vorrichtungen zum Schutze gegen die Einwirkung höherer Hitze- oder Kältegrade fehlen. Dieser Mangel führt bei der Empfindlichkeit der Eier gegen derartige Einflüsse fortgesetzt zu Verlusten. Die Aeltesten beschlossen, die Eisenbahndirektion Berlin erneut zu ersuchen, der Angelegenheit fortgesetzt ihr Augenmerk zuzuwenden und von dem Erfolge der seither bei den übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen unternommenen Schritte ihnen Mittheilung zu machen."

— Geplanter Schifffahrtskanal von Ludwigshafen nach Strassburg i. E. In Strassburg ist der „Voss. Ztg." zufolge ein oberrheinischer Kanalverein gegründet worden, der die Erbauung eines Schifffahrtskanals auf dem linken Rheinufer von Ludwigshafen bis Strassburg als Aufgabe sich gesetzt hat. Die Frage der Schaffung einer Schifffahrtsstrasse auf dieser Strecke steht schon seit Jahrzehnten auf der Tagesordnung. Man hoffte aber bisher, eine solche durch Regulirung des in seinem jetzigen Zustande nur eine kurze Zeit im Jahre schiffbaren Oberrheins herstellen zu können. Mit Plänen in dieser Richtung hat man viele, für elsässische Industrie und Handel kostbare Jahre verloren; die betheiligten Wirthschaftskreise sind jetzt ungeduldig geworden und haben den Plan einer Rheinregulirung endgültig fallen lassen. Dem neugegründeten Kanalverein gehören einflussreiche Interessentenkreise aus dem ganzen Elsass an; sein Vorstand, der augenblicklich ebenfalls nur aus Elsässern besteht, soll demnächst durch acht Mitglieder aus den übrigen deutschen Rheinlanden (Pfalz, Rheinprovinz, Westfalen) ergänzt werden. Da so von der einen Seite gedrängt wird, nimmt auch die Regierung einen neuen Anlauf; in ihrem Auftrage erklärte in der Versammlung, in der der Kanalverein gegründet wurde, der Sekretär der Strassburger Handelskammer, dass sie noch in der bevorstehenden Tagung des Landesausschusses eine Vorlage über den Plan einer Verbesserung der Wasserstrasse des Oberrheins einbringen werde. So wird man denn hoffentlich bald und energisch an die Herstellung dieser Wasserstrasse gehen, die der stark gestiegene Verkehr zwischen dem Elsass, der Schweiz und dem nördlichen Deutschland unbedingt verlangt.

— Ueber den Schifffahrtsbetrieb und -Verkehr auf dem Dortmund-Emskanal machte vor einigen Tagen in der Ausschusssitzung des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt Regierungs- und Baurath Hermann aus Münster i/W. folgende interessante Mittheilungen: Die Bestrebungen, den Rhein mit der Weser und Elbe zu verbinden (Bestrebungen, die ja bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurückreichen), haben zunächst zu dem Bau des Dortmund-Emskanals geführt. Dadurch ist unter Zuhilfenahme des Ausläufers von Bevergern nach Emden ein erster Anschluss des westfälischen Industriegebiets nach See erreicht. Jedenfalls lässt sich bereits jetzt erkennen, welche gewaltige Umgestaltung des Verkehrs der ausgebaute Mittellandkanal zur Folge haben würde. Die Fahrwassertiefe von Emden nach See beträgt zur Zeit bereits 9,5 m und wird sich ohne grosse Schwierigkeiten auf 11 m erhöhen lassen. Neuerdings rührt sich überall, wohin der Einfluss des Kanals reicht, neues Leben. So hat Papenburg einen neuen Hafen und eine neue Schleuse gebaut und Dortmund hat unter Mithilfe des Staates 5 500 000 *M.* in seinen Binnenhafen hineingesteckt. Die Zechen haben sich nach Möglichkeit die Vortheile, die der Kanal bietet, zu sichern gesucht und streben nach unmittelbarem Anschluss an den Kanal. Die Bedeutung der Zechen aber für den Kanal erhellt ohne weiteres daraus, dass z. B. von fünf mittleren Zechen in der Nähe des Kanals täglich je 1 200 t erzeugt werden. Neben der Neuanlage von Häfen zieht sich erfreulicherweise auch ein Netz von Kleinbahnen nach dem Kanal hin. Von industriellen Unternehmungen haben sich insbesondere zahlreiche Ziegeleien aufgethan. Man sieht also, die Industrie hat Vertrauen zu dem Kanal, ein Vertrauen, das durchaus gerechtfertigt ist. Auf den Haupthaltungen des Kanals zwischen Herne und Papenburg herrscht z. Zt. durchaus der normale Wasserstand von 2,50 m. Sämmtliche Anlagen haben sich tadellos bewährt, besonders auch das Hauptthebewerk. Bei einer Ladung von nur 250 t für das Schiff können entsprechend täglich 22 500 t über den Kanal verkehren, das macht für das Jahr bei 300 Betriebstagen 6 750 000 Tonnen. Ein Bedürfniss, einen Centralbetrieb auf dem Kanal einzuführen, liegt noch nicht vor. Es ist also der freie Betrieb mit Schleppern auf dem Kanal zugelassen. Auch die Frage, ob der Staat sich des Betriebes bemächtigen solle, ist wegen der vorläufigen Unregelmässigkeit des Verkehrs mit einer Ablehnung des zwangsläufigen Verkehrs erledigt worden. Der Betrieb wird z. Zt. mit Schleppern und Treidelpferden aufrecht erhalten. Was nun die thatsächliche Entwickelung des Verkehrs auf dem Dortmund-Emshäfenkanal betrifft, so ist dieser zunächst allerdings hinter dem Voranschlag zurückgeblieben. Eine genauere Beurtheilung wird erst nach Ablauf des nächsten Betriebsjahres möglich sein. So befremdlich das klingt, so hat doch der vorjährige Aufschwung der Industrie für den Kanal keinen Segen gebracht, weil wegen der Kürze der Lieferfristen meist der Bahnweg allein in Frage kam. Auch der Kohlenverkehr war gering, da wegen des grossen Verbrauchs der Industrie die Ruhrkohle zum grossen Theil an Ort und Stelle blieb. Indessen sind die Anzeichen für das nächste Jahr erheblich besser, besonders auch für den Verkehr von Kohle. Dagegen hat sich weit günstiger, als man annahm, der Verkehr mit Erzen, hauptsächlich den hochwerthigen schwäbischen, gestaltet. Uebertroffen wird derselbe allerdings zur Zeit noch durch den Verkehr von Holz, der diesjährig bis zum 1. Oktober 33 000 t betrug, gegenüber 5 700 t 1898. Es handelt sich dabei namentlich um Schnittholz aus Schweden. Der dritte Massenartikel ist das Getreide (Einfuhr 1898 = 1 300 t, 1899 = 13 000 t, bis 1. Oktober 1900 = 25 000 t). Die Mythe von dem Einfallsthor findet indessen hierdurch keine Unterstützung, da die betreffenden Erzeugnisse ohne den Kanal eben auf anderem Wege, und zwar meist durch holländische Hände nach Deutschland gekommen wären. Die Ausfuhr über den Kanal betrug an Kohle 1900 (bis 1. Oktober) 39 600 t (1898 = 100 t, 1899 = 8 900 t), an Eisen und Stahl zur gleichen Zeit 7 100 t (470 t bezw. 5 900 t). Der Gesammtverkehr bezifferte sich 1898 auf 119 000 t, 1899 auf 200 000 t, 1900 (bis jetzt) auf 320 000 t. Der Kanal lebt also, wird aber richtig erst durch den Mittellandkanal zur Geltung kommen. Den Mittellandkanal, so schloss Redner unter lebhaftem Beifall, müssen wir also haben.

— **Grosse Berliner Strassenbahn.** Die am 1. Oktober stattgehabte Einführung des 10 Pfennig-Einheitstarifes auf einer grossen Anzahl von Linien der Gesellschaft hat auf die Einnahmen der Gesellschaft einen sehr günstigen Einfluss ausgeübt. Die Gesellschaft hat nämlich einschliesslich der mit ihr vereinigten Neuen Berliner Pferdebahn im abgelaufenen Monate 2 278 874 ℳ. vereinnahmt gegen 2 066 512 ℳ im gleichen Monate des Vorjahres, so dass sich ein Mehr von 212 362 ℳ. ergibt. Allerdings wird für die Beurtheilung dieser Steigerung der Einnahmen sehr wesentlich in Betracht fallen, ob nicht gleichzeitig auch die Betriebsausgaben eine erhebliche Zunahme erfahren haben. Die Gesammtmehreinnahme seit Anfang des Jahres steigt durch das Oktoberergebniss auf 1 539 677 ℳ.

— **Verhandlung des Kolonialraths über die ostafrikanische Mittellandbahn.** In der Schlusssitzung des deutschen Kolonialraths am 10. d. Mts. sprach bei der Etatsforderung zur Herstellung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro Geheimrath von Oechelhäuser der deutschen Kolonialgesellschaft, der Presse, dem Guvernör von Liebert, der Kolonialverwaltung und den Offizieren, die bei den Vorarbeiten thätig gewesen sind, wärmsten Dank für die Förderung aus, die sie der Angelegenheit haben zu theil werden lassen, und gab seiner festen Ueberzeugung von der Rentabilität der ostafrikanischen Mittellandbahn Ausdruck. S. H. der Herzogregent Johann Albrecht von Mecklenburg regte an, die Ausführung der Bahn möglichst den bewährten Offizieren der Eisenbahnbrigade zu übertragen. Der Direktor der Kolonialabtheilung Dr. Stübel dankte dem Geheimrath von Oechelhäuser, dem „Nestor in der Bewegung für den Bau der ostafrikanischen Centralbahn“, für seine Worte und erklärte, die Kolonialverwaltung habe dadurch, dass sie sowohl den Bau durch eine Privatgesellschaft als auch auf Reichskosten ins Auge gefasst habe, geglaubt, alles gethan zu haben, um die Verwirklichung des Eisenbahnprojektes zu erreichen.

— **Generalkonsul Kempermann †.** Mit dem am 6. d. Mts. in Sidney verstorbenen deutschen Generalkonsul, Geheimen Legationsrath Kempermann, hat, wie wir der „Köln. Ztg.“ entnehmen, die Vertretung der deutschen Interessen im Auslande einen der hervorragendsten und zuverlässigsten Förderer verloren. Insbesondere hat er in den letzten 10 Jahren als Generalkonsul in Bangkok sich grosse Verdienste erworben. Er verstand es, unter Ueberwindung grosser Schwierigkeiten den Bau und Betrieb ausgedehnter siamesischer Eisenbahnlinien deutschen Beamten und deutschem Gewerbefleisse zuzuwenden. Es ist zur Genüge bekannt, wie sehr die siamesische Regierung Ursache hatte, mit dieser deutschen Thätigkeit zufrieden zu sein. Vor allem erwies sich die Wahl des deutschen Generaldirektors, des leider vor kurzem an der Cholera vorzeitig gestorbenen Bauraths Bethge, als ganz vortrefflich. Kempermann hatte die Genugthuung, noch den vollen Erfolg der von ihm so nachdrücklich empfohlenen deutschen Arbeit in Siam vollauf beobachten und feststellen zu können.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Bluhm, bisher in Halle a/S., als Vorstand (auftragsweise) der Werkstätteninspektion nach Langenberg und Oppermann, bisher in Hagen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg.

Oesterreich-Ungarn.

— **Präsident Loubet in der österreichischen Abtheilung der Pariser Weltausstellung.** Der Präsident der französischen Republik besuchte in den letzten Tagen unter Führung des österreichischen Generalkommissars die österreichische Eisenbahnausstellung in Vincennes und äusserte sich sehr anerkennend über die ausgestellten Lokomotiven und Wagen.

— **Schutzmaassregeln gegen die Gefahren elektrischer Leitung.** Wie mitgetheilt wurde, hat sich in Wien vor kurzem ein höchst bedauerlicher Unfall dadurch ereignet, dass sich ein gerissener Telephondraht mit der elektrischen Oberleitung der Strassenbahnen verwickelte, wobei mehrere Personen, welche mit dem herabhängenden Drahte in Berührung kamen, schwer verletzt wurden. Dieser Unfall hat die zuständigen Behörden veranlasst, an die Frage eines geeigneten Schutzes gegen derartige Gefahren unverzüglich heranzutreten. Es hat daher kürzlich eine Berathung von Vertretern des Eisenbahnministeriums und des Handelsministeriums stattgefunden, in welcher die Feststellung geeigneter Schutzmaassregeln den Gegenstand der Erörterung bildete. Es wurde als nöthig erkannt, dass dort, wo der Draht der Fernsprechleitung die Leitung der Strassenbahnen kreuzt, geeignete Vorkehrungen getroffen werden. Voraussichtlich wird man sich dahin entschliessen, in solchen Fällen die Fernsprechleitungen unterirdisch durch Kabel zu führen. Inzwischen aber sollen mit möglichster Beschleunigung entsprechende Schutzvorkehrungen getroffen werden. Abgesehen hiervon wird es sich bei den Berathungen auch um die Frage handeln, inwieweit jeder der beiden Theile, Strassenbahnen und die staatliche Verwaltung des Fernsprechleitungsnetzes, an den Kosten der durchzuführenden Maassnahmen theilzunehmen haben wird.

— **Valsuganabahn.** Bei dem Bau der im Jahre 1896 eröffneten Valsuganabahn haben sich Ueberschreitungen ergeben, bezüglich deren nunmehr, wie verlautet, ein allseitig befriedigendes Abkommen getroffen worden ist. Der Bau der Valsuganabahn wurde einem Generalbauunternehmer übertragen. Die Mehrforderungen, welche auf Grundeinlösungen und Leistungen der kleineren Bauunternehmer und Lieferanten zurückzuführen sind, beliefen sich ursprünglich auf rund 2 000 000 fl., wurden aber im Wege der Verhandlungen auf rund 1 200 000 fl herabgesetzt. Der schliesslich zur Ausgleichung der erhobenen Ansprüche bewilligte Betrag entspricht dem Mehrwerthe der Bahn; durch die Befriedigung der Ansprüche der Bauunternehmer und Lieferanten werden alle an die Valsuganabahn gestellten Forderungen insgesammt und endgültig beglichen und der Generalbauunternehmer leistet auf alle ihm aus dem Baugeschäfte erwachsenen Vortheile Verzicht, indem er im besonderen die in seinem Besitze befindlichen Prioritätsaktien der Valsuganabahn im Nennbetrage von 800 000 fl. sowie die gleichen Titel der Pinzgauer Lokalbahn im Betrage von 100 000 fl. der Staatsverwaltung übergibt. Die Mittel für die Durchführung des Uebereinkommens werden zunächst durch eine schwebende Schuld beschafft werden, welche seiner Zeit in der Weise sichergestellt werden soll, dass die staatliche Garantie für das Vorzugskapital erhöht wird.

— **Stubaithalbahn.** Auf Grund der im September festgestellten Richtungslinie der Stubaithalbahn, welche von Innsbruck auf der einen Seite des Stubaithales nach Vulpmes und von dort mittelst einer Schleife auf der anderen Seite des Rutzbaches an die Südbahnlinie zurück nach Matrei führen soll, wird seitens des Ausschusses die finanzielle Sicherstellung des Baues angestrebt. Es ist eine Beitragsleistung des Landes im Betrage von 300 000 Kr. in Aussicht gestellt, während vom Staate eine Unterstützung mit dem Betrage von 500 000 Kr. angesprochen wird. Die ermittelten Herstellungskosten sind indessen so hoch, dass der wirthschaftliche Nutzen der Lokalbahn in ihrer ganzen Ausdehnung mit dem veranschlagten Aufwande in keinem Verhältnisse steht. Man dürfte sich sonach, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, zunächst auf die Sicherstellung der Verbindung Innsbruck-Vulpmes beschränken, deren Ausführung wohl keinen allzu grossen Schwierigkeiten begegnen dürfte.

— **Expresszug St. Petersburg-Wien-Nizza-Cannes.** Zwischen St. Peterburg und Nizza-Cannes über Warschau-Granica-Leoben-Villach-Tarvis-Pontafel wird vom 15. d. Mts. an während des kommenden Winters in beiden Verkehrsrichtungen wöchentlich einmal ein Expresszug mit direkten Schlafwagen I. Klasse und einem Speisewagen (letzterer nur zwischen St. Petersburg und Warschau, zwischen Warschau-Granica und zwischen Wien Nordbahnhof-Nizza-Cannes) verkehren. Die Reisedauer beträgt von Wien nach St. Petersburg 37 Stunden 14 Min., von Nizza nach St. Petersburg 69 Stunden 28 Min.

— **Der Ausbau des bosnischen Bahnnetzes.** Nach langwierigen Verhandlungen der österreichischen, ungarischen und gemeinsamen Regierung ist endlich eine vollständige Einigung der betheiligten Regierungen in dieser Frage erzielt worden, wie wir schon in Nr. 88 S. 1333 meldeten. Zuzufügen ist noch, dass der Bahnbau Sarajevo-Sandschakgrenze mit Abzweigung zur serbischen Grenze aus einem bosnischen Landesanlehen ausgeführt werden soll.

An die Bauvollendung dieser Linie unmittelbar anschliessend wird sodann nach Inhalt der vorerwähnten Gesetzesvorlage der gleichzeitige Ausbau jener beiden Bahnlinien vorgesehen, welche bestimmt sind, dem bosnischen Bahnnetze den direkten Anschluss einerseits an das österreichische Bahnnetz bei Arzano, andererseits an das ungarische Bahnnetz bei Samac zu eröffnen. Da die Finanzirung der letztgenannten beiden Bahnlinien von der Gestaltung der bosnischen Landesfinanzen abhängt, wurde schon jetzt bestimmt, dass die dieserhalb erforderlichen weiteren übereinstimmenden Gesetzentwürfe derart rechtzeitig in den beiden Parlamenten eingebracht werden müssen, dass die termingemässe Bauinangriffnahme der beiden Linien Bugojno-Arzano und Doboj-Samac im Sinne der vorerwähnten Gesetzbestimmung sowie die ungehinderte Bauausführung derselben gesichert wird

— **Czinkota-Kerepes.** Kürzlich wurde diese Theilstrecke der Linie Budapest-Czinkota-Kerepes der Budapester Lokalbahn-Aktiengesellschaft dem Verkehre übergeben. Die neue Linie, welche sich an die Linie Budapest-Czinkota anschliesst, weist viele interessante technische Punkte auf und hat im Bereiche der Theilstrecke Csömör-Kis-Tarcsa den Charakter einer Gebirgsbahn. Die Bahn hat besondere Bedeutung für die Entwickelung der Cottageanlagen im Nordosten von Budapest sowie auch für die Lebensmittelversorgung der städtischen Bezirke am linken Donauufer, insbesondere mit Molkereierzeugnissen.

— **Errichtung einer Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen in Losoncz.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat, wie berichtet wird, zur Entlastung ihrer Budapester Betriebsleitung die Errichtung einer solchen in der Station Losoncz der Hauptlinie Budapest-Hatvan-Losoncz-Ruttka und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahn Aszód-Balassa-Gyarmat-Losoncz in Aussicht genommen.

— **Lokomotivbestellungen der ungarischen Staatsbahnen.** Wie die „Bud. Korr." meldet, haben die ungarischen Staatsbahnen mit Bewilligung des Handelsministers mit der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen einen Abschluss auf die Lieferung von 52 Lokomotiven und von 40 Lokomotivschneepflügen gemacht.

Vereinsausland.

— **Belgische Eisenbahnen.** Die Bestimmungen betreffs der Signale auf den belgischen Bahnen sind geändert worden. Bei nebeligem oder Schneewetter und jedes Mal, wenn die atmosphärischen Bedingungen nicht erlauben die rothen Signalfeuer auf 100 m Entfernung zu unterscheiden, sollen Knallkapseln verwendet werden, um die Handsignale zu unterstützen und um in Noth befindliche Züge zu decken, oder bei jedem anderen Hinderniss auf der Linie. — Wie die „Indépendance belge" schreibt, beklagt man sich viel über die „Niveauübergänge" der Eisenbahnen, wo am meisten Unglücksfälle vorkommen, da die Ueberwachung nicht genügend sei. Es wird deren Beseitigung oder bessere Sicherung gefordert. Das Blatt erkennt wohl, dass das hauptsächlich eine Geldfrage ist, und meint, Sparsamkeit habe ihr Gutes, zumal wenn man mit der Sparsamkeit im Ueberfahren beginne. — Nach derselben Quelle würde der alte und gefährliche Tunnel von Braine-le-Comte beseitigt werden. Höhere Eisenbahnbeamte studirten gegenwärtig einen Plan, um in einiger Entfernung von dem „famosen" Tunnel eine Parallellinie zu errichten.

— **Eisenbahnunfall in Braine-l'Alleud (Belgien).** Der am 9. d. Mts. früh von Baulers abgegangene Personenzug ist auf der Station Braine-l'Alleud, unweit von Waterloo, von einem Güterzuge angefahren worden. Der erste Wagen des Personenzuges sowie die Maschine und mehrere Wagen des Güterzuges wurden vollständig zertrümmert. Wie gemeldet wird, sind der Heizer und der Lokomotivführer des Güterzuges todt; elf Reisende, der Mehrzahl nach auf der Fahrt nach Brüssel befindliche Arbeiter, wurden schwer verletzt.

— **Eisenbahnunfall bei Choisy le Roi (Frankreich).** Auf dem Bahnhof von Choisy le Roi (Departement Seine et Marne) stiess am 11. d. Mts. ein nach Nantes gehender Schnellzug mit einem Lokalzug zusammen. Acht Personen, darunter der Zugführer und der Heizer, sind todt, 16 sind verwundet. Die Lokomotive des Schnellzuges stürzte um, mehrere Eisenbahnwagen sind zerstört, und das Gleis ist gesperrt. Der Zusammenstoss scheint durch ein falsches Signal herbeigeführt worden zu sein.

— **Die Generaldirektion der künftigen schweizerischen Bundesbahnen.** Es ist eine Bewegung im Gange, die Einrichtung der Generaldirektion zu erweitern, während andererseits auch betreffs der ständigen Kommission von maassgebender Stelle möglichste persönliche Beschränkung angestrebt worden ist. Das Rückkaufsgesetz sieht eine aus fünf bis sieben Mitgliedern bestehende Generaldirektion vor; die Vollziehungsverordnung des Bundesraths stellt nur die Mindestzahl von fünf auf, für folgende Abtheilungen: „Finanzdepartement", „Kommerzielles Departement", „Betriebsdepartement", „Baudepartement" und „Rechtsdepartement". Danach soll das ganze Rollmaterial mit den Werkstätten usw. der Betriebsabtheilung übertragen werden. Artikel in der „Schweizerischen Bauzeitung" und in der „Neuen Zürcher Zeitung" sehen nun darin eine zu geringe Berücksichtigung des mechanisch-technischen Zweiges und eine Vernachlässigung des Maschinendienstes; sie verlangen eine besondere Abtheilung für das Maschinenwesen. Es sei entschieden nothwendig, dass ein Mitglied der Generaldirektion Maschineningeniör sei. Dann müsste allerdings die Zahl der Generaldirektoren, die der Bundesrath auf fünf beschränkt hat, erhöht werden.

— **Simplontunnel.** Im Monat Oktober d. J. ist der Tunnel um 301 m auf 6804 m fortgeschritten. Der durchschnittliche Fortschritt der mechanischen Bohrung an einem Arbeitstag betrug an der Nordseite 6,5 m, an der Südseite 4,26 m.

— **Von der Organisation der schweizerischen Eisenbahnangestellten.** Gegen den Generalsekretär Dr. Sourbeck, der im grossen Ausstand bei der Nordostbahn die Führerrolle gespielt hat und seitdem als eine Art „Volkstribun" der schweizerischen Eisenbahner einen sehr grossen Einfluss genoss, waren seit Jahr und Tag, namentlich weil er der direkten Ueberleitung der Organisation in das sozialdemokratische Lager widerstrebte, besonders von dieser Seite Machenschaften im Gange. Auch sonst hatte er sich wohl durch seine hervorragende Stellung persönliche Feinde gemacht. So kam es, dass er schon im Sommer 1899 mit seinem Rücktritt drohte; diese Drohung führte er indess nicht aus. Es ist bemerkenswerth, wie neuerdings die verschiedenen Verbände in der „Schweizerischen Eisenbahnztg." eine für ihn höchst anerkennende und für seine Gegner sehr grobe Erklärung erlassen. Die Unterzeichner der Kundgebung — wir erwähnen die Namen zur Kennzeichnung der vielseitigen Organisation der schweizerischen Eisenbahnangestellten — sind der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten, der Verein schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellten, der schweizerische Zugpersonalverein, der Verein schweizerischer Lokomotivführer, der Verein der schweizerischen Wagenvisitöre, der Verein des schweizerischen Weichen- und Bahnwärterpersonals und der schweizerische Rangirpersonalverein. Die sechs einzelne Punkte aufzählende Erklärung bezeichnet es als unwahr und als Verleumdung, dass Dr. Sourbeck bei der Lohnbewegung des Jahres 1896 die Interessen des Personals verrathen und dass er später irgendwie unehrlich oder nicht genügend besorgt für seine Schutzbefohlenen gewesen sei. Die Erklärung schliesst: „Es ist unwahr, dass unser Generalsekretär nicht mehr der Vertrauensmann des Verbandes sei. Entgegen allen gegentheiligen Behauptungen einzelner Neider oder Unzufriedener, die das grosse Wort zu führen suchen, stellen wir ausdrücklich fest, dass Herr Dr. Sourbeck stets fort unser volles Vertrauen geniesst und verdient, und dass seine Wahl in den Verwaltungsrath der Bundesbahnen im Verbande allseitig mit aufrichtiger Befriedigung begrüsst wurde. Jeder brave und anständige Eisenbahner wird jeder Zeit dankbar der Verdienste gedenken, die sich unser Generalsekretär um den Verband und um die schweizerische Eisenbahnerschaft im allgemeinen erworben hat."

— **Eisenbahnarbeiterschutz in England.** Das englische Handelsamt hat, wie das „Handelsmuseum" mittheilt, kürzlich den Bericht Courtenay Boyle's über die Wirksamkeit des Gesetzes, betreffend die Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten, erstattet. Der Bericht spricht sich überaus befriedigt aus und stellt fest, dass Klagen und Beschwerden immer seltener vorkommen. Die Eisenbahnen schenken der Regelung der Arbeitszeit und ihrer entsprechenden Diensteintheilung volle Aufmerksamkeit, ohne eine Mahnung des Handelsamtes abzuwarten. Das Gesetz arbeitet glatt, ohne Reibungen, trotz der eigenthümlichen Art seiner Handhabung; laufen Beschwerden ein, so werden sie streng vertraulich behandelt und untersucht und die Bahn hat sich zu rechtfertigen, ohne den Ankläger zu kennen. Es spricht für das Verständniss der Bahnleitungen, dass es bisher noch nicht nothwendig war, auch nur einen Fall vor das zuständige Gericht zu verweisen. Der Bericht behauptet wohl mit Recht, dass das Gesetz die besten Folgen sowohl für die Bediensteten als das reisende Publikum hat.

— **Albanesische Bahnen.** Ueber das türkische Projekt der Erbauung einer Eisenbahn, welche Scutari in Albanien mit der Hauptlinie Saloniki-Mitrovitza zu verbinden hätte, wird der Münchener „Allg. Ztg." aus Konstantinopel gemeldet, dass der Plan der Herstellung einer Eisenbahn von Scutari nach Verizovic an der genannten Hauptlinie mit einer Abzweigung an das adriatische Meer vom Administrationsrathe des Vilajets von Scutari ausging, dem Grosswesir unterbreitet und von diesem an das Bautenministerium weitergeleitet wurde. Nach der Meinung maassgebender Persönlichkeiten in diesem Ministerium käme aber dem Projekte bisher durchaus keine praktische Bedeutung zu, da alle Vorbedingungen der Durchführung fehlen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 15. November d. J. wird die an der Strecke Gänserndorf-Marchegg zwischen der Station Gänserndorf und der Halte- und Ladestelle Oberweiden gelegene Personenhaltestelle Weikendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Vereinskilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 13 (Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn), Nr. 28 (Ostpreussische Südbahn), Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien - Aspang) und Nr. 90 (Prinz Heinrich - Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen in Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.) ist der Nachtrag III, zu dem Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. österreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft) der Nachtrag VII, zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) der Nachtrag XIII und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag XI erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 13, 28, 84 und 90 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn), Nr. 39 a (königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz), Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) und Nr. 48 (Westfälische Landeseisenbahn); ferner ist zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag V erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 7, 39 a, 42 und 48 sind zur Aufhebung gelangt: das im Oktober 1894 ausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 7, das im Juni 1896 ausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 39 a nebst zugehörigen Nachträgen, das im April 1898 ausgegebene Verzeichniss Nr. 42 nebst zugehörigen Nachträgen I und II, endlich das im Juli 1899 ausgegebene Verzeichniss Nr. 48.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3657 vom 5. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901 (abgesandt am 10. November d. J.).

Nr. 3661 vom 6. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 12. November d. J.).

Nr. 3662 vom 6. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Swinemünde-Leipzig Eilenb. Bhf. von 286 auf 386 km (Seite 162 des Tarifs) berichtigt.

Magdeburg, den 8. Nov. 1900. (2794)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Seite 5 des Nachtrags IX ist die Entfernung Itzenblitz-Tutzing auf 507 km zu berichtigen.

München, den 8. November 1900. (2795)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Halle - Eisleben gelegene Haltepunkt Wansleben, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet.

Halle a/Saale, den 8. Nov. 1900. (2796)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember d. J. wird der an der schmalspurigen Eisenbahnlinie Zittau-Hermsdorf i. B. zwischen Zittau Haltepunkt und Zittel gelegene Haltepunkt Kleinschönau als Haltestelle für den Güterverkehr eröffnet.

Ueber die Frachtberechnung ertheilen die Güterverkehrsstellen nähere Auskunft.

Dresden, den 12. Nov. 1900. (2797)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Albungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 wird die an der Strecke Göttingen-Bebra gelegene Haltestelle Albungen, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehre diente, auch für den unbeschränkten Stückgutverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt wie bisher in Albungen ausgeschlossen, diejenige von lebenden Thieren bleibt auf Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt.

Cassel, den 6. November 1900. (2798)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.

Am 15. November d. J. werden die Stationen Barenburg, Hannoversch-Ströhen, Ströhen-Wagenfeld, Sulingen und Varrel des Eisenbahndirektionsbezirks Münster in den norddeutsch-sächsischen Verbandsgüterverkehr (Tarifheft Nr. 1) einbezogen.

Welche Verkehrsbeschränkungen hierfür bestehen und welche Entfernungen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Dresden, den 10. Nov. 1900. (2799)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. November d. J. werden Nachträge zu sämmtlichen Tarifheften des Verbandes eingeführt. Die Nachträge enthalten ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife:

1. Theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Camen und Courl des Bezirks Essen, für verschiedene Stationen des Bezirks Münster, für die Station Grünstadt der pfälzischen Eisenbahnen und für die Stationen Bischweiler, Brumath, Dettweiler, Hochfelden, Hördt, Mommenheim und Vendenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Barenburg, Hannov.-Ströhen, Klecken, Ströhen-Wagenfeld, Sulingen, Varrel und Westerhausen des Bezirks Münster, Schleper der Meppen-Haselünner Eisenbahn, Eppelheim, Ittlingen, Reihen und Richen der badischen Staatsbahn, Deutsch-Oth (Ladestelle

Redingen), Diedenhofen-Beauregard und Endorf i. Lothr. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein der pfälzischen Eisenbahnen, Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Möhringen a. d. Fildern, Nenhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim der Filderbahn, Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen der württembergischen Eisenbahngesellschaft, sowie Friedrichsfeld der badischen Staatsbahn und der Main Neckarbahn;

3. Ergänzung der Stationstarife für Basel, Mannheim und Ludwigshafen a/Rhein;
4. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, insbesondere Aufnahme der Station Schwelm-Loh des Bezirks Elberfeld in die Eisen-Ausnahmetarife 9, 9 a und 9 S, ermässigte Sätze der Ausnahmetarife 9 und 9 S für Osnabrück Bremer Bhf., Aufnahme der Station Heilbronn in den Ausnahmetarif 9 S, Ausdehnung der Ausnahmetarife 2, 3, 4, 5 und 7 auf den Verkehr mit Friedrichsfeld bad. B. und Einführung eines Ausnahmetarifs (9 c) für Dynamobleche nach Basel (Ort) und Altmünsterol Grenze zur Ausfuhr;
5. Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 1. Januar 1901 ab gültig. Die ermässigten Frachtsätze für Mannheim bad. B. im Verkehr mit verschiedenen Stationen des Bezirks Münster und der Meppen-Haselünner Bahn, sowie die ermässigte Fracht des Ausnahmetarifs 9 b für Darmstadt Hauptbhf. M. N. B. im Verkehr mit Osnabrück Bremer Bhf. haben vom 15. November d. J. ab auch Gültigkeit im Verkehr mit den Stationen Mannheim und Darmstadt Hauptbhf. des Bezirks Mainz im preussisch-hessischen Gruppenwechselverkehr und im westdeutschen Privatbahnverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Friedrichsfeld M. N. B. gelten auch als Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6, soweit der letztere hierfür Sätze nicht enthält. Die im Nachtrag III zum Tarifheft „Theil II" enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Bestimmungen unter I 2 derselben genehmigt.

Soweit in den neuen Nachträgen für die Station Quakenbrück im Verkehr mit der badischen Staatsbahn, der Main-Neckarbahn, der württembergischen Staatsbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn Tarifkilometer nicht mehr eingestellt sind, werden auch die bisherigen Frachtsätze in diesen Stationsverbindungen ohne Ersatz am 1. Januar 1901 aufgehoben.

Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Köln, den 7. November 1900. (2800)
Königliche Eisenbahndirektion.
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. werden die Stationen Minsleben Dorf und Silstedt der zur Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn gehörigen Neubaustrecke Derenburg-Minsleben in die Tarifhefte 2—5 neu einbezogen und zwar für die regelrechten Klassen, sowie für die Ausnahmetarife 1, 2 und 6. Vom gleichen Tage ab gelangen für die in den vorgenannten Tarifheften bereits enthaltene Station Derenburg der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn neue Schnittsätze bis zum Uebergangspunkt Minsleben, sowie ermässigte Schnittsätze bis zum Uebergangspunkt Halberstadt (letztere für einige Spezialtarife sowie für die Ausnahmetarife 1, 2 und 6) zur Einführung.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen sowie der abgeänderten Entfernungen ertheilen vom genannten Tage an die betheiligten Güterabfertignngsstellen.

Erfurt, den 9. November 1900. (2800a)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1900 gelangt der Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält insbesondere Anstossentfernungen und Anstosssätze für die Stationen der Schlussstrecke Steppach-Pommersfelden-Strullendorf der Lokalbahn Strullendorf-Schlüsselfeld und für die Stationen der neueröffneten Lokalbahn Landshut-Rottenburg, ferner für die Station Taferl der Lokalbahn Vilshofen-Kidenbach, endlich Aenderungen der Anstossentfernung und Anstosssätze für den Verkehr mit der Ladestelle Schlagbrücke der Lokalbahn Eichstätt Bhf.-Kinding.

Der Nachtrag wird, soweit der Vorrath reicht, vom Materialdepot der Generaldirektion an Interessenten unentgeltlich abgegeben.

München, den 10. November 1900. (2801)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1901 werden die im Nachtrag XI zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs E 1 für Eisen und Stahl usw. in den Stationsverbindungen Gera (Reuss) sächs. Staatsb.-Vulkan-Bredow und -Züllchow in Klasse I von 0,96 auf 1,00 ℳ für 100 kg erhöht.

Dresden, am 12. November 1900. (2802)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Aussig A T. E., Oe. N. W. B. und St. E. G. sowie Schreckenstein Oe. N. W. B. einerseits und Sontra (königliche Eisenbahndirektion Cassel) andererseits in Höhe von 113 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 10. November 1900. (2803)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf Seite 18 des Nachtrages I vom 1. Juli 1900 aufgeführten Frachtsätze für Holz des Ausnahmetarifs B zwischen Eperjes (Kaschau-Oderberger Bahn) und Löbau i S. von 171 auf 167 ₰ für 100 kg, und zwischen Eperjes und Wülknitz von 183 auf 179 ₰ für 100 kg zufolge Tarifberechnung über Oswiecim auf Grund deutscher normaler Einrechnungsantheile ermässigt.

Breslau, den 10. November 1900. (2804)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. kommen für die Beförderung von Eisenerzen zum Hochofenbetrieb von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Hayingen direkte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 8. Nov. 1900. (2805)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 1. Januar 1901 tritt für den vorbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1898 nebst Nachtrag I aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält neben Ermässigungen in einzelnen Stationsverbindungen geringfügige Erhöhungen bis zu etwa 20 Heller für 1000 kg.

Ausserdem gelangt zum gleichen Zeitpunkte an Stelle des seit 1. Juni 1897 bestehenden Tarifs ein neuer Ausnahmetarif von oberschlesischen Stationen nach Troppau (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) zur Einführung, welcher in einzelnen Stationsverbindungen Ermässigungen enthält.

Druckabzüge des erstgenannten Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 1,20 ℳ = 1,45 Kr., solche des letzteren Tarifs zum Preise von 10 ₰ = 12 Hellern für das Stück erhältlich.

Kattowitz, den 6. November 1900. (2806)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 12 September 1900 bis 1. Oktober 1902 kommen im Verkehr ab Frankfurt a/Main Hauptbahnhof und Frankfurt a/Main Hafen rechtsmainisch nach sämmtlichen badischen Stationen für die Beförderung von Steinkohlen usw. wie im Spezialtarif III genannt, die ermässigten Frachtsätze des Rohstofftarifs zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 8. November 1900. (2807)
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zum 5. Heft des Verbands-Gütertarifs (Verkehr Reichsbahn-badische Bahnen) tritt am 15. November d. J. der Nachtrag XIII in Kraft, der u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die bisherige Personenhaltestelle Eppelheim und die Stationen Ittlingen, Reihen und Richen der neu zur Eröffnung kommenden Strecke Eppingen-Steinsfurth der badischen Staatseisenbahnen, sowie für Diedenhofen-Beauregard und die Stationen der Neubaustrecke Busendorf-Dillingen der Reichseisenbahnen enthält.

Strassburg, den 5. Nov. 1900. (2808)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3a vom 1. Januar 1899.

Am 1. Dezember 1900 tritt der Nachtrag II, welcher Aenderungen und Ergänzungen enthält, in Kraft.

München, den 9. November 1900. (2809)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif
vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 kommt der Nachtrag X zur Einführung.

München, den 9. November 1900. (2810)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Dalheim in Rheinhessen, Dexheim, Friesenheim in Rheinhessen und mit Gültigkeit vom 24. November d. J. die Stationen Eich in Rheinhessen, Gimbsheim, Hamm in Rheinhessen und Ibersheim in den direkten Verkehr mit der Main-Neckarbahn, der Pfalzbahn, den badischen Staatsbahnen, den württembergischen Staatsbahnen, den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, den auf badischem Gebiete liegenden Linien der süddeutschen Eisenbahngesellschaft sowie mit Basel bad. Bahn und Reichsbahn einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen sowie die Verkehrs- und Tarifbüreaus der betreffenden Verwaltungen.

Mainz, den 9. November 1900. (2811)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. November d. J. wird die zwischen den Stationen Morroschin und Czerwinsk des Direktionsbezirks Danzig gelegene Haltestelle Paulshof mit den Frachtsätzen der Station Dirschau in obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 8. November 1900. (2812)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Steinkohlenschlacken (Lösch) im Verkehr zwischen Weizen einerseits und Immendingen und Singen andererseits ermässigte Frachtsätze unter den für den Ausnahmetarif 4c bestehenden Bedingungen eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 7. November 1900. (2813)
Gr. Generaldirektion.

Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. November l. J. werden für die Beförderung lebender (frischer) Blumen in Körben oder Schachteln bei Aufgabe als Schnellzugsgut folgende Frachtsätze eingeführt:

Von Kufstein für 100 kg in Mark
- nach Leipzig bayerischer Bahnhof. 23,94
- nach Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof . . . 30,10
- nach Dresden Hauptbhf. 26,66
- nach Breslau oberschlesischer Bahnhof . . 35,38

München, den 9. November 1900. (2814)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	Nach Laube bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen Centimes
von Korneuburg . . .	a) 119 b) 110

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei a) 12 Cts. und bei b) 6 Cts. für 100 kg beträgt.

Wien, am 10. November 1900. (2815)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Ungvár nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 wird für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt und unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von Ungvár nach Paris (Douane und Reuilly) der Frachtsatz von 104,90 Fr. Gold für 1000 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B des österr.-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 7. November 1900. (2816)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einbeziehung der Station Neuhof a. d. Sazawa in den Kilometerzeiger der Lokalbahn Kolin-Cercan.

Nachdem mit dem Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Kolin-Kohljanowitz der Lokalbahn Kolin-Cercan auch die weitere Theilstrecke Kohljanowitz-Neuhof a. d. Sazawa dieser Lokalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, hat an Stelle des mit Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Tariftheil II, Heft 3 der k. k. österr. Staatsbahnen herausgegebenen Kilometerzeigers für die Theilstrecke Kolin-Kohljanowitz der nachstehende, die ganze Strecke Kolin-Neuhof a. d. Sazawa umfassende Kilometerzeiger zu treten:

Kilometerzeiger.

Von oder nach	Becwar¹)	Chotouchow-Putscher	Hate*)	Kohljanowitz	Kolin**)¹)	Kolin-Lokalbahn	Neuhof a. d. Sazawa	Putscher*)	Radbor
Becwar¹)	—								
Chotouchow-Putscher . . .	5	—							
Hate*)	7	12	—						
Kohljanowitz	11	16	5	—					
Kolin**)¹)	20	15	26	31	—				
Kolin-Lokalbahn	18	14	25	29	2	—			
Neuhof a. d. Sazawa . . .	21	26	15	10	40	39	—		
Putscher*)	4	2	11	15	16	15	25	—	
Radbor	9	4	15	20	11	10	30	5	—
Roth-Petschkau	13	8	19	24	7	6	34	9	5

*) Nur für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen eröffnet.

**) Nur für den Personen-, Gepäck- und den gesammten Transitgüterverkehr, ferner für Frachtgüter in Wagenladungen mit den mit der Station Kolin St. E. G. mittelst Schleppgleise verbundenen Etablissements und Lagerräumen eröffnet.

¹) Anschluss an die priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Wien, am 8. November 1900. (2817)

Petroleum, raffinirtes etc. von Pardubitz nach Bodenbach/Tetschen transit etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901 gelangen für

A. Petroleum, raffinirt, Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch im festen Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks, in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-) Wagen, Mineralöle, schwere, aus Petroleum gewonnene Schweröle, welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2,6 haben;

B. Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), destillirt

folgende Frachtsätze zur Einführung:

	Pfennige für 100 kg A.	B.
a) Von Pardubitz (S. N. D. V. B.) nach:		
Tetschen transit	41	41
Reichenberg transit . .	30	30
Seidenberg transit . . .	37	41
Liebau transit	21	23
Mittelwalde transit . . .	23	25
b) Von Pardubitz (Oe. U. St. E. G.) nach:		
Bodenbach transit . . .	41	41
Halbstadt transit . . .	26	29
Mittelsteine transit . . .	30	33

Die Sendungen müssen mit direkten

Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gebracht werden.
Wien, am 9. November 1900. (2818)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.
Binnentarif.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Umlade- bezw. Rollbockgebühr für Pflastersteine, Chausseesteine und Kleinschlag, wenn von einem Interessenten die Verpflichtung übernommen wird, jährlich mindestens 1000 Ladungen à 10000 kg zu verfrachten, auf 2 ₰ für 100 kg ermässigt.
Näheres durch die Betriebsleitung in Wernigerode. (2819J)
Nordhausen, den 1. November 1900.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Da mit dem 1. Dezember 1900 die bisherige Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte auf dem Nordwestbahnhofe in Wien (Reisebüreau) aufgelassen wird, werden von diesem Tage an Bestellungen auf Fahrscheinhefte nicht mehr auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, sondern von dem Fahrkarten-Stadtbüreau der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, Wien, I. Operngasse Nr. 6 angenommen und ausgeführt werden.
Wien, am 8. November 1900. (2820)
Die Direktion
der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn.

5. Verdingungen.

Verding der Lieferung von 1420 qm Drahtgeflecht, 9020 kg Eisendraht, 6730 kg Stahldraht, 3000 Stück Sprungfedern, 14230 m Draht- und Halfterketten, 1360 kg Stahlblech, 10084 Tafeln Weissblech, 4610 Stück Schmierkissengestelle, 64400 kg Drahtstifte, 1990 kg blaue Kammzwecken, 1270500 Stück eiserne Unterlagsscheiben, 290500 kg eiserne Kesselniete, 2405 Mille Blechniete, 4640 Mille Splinte, 5324 Mille eiserne und messingene Holzschrauben, 1318 Mille Bekleidungsschrauben, 1032000 Stück rohe Muttern, 126800 Stück bearbeitete Muttern, 2506500 Stück ungedrehte Schrauben mit Muttern, 166000 Stück ungedrehte Fugenschrauben und 90000 Stück bearbeitete Schrauben für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und Saarbrücken.
Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, Zimmer 27, Erdgeschoss, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Drahtgeflecht etc.“ versehen bis zum 30. November 1900, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 31. Dezember, Nachmittags 6 Uhr.
Köln, den 8. November 1900. (2821)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3600 Stück **Radreifen für Lokomotiven aus Tiegelflussstahl in 8 Loosen, 722 Stück Radgestellen für Wagen in 3 Loosen, 497 Stück Bahnmeisterwagenrädern aus Flussstahl in 6 Loosen und 151 Stück Achswellen für Wagen aus Flussstahl** in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. November 1900, Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie **Einsendung** von 1,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 29. Dezember 1900.
Berlin, den 9. November 1900. (2821a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von gusseisernen Wasserröhren im ungefähren Gewicht von 20000 kg für die Wasserstation Eilsleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.
Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.
Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von gusseisernen Wasserröhren für Eilsleben“
versehen zu dem auf
Dienstag, den 27. November 1900, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.
Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach dem Verdingungstermin.
Magdeburg, im Oktober 1900. (2822)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 300000 kiefernen, 29000 eichenen oder buchenen Bahnschwellen, sowie 1800 eichenen und 200 kiefernen Weichenschwellen für die Eisenbahndirektionsbezirke Mainz, Frankfurt a/M., Cassel und Münster am Montag, den 3. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 28. Dezember 1900. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Thielenplatz 4, abgegeben.
Hannover, den 6. November 1900. (2823)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1901 für die königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.**, und zwar:
A. **Gummi und Asbest:** 7000 Stück und 423 kg verschiedene Schläuche, 120000 Stück Ringe, 5500 kg Platten, 1140 kg Fenstergummi, 3440 kg Asbestschnur, 8700 kg Asbestpappe;
B. **14000 Stück Anstreich- und Lackirpinsel;**
C. Für die Hauptwerkstätte in Leinhausen: 11500 Stück **bearbeitete Hacken- und Hammerstiele, 5500 Feilenhefte.**
Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 27. November 1900,
zu A. Vormittags 11 Uhr,
„ B. Mittags 12 „
„ C. „ 12½ „
Zuschlagsfrist bis 22. Dezember 1900. Bedingungen nebst Angebotbogen werden abgegeben gegen Einsendung von
75 Pf. für A (Gummi),
60 Pf. „ B (Pinsel),
50 Pf. „ C (Stiele)
(von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden)
vom **Rechnungsbüreau M** hier, Joachimstrasse 8 A I Erdgeschoss, Zimmer 12.
Hannover, den 9. Nov. 1900. (2824)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von ungefähr 267000 kg langsam bindendem Portlandcement soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen sind bei der unterzeichneten Betriebsinspektion einzusehen oder können von da gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Cement“ sind postfrei bis zum Eröffnungstermine
Mittwoch, den 21. November d. J., Vormittags 11 Uhr,
hierher einzureichen.
Zuschlagsfrist 10 Tage.
Mainz, den 7. November 1900. (2825)
Grossh. hessische Eisenbahn-Betriebsinspektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 52 ausgemusterten Eisenbahnwagen
am Sonnabend, den 1. Dezember 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.
Berlin, den 8. November 1900. (2826)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Für eine längere Kleinbahn wird zum 1. Januar n. J. ein im Eisenbahnbau und Betrieb erfahrener Eisenbahningenieur als
Betriebsdirektor
gesucht. Das mit dieser Stelle verbundene Anfangsgehalt beträgt 4500 ℳ nebst 500 ℳ Wohnungsgeldzuschuss. Bewerber wollen ihre Gesuche mit Zeugnissabschriften und kurzem Lebenslauf an die Direktion der Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft, Berlin, Linkstrasse 19, einreichen. (2827)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 90. 17. November 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Der Eisenbahnunfall bei Offenbach am Abend des 8. November 1900.*)

Zwischen den in einem Abstand von 5,98 km gelegenen Stationen Offenbach und Mühlheim a/M. der zweigleisigen Strecke Frankfurt a/M.-Bebra befindet sich die Blockstation „11". Diese ist von der Station Offenbach 3,14 km und von der Station Mühlheim a/M. 2,84 km entfernt. Die Bahnstrecke liegt hier in einer Geraden von 2850 m Länge in einem vollständig übersichtlichen Gelände. Das Blocksignal — ein eiserner Mast mit zwei symmetrisch angebrachten Flügeln — hat seinen Standort unmittelbar vor der Bude des Blockwärters rechts von dem Gleise Frankfurt a/M.-Bebra (vergl. umstehende Skizze). Die Blockstation ist mit dem Blockwerk und mit einem Morseschreiber ausgerüstet. Ausser der Bedienung des Blockwerkes und des Blocksignals sind dem Blockwärter noch 300 m Strecke zur Ueberwachung sowie die Bedienung der unmittelbar neben der Bude gelegenen Schranke eines wenig benutzten Feldweges übertragen. Der Dienstwechsel des Blockwärters findet 6 Uhr Vormittags und 6 Uhr Nachmittags statt. Nach dem bestehenden Winterfahrplan soll der D-Zug 42 Berlin-Frankfurt a/M. um 10.^{14}½ die Station Mühlheim und um 10.^{17} die Blockstation 11 durchfahren und um 10.^{20}½ auf Station Offenbach eintreffen. Die Fahrzeit des D-Zuges 42 beträgt somit zwischen Station Mühlheim und Offenbach 6 Minuten. Der nachfolgende Lokalzug 238 von Hanau nach Frankfurt a/M. soll um 10.^{26} in Mühlheim a/M. abfahren, die Blockstation 11 um 10.^{31} durchfahren und um 10.^{35} in Offenbach eintreffen. Die Fahrzeit des Personenzuges 238 beträgt hiernach zwischen Mühlheim und Offenbach 9 Minuten. Der Personenzug 238 folgt dem D-Zug 42 nicht in Stationsabstand, für welchen dem Personenzug 238 eine Fahrzeit von 4 Minuten zwischen Mühlheim und Blockstation 11 eingeräumt ist, sondern erst nach 10 Minuten, also nach einer um 6 Minuten längeren Zeitdauer als der Stationsabstand fordert. Am 8. November d. J. traf nun der D-Zug 42 um 10.^{25}, also mit etwa 11 Minuten Verspätung vor dem auf Halt stehenden Abschlusssignal auf Bahnhof Mühlheim ein und musste, da die Strecke Mühlheim-Blockstation 11 wegen einer vor der Blockstation haltenden leerfahrenden Lokomotive noch nicht frei war, daselbst bis um 10.^{27} halten. Diese leerfahrende Lokomotive, welche zum Rangiren auf Bahnhof Mühlheim in den Abendstunden Dienst hat, war um 10.^{07} in Mühlheim abgefahren. Bei der Blockstation 11 fand sie Haltesignal, weil die Strecke Blockstation 11-Offenbach wegen eines auf Bahnhof Offenbach einfahrenden Güterzuges noch nicht freigegeben war. Nachdem um 10.^{27} die Freigabe der Strecke Mühlheim-Blockstation erfolgt war, fuhr D-Zug 42 um 10.^{27} in Mühlheim ab und kam etwa 10.^{30} an die Blockstation 11. Hier stand das Blocksignal für die Richtung Mühlheim-Offenbach auf „Halt", da die leerfahrende Lokomotive um diese Zeit auf Bahnhof Offenbach noch nicht eingefahren war.

Wegen des herrschenden sehr dichten Nebels hatte der Lokomotivführer des D-Zuges 42 das Haltesignal der Blockstation 11 erst bei einer Annäherung auf etwa 10 m erkannt. Trotz sofortiger Bedienung der Schnellbremse kam der D Zug 42, der aus Lokomotive, einem vereinigten Post- und Gepäckwagen, einem Speisewagen und zwei Durchgangswagen I./II. Klasse bestand, erst etwa 200 m hinter dem Blocksignal zum Halten. Bei dem dichten Nebel entschwand der Schluss des D-Zuges dem vor der Blockbude stehenden Blockwärter. In dem Augenblicke, als der D-Zug an der Blockstation 11

*) Anm. d. Schriftl. Indem wir dieser von einem Oberbeamten der königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. mit dienstlicher Ermächtigung verfassten ausführlichen Darstellung an erster Stelle Raum geben, bitten wir den Leser, sich einige unvermeidliche Wiederholungen dessen, was schon in unserem Bericht in voriger Nummer gesagt ist, gefallen zu lassen. Dort ist von uns versehentlich der 9. November als Tag des Unfalls angegeben. Wir bitten dies zu berichtigen.

vorbeigefahren war, also etwa 10.^{30}, wurde seitens der Station Offenbach die Strecke Blockstation-Offenbach freigegeben. Der Blockwärter bediente sofort das Signal, und da D-Zug 42 vorbeigefahren war und er den Schluss dieses Zuges gesehen hatte, legte er das Signal alsbald zurück und entblockte die Strecke Mühlheim-Blockstation. Der Lokomotivführer des D-Zuges 42 hatte sonach keine Kenntniss von der dazwischen vorgenommenen Freigabe und Wiederherstellung des Haltesignals am Blockmast erhalten. In der Ungewissheit, ob er weiterfahren dürfe, beschloss der Lokomotivführer, den unterdessen zum Halten gebrachten D-Zug bis vor das Blocksignal zurückzudrücken, um dort die ihm bis dahin unbekannt gebliebene Freigabe des Signals abzuwarten. Beim Wiedererscheinen des zurückfahrenden Zuges erkannte der Blockwärter sofort die Gefahr, und dem D-Zuge entgegenlaufend, rief er dem Lokomotivführer zu, er möge schleunigst nach Offenbach weiterfahren, da die Strecke unterdessen freigegeben und der nachfolgende Personenzug 238 bereits auf der Strecke Mühlheim-Blockstation sei. Der Lokomotivführer konnte indess den D-Zug, der etwa mit 2½ Wagenlängen in den rückliegenden Blockabschnitt zurückgeschoben war, nicht mehr rasch genug in Fahrt bringen und der Personenzug 238, der sofort nach Freigabe der Strecke Mühlheim-Blockstation, also etwa um 10.^{31} in Mühlheim abgefahren war, und der in planmässiger Geschwindigkeit um 10.^{35} an der Blockstation ankam, fuhr auf einen spitzen Gegenstand ein thalergrosses Loch, wodurch das unter hohem Drucke stehende Gas in langem Strahl weithin ausströmte und sich an dem Feuer der Lokomotive des aufgefahrenen Personenzuges 238 entzündete. Hierdurch gerieth der letzte Durchgangswagen sofort in Brand und die Flammen sprangen alsbald auf den vorletzten Durchgangswagen über. Während sämmtliche Insassen des vorletzten Durchgangswagens und ein Theil der Insassen des Schlusswagens, welche in den vorletzten Wagen geflüchtet waren, sich retten konnten, war dies dem übrigen Theil der Insassen des letzten Wagens mit Ausnahme von, soweit bis jetzt festgestellt worden ist, 6 Reisenden, welchen eine Rettung durch die Fenster noch gelang, in Anbetracht der stattgehabten Zerstörung nicht mehr möglich. Der rasend schnell fortschreitende Brand hinderte auch jede Möglichkeit, von aussen Hilfe zu bringen. Soweit durch die sofort eingeleitete sachverständige Untersuchung der Leichentheile festgestellt ist, sind 10 Personen schmerzlicherweise zu Tode gekommen.*) Von den übrigen Reisenden sind 1 schwer und 3, darunter 1 Bremser, leicht verletzt worden.

Von dem aufgefahrenen Personenzuge, welcher aus 1 Maschine und 9 Wagen, wovon 4 Wagen entgleist sind, bestand, sind die Lokomotive und 1 Wagen stark und 3 Wagen unerheblich beschädigt. Das Gleis Offenbach-Mühlheim war bis 4 Uhr, das Gleis Mühlheim-Offenbach bis 10 Uhr Vormittags gesperrt.

Skizze über den Unfall des D-Zuges 42 am 8. November 1900.

den Schluss des D-Zuges 42. Er hatte nämlich ebenso wie der Lokomotivführer des D-Zuges das auf Halt stehende Blocksignal, ferner aber auch die Schlusssignale des D-Zuges bei dem dichten Nebel erst in unmittelbarer Nähe erkannt. Da von dem Augenblick der Vorbeifahrt des D-Zuges an dem Blocksignal bis zur Abfahrt des Personenzuges von Mühlheim nur 5 Minuten verstrichen waren und das Anhalten und Wiederzurücksetzen des D-Zuges mindestens 4 Minuten erforderte, so war es dem Blockwärter, der, wie oben erwähnt, dem D-Zug entgegengelaufen war, um den Lokomotivführer dieses Zuges zur sofortigen Weiterfahrt nach Offenbach aufzufordern, nicht mehr möglich, dem anfahrenden Personenzug 238 entgegenzulaufen und ihm weiteres Haltsignal zu gehen. Wäre der Blockwärter, anstatt dem D-Zug nachzulaufen, dem Personenzug entgegengelaufen, um diesem Haltsignale zu geben, so hätte zwischenzeitlich der Lokomotivführer den D-Zug noch weiter in den Blockabschnitt Mühlheim-Blockstation zurückgeschoben und der Unfall wäre vermuthlich nicht verhütet, vielmehr noch grösser geworden, weil der Personenzug 238 sich dann noch in voller Fahrt befand. Der Zusammenstoss des Personenzuges 238 mit dem stillstehenden D-Zug war ein sehr heftiger. Die Abtheile im letzten Durchgangswagen des D-Zuges wurden so zusammengeschoben, dass die Seitenthüren nicht mehr geöffnet werden konnten. Der Gasbehälter dieses letzten Durchgangswagens erhielt bei dem Zusammenstoss an der Stirnseite durch

Durch den weit ausgebreiteten Brand war das nächstgelegene Telegraphengestänge in Mitleidenschaft gezogen und hierdurch die Telegraphenleitung gestört. Auf der Unfallstelle fanden sich sofort ein: der Vorstand der Betriebsinspektion 1 mit dem Rettungswagen der Betriebswerkstätte 1 Frankfurt a/M., der Oberbürgermeister, der Kreisrath, der Polizeikommissar, der Kreisphysikus und der Bahnarzt aus Offenbach, bald auch der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion und der Vorstand der Maschineninspektion Frankfurt a/M. sowie der Kommandör des 168. Infanterieregiments aus Offenbach. Das 2. Bataillon dieses Regiments aus Offenbach sperrte die Unfallstelle ab. Die Feuerwehr aus dem benachbarten Bürgel, Offenbach und Mühlheim leistete beste Hilfe. Die geringen Leichenreste sind in die Leichenhalle des Offenbacher Friedhofes überführt worden, während die wenigen Fundgegenstände zunächst der Bürgermeister von Bürgel in Verwahr genommen hat.

Die sofort bahnseitig aufgenommenen Untersuchungen erfolgten ausser durch die zuständige Betriebsinspektion 1 Frankfurt a/M. noch auf telegraphische Weisung des Herrn Ministers durch die z. Zt. dienstlich in Frankfurt a/M. anwesenden Herren

*) Anm. d. Schriftl. Nach soeben — 16. November Mittags — eingehender Drahtnachricht der königl. Eisenbahndirektion Frankfurt sind ausser den 10 namentlich ermittelten Personen noch 2 Russen umgekommen.

Ministerialkommissare Geheimen Oberbaurath Müller, Geheimen Oberregierungsrath Tessmar und Geheimen Baurath Hoffmann aus Berlin. Auch traf der Geheime Oberbaurath Herr v. Misani aus dem Reichseisenbahnamt Berlin bereits am 9. d. Mts. in Frankfurt a/M. und am nachfolgenden Morgen an der Unfallstelle ein.

War hiernach seitens der Eisenbahnbehörden alles aufgeboten, um den Umfang, die Ursachen und die etwaige Schuld eines Dritten an dem Unfall sofort und eingehend festzustellen, so hat dies dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten nicht genügt, und hat sich Se. Excellenz sofort persönlich nach Frankfurt a/M. sowie an die Unfallstelle begeben und sich eingehend Bericht über den Unfall erstatten lassen. Sodann hat Se. Excellenz auch die Leichenhalle auf dem Offenbacher Friedhofe aufgesucht und bei den dort aufgebahrten Leichenresten schmerzlich bewegt längere Zeit verweilt.

Dem Stationsvorsteher Grohé der Station Offenbach sowie dem Werkmeister Pülm von der Betriebswerkstätte I Frankfurt a/M. äusserte der Minister seine besondere Anerkennung für die in der Unglücksnacht bewiesene Umsicht und die Zweckmässigkeit der ergriffenen Maassnahmen; er liess auch allen an dem Rettungswerk betheiligten Bediensteten für ihre aufopfernde Thätigkeit seinen Dank übermitteln. Wird das Ergebniss der bahnseitig aufgenommenen und vorläufig zum Abschluss gekommenen Untersuchungen durch die ebenfalls sofort eingeleiteten gerichtlichen Untersuchungen bestätigt, so trifft keinen der betheiligten Bediensteten eine Schuld an dem Unfall, es haben alle Beamten in vollem Maasse ihre Schuldigkeit gethan. Das Unglück ist vielmehr durch eine Verkettung unglücklicher Umstände herbeigeführt worden. Hierzu ist in erster Linie der herrschende dichte Nebel zu rechnen, welcher dem Lokomotivführer des D-Zuges wie demjenigen des Personenzuges das rechtzeitige Erkennen des Haltsignals am Blockmast und dem Lokomotivführer des Personenzuges das rechtzeitige Erkennen der Schlusssignale des vor das Blocksignal zurückgeschobenen D-Zuges nicht gestattete; auch war der dichte Nebel die Veranlassung, dass der Blockwärter das Halten bezw. Zurücksetzen des D-Zuges erst kurz vor Eintreffen des Personenzuges an der Blockstation wahrnehmen konnte. Sodann kommt die Verspätung des D-Zuges hinzu, wodurch der Personenzug dem D-Zug in Stationsabstand, d. h. in dem Zeitabschnitt von 4 Minuten folgte. Ein dritter unglücklicher Umstand muss in dem in bester Absicht und keiner Bestimmung entgegenstehend ausgeführten Zurücksetzen des D-Zuges in den Blockabschnitt Mühlheim-Blockstation gefunden werden. Endlich ein viertes verhängnissvolles Ereigniss, welches ganz besonders zu solch' entsetzlichen Folgen führte, ist in der Entzündung des ausströmenden Gases hinzugetreten.

Ein Theil der Tagespresse will aus dem Ergebniss der vorläufig bahnseitig abgeschlossenen Untersuchung, dass einem Bediensteten eine Schuld an dem Unfall nicht beigemessen werden kann, nun der Eisenbahnverwaltung als solcher die Verantwortung für den so furchtbaren Unfall zuschreiben. Von den hierfür vorgebrachten Beweisgründen sollen noch kurz einige besprochen werden.

In erster Linie wird hier die Bauart der Durchgangswagen, insbesondere das Fehlen von Nothausgängen gerügt. Demgegenüber muss hervorgehoben werden, dass, wie bereits bei früheren Unfällen, so auch hier, die Bauart der Durchgangswagen gegenüber derjenigen von Abtheilwagen sich bewährt hat. Trotz des ausserordentlich starken Auffahrens des Personenzuges sind — soweit festgestellt werden konnte — nur die beiden letzten Abtheile des letzten Durchgangswagens durch den Anprall zertrümmert worden. Nach den angestellten Ermittelungen muss ferner angenommen werden, dass auch nur die Insassen dieser Abtheile den schrecklichen Tod in den Flammen gefunden haben, weil ihnen theils durch die Zertrümmerung dieser Abtheile jeder Ausgang versperrt gewesen ist, theils weil sie an den unteren Gliedmaassen festgeklemmt waren und daher in den wenigen zur Verfügung stehenden Augenblicken, trotz aller Bemühungen des Personals und einiger Mitreisenden, aus ihrer verzweifelten Lage nicht befreit werden konnten. Sämmtlichen anderen Insassen dieses letzten Durchgangswagens ist es gelungen, entweder durch die Balgverbindung in den vorletzten Wagen und durch diesen hindurch oder durch die gerade bei den Durchgangswagen vorhandenen grossen und zahlreichen Fensteröffnungen in das Freie zu flüchten und so dem sicheren Flammentode zu entrinnen. Auf letzterem Wege sind,* wie bereits oben erwähnt, 6 Personen gerettet worden. Hierdurch erscheint auch bewiesen, dass die im Innern des Ganges der Durchgangswagen angebrachten Führungsstangen, welche beim Schwanken des fahrenden Zuges eine Sicherung der Glasfenster gegen Einstossen gewähren sollen, dem Entweichen durch die Fenster nicht hinderlich gewesen sind. Ein solcher Unfall, wie der vorliegende, hätte bei einem Abtheilwagen voraussichtlich weit mehr Opfer gefordert, weil hier eine Zusammenschiebung der einzelnen Abtheile und ferner ein Festklemmen der Seitenthüren die meisten Insassen an dem Entrinnen aus den Flammen gehindert hätte. Bei der Erwägung, ob an den Durchgangswagen weitere seitliche Noththüren anzubringen sind, ist nicht ausser Acht zu lassen, dass dies nicht ohne Einbusse der für einen Zusammenstoss so günstigen Festigkeit der Längswände möglich ist; eine jede Unterbrechung der Längswände bildet eine weite Gefahrstelle für das Zusammenschieben der Längswände. Um diese schwachen Stellen in den Längswänden zu vermeiden, müssten dann verhältnissmässig starke Längsverbindungen angebracht werden, welche ihrerseits wieder leicht ein Festklemmen der dort befindlichen Noththüren herbeiführen würden. Die ältesten Durchgangswagen auf den preussischen Staatsbahnen sind etwa vor 8–9 Jahren in Dienst genommen und fanden bei ihrer Einführung den ganzen Beifall des Publikums; etwaige anzubringende Verbesserungen in der Bauart der Durchgangswagen werden fortgesetzt seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung geprüft und, soweit sie sich bewähren, zur Ausführung gebracht.

In zweiter Linie wird das Festhalten an der Gasbeleuchtung der Bahnwagen gerügt und die Einführung elektrischer Beleuchtung gefordert. Auch hier muss darauf hingewiesen werden, dass die Eisenbahnverwaltung diesem Vorschlag der elektrischen Beleuchtung fortgesetzt die erforderliche Beachtung schenkt und bereits zahlreiche Versuche in dieser Richtung angestellt hat. Bei dem jetzigen Stand der Elektrotechnik hat jedoch ein zweckmässiges System noch nicht gefunden werden können, welches gegenüber der bestehenden Mischgasbeleuchtung derartige Vortheile und eine solche Zuverlässigkeit gewährt, dass die erheblichen Kosten für die Ausrüstung von rund 8000 Stück Schnellzug-Personenwagen mit elektrischem Licht unbeachtet bleiben können.

Weiterhin drittens wird der Eisenbahnverwaltung die Nichtbenutzung hörbarer Signale, welche gerade bei dichtem Nebel als einziges Mittel zur Erhaltung der Betriebssicherheit bezeichnet werden, zum Vorwurf gemacht. Es wird hierbei in erster Linie auf die auch bei den preussischen Staatsbahnen eingeführten Knallsignale hingewiesen. Im vorliegenden Fall jedoch konnte die Anbringung von Knallpatronen nicht erfolgen. Zunächst lag keine Veranlassung vor, solche Knallpatronen für den anfahrenden D-Zug zu legen, einmal, weil das Blocksignal nicht einen Gefahr*punkt*, sondern nur eine Gefahr*strecke* sichern soll; ein Einfahren in diese Strecke auf kurze Länge ist nicht gefahrvoll. Sodann musste der Blockwärter — wie es ja auch thatsächlich der Fall gewesen ist — gemäss den Zugmeldungen annehmen, dass ihm das Blocksignal für den D-Zug zeitig genug freigegeben wurde. Für die Sicherung des zurückgesetzten D-Zuges hatte, wie oben näher ausgeführt, der Blockwärter keine Zeit, Knallsignale zu legen.

Endlich ist auf die ebenfalls aufgeworfene Frage, ob das Blocksignal nicht mit Vorsignalen versehen gewesen sei, zu erwidern, dass die Anbringung von Vorsignalen überhaupt erst durch die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutsch-

lands vom 1. Oktober 1898 in § 1 (3) und (4), und zwar nur für die Einfahrtssignale der Bahnhöfe und Haltestellen vorgeschrieben worden ist. Die allgemeine Durchführung dieser Vorschrift ist bis zum 1. Dezember 1903 befristet.

Vorsignale für Blockstationssignale werden nach den für die preussischen Staatsbahnen gegebenen Bestimmungen nur in Ausnahmefällen angebracht. Die Nothwendigkeit, einen solchen Ausnahmefall bei dem hier in Rede stehenden Blocksignal bei Bude 11 anzunehmen, ist vor dem Unfalltage in keiner Weise hervorgetreten.

Die Bahnverwaltung wird, wie stets geschehen, so auch den Ursachen dieses traurigen Unfalls die eingehendste Beachtung zu Theil werden lassen und bestrebt sein, alle Fortschritte der Technik in dem Eisenbahnbetriebsdienst zu verwerthen.

Frankfurt a/M., den 14. November 1900. Hf.

Henry Villard †.

Am 12. November ist auf seinem Landsitz in der Nähe von Newyork Henry Villard nach langem Leiden verstorben, ein Mann, der in der Geschichte des amerikanischen Eisenbahnwesens einen hervorragenden Platz einnimmt. Villard war ein Deutscher; sein deutscher Name war Heinrich Hilgard, er ist 1836 in Zweibrücken als der Sohn des späteren Oberlandesgerichtspräsidenten Hilgard geboren. Er studirte in Deutschland die Rechte und wanderte zu Anfang der fünfziger Jahre — wie es heisst infolge von Misshelligkeiten mit seiner Familie — nach Amerika aus. Dort änderte er, um auch von seinen Angehörigen nicht gekannt zu werden, seinen Namen und war in verschiedenen Berufszweigen, hauptsächlich als Journalist, thätig. Auf zahlreichen ausgedehnten Reisen erwarb er sich eine eingehende Kenntniss von Land und Leuten. Seine Thätigkeit im Eisenbahnwesen beginnt zu Anfang der siebziger Jahre. Bei einem Besuch in Süddeutschland wurde er von dortigen Bekannten über die Verhältnisse einer Anzahl nothleidender amerikanischer Bahnen, in denen viel deutsches Kapital angelegt war, um Rath gefragt und zeigte sich so vorzüglich unterrichtet, dass man ihn dringend bat, nach seiner Rückkehr in Amerika die deutschen Gläubiger bei der Ordnung der Verhältnisse jener Bahnen zu vertreten. Es handelte sich um die Kansas-Pacificbahn und einige kleinere Unternehmungen in Oregon und Washington, den an der äussersten nordwestlichen Grenze der Vereinigten Staaten belegenen, zu jener Zeit noch wenig bekannten und der Kultur kaum erschlossenen Gebieten. Villard nahm das Anerbieten an und erzielte einen glänzenden Erfolg. Die Gläubiger der Kansas-Pacificbahn wurden vollständig befriedigt. Die oregonischen Bahnen und Schifffahrtsgesellschaften vereinigte er zu einem grossen Unternehmen, der Oregon Railway and Navigation Company, die alsbald unter einheitlicher Leitung reiche Erträge erzielte. Villard hatte sich damit eine angesehene Stellung auch in den amerikanischen Eisenbahnkreisen und an der Newyorker Börse erobert. Auf ihn aber, einen für alles schöne und grosse in der Natur und im Wirthschaftsleben tief empfänglichen Charakter, übten von nun an jene wunderbaren, mit reichen Hilfsquellen ausgestatteten Gebiete des Nordwestens eine wahrhaft dämonische Anziehungskraft aus. Er betrachtete es als seine Aufgabe, diese Länder der Kultur und der Besiedelung vollends zu erschliessen; dazu aber mussten sie in unmittelbare und bequeme Verbindung mit dem Osten der Vereinigten Staaten gebracht werden. Am einfachsten wäre dies gegangen durch Herstellung einer Schienenverbindung zwischen den Oregonbahnen und der einzigen damals vorhandenen Ueberlandbahn, der Union Pacific. Die Verhandlungen Villard's mit dieser Bahn führten nicht zum Ziel. Da richtete sich sein Blick auf die Northern Pacificbahn, die von den grossen Seen durch Minnesota, Dacota und Montana nach Washington und Oregon hin gebaut werden sollte und, nach sehr wechselvollen Schicksalen, zu Anfang der achtziger Jahre unter der Leitung von Frederik Billings sich in gesunder Entwickelung befand. Durch eine Verbindung des westlichen Endpunktes der Northern Pacific mit dem östlichen Endpunkt der Oregonbahnen liess sich eine neue, unabhängige Ueberlandbahn herstellen.

Die Art und Weise, wie es Villard gelungen ist, sich an die Spitze der Northern Pacificbahn zu setzen, zu deren Präsident er am 15. September 1881 gewählt wurde, wie er es dann fertig gebracht hat, die unsäglichen technischen und finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden, die mit dem Ausbau der fehlenden Strecke von 1 380 km in einer Wildniss innerhalb zweier kurzen Jahre verbunden waren, ist bekannt. Am 8. September 1883 wurde inmitten der Felsengebirge das Fest der Vollendung der nördlichen Pacificbahn von einer auserlesenen, von Villard geladenen Gesellschaft von Amerikanern, Deutschen und Engländern gefeiert. Unter den Deutschen befanden sich der deutsche Gesandte in Washington, Männer wie Rudolf Gneist, Aug. Wilh. Hofmann, Friedr. von Schauss, Professor von Zittel und zahlreiche andere Gelehrte, Beamte, Politiker, Schriftsteller und Kaufleute. Villard und seiner Familie wurden auf der Reise vom Osten nach dem Westen von der dankerfüllten Bevölkerung königliche Ehren erwiesen.

Auf die glänzenden Festtage folgte ein jäher Sturz. Villard hatte seine Kräfte doch überschätzt. Die Bahn gerieth — ihre Herstellungskosten waren schliesslich fast doppelt so hoch, als man sie geschätzt hatte — in finanzielle Schwierigkeiten, die zwar noch beseitigt wurden, aber Villard veranlassten, im Januar 1884 sein Amt als Präsident niederzulegen. Er lebte dann eine Zeit lang in Berlin, wurde aber schon 1886 aufs neue an die Spitze des Unternehmens berufen, das er dann bis zum Herbst des Jahres 1893 wiederum geleitet hat. Die auf die Kolumbusausstellung folgende wirthschaftliche Krisis in den Vereinigten Staaten hatte den Zusammenbruch auch der Northern Pacificbahn zur Folge, die später reorganisirt wurde und sich jetzt, wie es scheint, in dauernd geordneten Verhältnissen befindet.

Villard gebührt unzweifelhaft das Verdienst, mit Einsetzung seiner ganzen Kraft und seines ganzen Vermögens diesen grossen Schienenweg vollendet und damit eine Aufgabe gelöst zu haben, an der zahlreiche bedeutende Männer vor ihm gescheitert sind.

Villard ist sein ganzes Leben lang ein Deutscher geblieben. In Amerika stand er seit Jahren an der Seite von Carl Schurz an der Spitze des Deutschthumes. Wo es galt, Deutsche zu unterstützen, war er bei der Hand; es ist in aller Erinnerung, wie er zum Gelingen der deutschen Ausstellung in Chicago beigetragen, mit welcher wahrhaft fürstlichen Gastfreundschaft er die deutschen Besucher der Ausstellung empfangen, wie er — insbesondere auch den Eisenbahnern — die Wege geebnet und ihnen Gelegenheit geboten hat, die amerikanischen Bahnen gründlich kennen zu lernen. Einen erheblichen Theil seines in Amerika erworbenen Vermögens hat er zu wissenschaftlichen und gemeinnützigen Stiftungen seinem engeren Vaterlande, der Pfalz, geschenkt.

Durch seine aufreibende Thätigkeit in den Jahren von 1880 bis 1893 war seine Gesundheit erschüttert. Er hat seine letzten Lebensjahre theils auf seinem Landsitz Dobbs Ferry am Hudson,

theils auf Reisen in der alten und neuen Welt zugebracht. Die letzte grössere Reise machte er mit seiner Gattin im Juli und August 1899 in seinem geliebten Nordwesten bis nach Alaska hin, das er in begeisterten Worten in der Evening Post geschildert hat. Er wird betrauert von seiner Wittwe, der hochgebildeten Tochter des berühmten Sklavenbefreiers Henry Lloyd Garrison, und drei Kindern. Aber auch die vielen Deutschen, die ihm persönlich näher getreten sind, bewahren ihm ein dankbares Andenken, und wir alle können stolz darauf sein, dass unser Landsmann eine so hervorragende Rolle bei der Entwickelung der Verkehrsmittel in dem grossen nordamerikanischen Freistaat gespielt hat.

A. v. d. L.

Von der Pariser Weltausstellung.

VIII.

Von der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover wurde nur eine Lokomotive zur Ausstellung gesendet; es ist dies eine $^2/_4$ gekuppelte Schnellzugverbundlokomotive, welche auf ziemlich neuartige Weise in den technischen Büros des Werkes entworfen worden ist. Die Hauptneuerung besteht darin, dass beide Hoch- und beide Niederdruckcylinder auf eine Treibachse wirken und zwar erstere innen auf die gekröpfte Achse und letztere anssen in der gewöhnlichen Weise auf die Kurbelachsen der Treibräder. Die Kurbeln für die Cylinder einer Seite der Maschine sind um 180° gegen einander versetzt, während die Kurbeln der anderen Seite um 90° gegen dieselben verdreht sind. Hierdurch ist erreicht, dass sich die Kolbendrücke und die bewegten Massen in allen Kurbelstellungen annähernd ausgleichen und ein ruhiger Gang der Maschine selbst bei grösster Geschwindigkeit derselben erreicht wird. Bedeutsam ist ferner das Vorhandensein von nur zwei Steuerungen für die vier Cylinder; denn hierdurch wird die Egestorff'sche Maschine gegenüber den bekannten Viercylindermaschinen wesentlich vereinfacht und Wartung und Führung damit zugleich erleichtert. Die Steuerung gestattet in beiden Fahrtrichtungen verschiedene Füllungen für Hoch- und Niederdruckcylinder; bei der ausgestellten Maschine entsprechen etwa 40 % im Hochdruckcylinder 60 % im Niederdruckcylinder. Nach oben sind die Cylinder sattelförmig ausgebildet; sie umfassen den Kessel in seinem unteren Theile und sind mit demselben durch Schrauben verbunden, was eine Abweichung von der gewöhnlichen Plattenrahmenbauart bedingte und eine Verbindung von Barrenrahmen und Blechrahmen veranlasste, welche die Vortheile beider Konstruktionen zu vereinen strebt. Der Hauptluftbehälter ist auf dem vorderen Theile des Kessels aufgestellt und bildet somit gewissermaassen einen zweiten Dom. Die Steuerung erfolgt nach dem System von Borries; der Sandstreuer arbeitet mit Luftdruck nach dem System Brüggemann. Zum Schmieren der Kolben und Schieber ist auf der linken Seite der Maschine eine Schmierpumpe mit vier Presskolben aufgestellt, von wo aus die Hoch- und Niederdruckschieber mit Oel versehen werden. Bei einer ihrer Versuchsfahrten im Bereiche der Eisenbahndirektion Hannover hat die Maschine einen D-Zug von 40 Achsen im Gewichte von etwa 300 t in der Horizontalen mit 90 km Geschwindigkeit anstandslos befördert und mit demselben Zuge in einer Steigung von 1:200 etwa 70 km Geschwindigkeit erreicht. Bei der Bedienung zeigte sich, dass das Anziehen der Maschine aus allen Kurbelstellungen in stossfreier Weise erfolgte, wobei sich die getroffene Einrichtung einer vom Regulator bethätigten besonderen Frischdampfleitung nach den Niederdruckcylindern aufs beste bewährte. Selbst bei 110 km Geschwindigkeit zeigte die Maschine noch einen ruhigen Gang.

Von L. Schwartzkopff zu Berlin erschien in Paris eine $^2/_4$ gekuppelte Personenzugverbundlokomotive auf dem Plane, die vier Radsätze zeigt, von denen die beiden hinteren gekuppelt und die beiden vorderen Laufradsätze sind. Dampfcylinder, Schieberkästen und Steuerung sind ausserhalb der Hauptrahmen angebracht, die mehrfach und besonders gut versteift wurden. Die Last der Maschine wird nicht durch Zapfen, sondern durch Auflager an beiden Seiten des Drehgestelles auf letzteres übertragen, auf welche Auflager die Hauptrahmen sich unmittelbar auflegen. Auf die Achsbüchsen wird die Last vermittelst Hebel übertragen, welche aus je zwei Platten bestehen und zwischen denen die Tragfedern angeordnet sind. Der Langkessel wird aus dreicylindrigen Schüssen gebildet; der Dampfdom des Kessels liegt auf dem mittleren Schusse; die Siederohre liegen in lothrechten Reihen, in die Feuerbüchse ist ein Feuerschirm aus Chamott eingebaut. Die Steuerung erfolgt nach dem System von Borries; im Vorwärtsgang der Lokomotive entspricht ein Füllungsgrad im kleinen Cylinder von 40 % einem solchen im grossen Cylinder von 54 %. Es wird hierbei für die Vorwärtsfahrt bei einfacher Konstruktion der Steuerung eine vortheilhafte Dampfvertheilung erreicht. Bei der Rückwärtsfahrt ist allerdings damit die Vertheilung des Dampfes weniger günstig. Die Lokomotive ist mit Gasbeleuchtung, selbstschliessendem Wasserstande, Funkenfängern aus Drahtgeflecht, Dampfheizung usw. ausgerüstet. Die Verbindung des Tenderwasserkastens mit dem Untergestelle erfolgte in solcher Weise, dass der Wasserkasten abgenommen werden kann, ohne dass irgend welche Theile zerstört werden oder Undichtigkeiten entstehen.

Schliesslich findet sich auch eine deutsche Zahnradlokomotive auf der Ausstellung; es ist dies eine $^3/_4$ gekuppelte viercylindrige Reibungs- und zugleich Zahnradlokomotive, welche nach dem System Klose von der Maschinenfabrik Esslingen zu Esslingen erbaut worden ist. Die Lokomotive enthält für jeden ihrer Zwecke eine besondere Maschine, die beide unterhalb des Kessels gelagert sind. Während aber die Maschine für den Reibungsdienst an der Aussenseite der Rahmen liegt, befindet sich die andere, für den Zahnraddienst bestimmte Maschine innen zwischen den Rahmen und wird durch zwei besondere Dampfcylinder bethätigt, welche auf eine Kurbelwelle und damit auf ein kleines, auf ihr befestigtes Zahngetriebe von 15 Zähnen wirken. Letzteres greift in zwei grosse Zahnräder von je 34 Zähnen ein. Das vordere dieser beiden Räder ist auf der vorderen Kuppelachse, das hintere auf der Treibachse der Reibungsmaschine lose gelagert; sie haben beide seitliches Spiel, so dass sie sich in den Kurven verschieben können. Im Betriebe arbeiten beide Maschinen auf der Zahnstange stets gemeinschaftlich und sollen sich somit gegenseitig unterstützen, während auf den gewöhnlichen Reibungsstrecken und bei der Thalfahrt die äussere Maschine allein arbeitet, in welch' letzterem Falle übrigens der Dampfzutritt gänzlich abgesperrt ist. In den Zahnstangenstrecken können dann die Luftbremsen beider Maschinen mit ihren vier Cylindern als Kompressionspumpen eintreten, während auf den Reibungsstrecken nur die beiden Cylinder der Reibungsmaschine in Thätigkeit treten. Der Führer hat also auch auf der Thalfahrt die Maschine sicher in der Hand, ohne dass es nöthig ist, eine Wagenbremse im Zuge anzuziehen; dabei stehen ihm immerhin für den äussersten Fall noch eine Handbremse für die äussere Maschine und Hand- und Dampfbremsen für die innere Maschine zur Verfügung. Endlich ist noch zu erwähnen, dass in allen vier Cylindern mit Hochdruck oder aber in den äusseren Cylindern mit Hochdruck, in den inneren Cylindern mit Niederdruck, also mit Verbundwirkung gefahren werden kann.

Damit haben wir, soweit deutsche Lokomotiven in Betracht kommen, unseren Bericht über die Ausstellung erschöpft. Es erübrigt uns nunmehr, noch einige Worte über den Wagenbau zu sagen. In hervorragender Weise machen sich auch da die ausstellenden deutschen Firmen, insbesondere van der Zypen & Charlier, die Düsseldorfer Eisenbahnbedarfgesellschaft, die Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau, Gebrüder Gastell, die Waggonfabrik-Aktiengesellschaft vorm. P. Herbrand & Co. u. a. bemerkbar. Erhebliche Neuerungen sowie stärkere Abweichungen von diesen bekannten Modellen treten jedoch gerade nicht in die Erscheinung; der Hauptwerth ist vielmehr auf eine hoch solide und dabei auch künstlerisch schöne, in allen Theilen gelungene und abgerundete Leistung gelegt. Alles in allem muss den deutschen Firmen, welche die Ausstellung mit Eisenbahnbedarfsartikeln beschickt haben, zugestanden werden, dass sie durchweg das allerbeste lieferten und dass dies beste an der Spitze von alledem steht, was zur Zeit auf diesem Gebiete geleistet wird. Aber auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben damit viel Ehre eingelegt und dementsprechend Anerkennung gefunden; sie haben es mit diesen Klassen von besten Maschinen und Fahrzeugen deutlich gezeigt, welch' grossen Werth sie auf eine mustergültige Ausrüstung ihrer Linien legen.

Z. Zt. Schanghai, den 7. Oktober 1900.

Franz Woas.

Ein schwäbisches Wanderbuch.

In der Erkenntniss, dass zur Hebung des Personenverkehrs neben einer richtigen Gestaltung des Fahrplans und des Personentarifs eine den vielgestalteten Bedürfnissen des Publikums entsprechende Beschreibung des zu bereisenden Gebiets gehört, hat die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ein Wanderbuch für Württemberg und Hohenzollern herausgegeben, das den Eisenbahnreisenden und Wanderer vertraut machen soll mit dem schwäbischen Lande, welches auf verhältnissmässig kleinem Raum zusammengedrängt mit seinem Schwarzwald, seiner Alb, dem Bodensee, seinen waldigen Höhenzügen und rebumkränzten lieblichen Thälern, seinen zahlreichen Burgen und Ruinen eine Fülle von eigenartigen Schönheiten und Sehenswürdigkeiten bietet, wie kaum ein anderes Land. Das schwäbische Volk ist, wie bekannt, besonders reiselustig, und diese Reiselust wird durch 2 Vereine, den schwäbischen Albverein mit seinen 25 000 Mitgliedern und den Schwarzwaldverein, in jeder Weise gefördert; wenn ihm nun noch ein zuverlässiger und praktischer Führer zu den Reisen in seinem Heimathland an die Hand gegeben wird, so trägt dies zweifellos zur weiteren Belebung und zur Erleichterung des Reiseverkehrs bei. Die Aufnahme, die das erst vor kurzer Zeit erschienene inhaltreiche und gründliche Buch bis jetzt gefunden hat, und die Urtheile darüber zeugen denn auch dafür, dass die Herausgabe einem wirklichen Bedürfniss entgegengekommen ist. Möge das Werk auch dazu beitragen, den Nichtwürttemberger, dem die landschaftlichen Reize des Schwabenlandes meist viel zu wenig bekannt sind, zum häufigen Reisen in Schwaben zu veranlassen.

Die Bearbeitung des im Verlag der Union, deutsche Verlagsgesellschaft, erschienenen 515 Seiten enthaltenden Buchs wurde von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen dem Rechner des schwäbischen Albvereins, Gustav Ströhmfeld, übertragen, welcher sich als württembergischer Führer- und Wanderbuchschriftsteller bereits rühmlichst bekannt gemacht hat und der sich seiner mühevollen Arbeit unter Beiziehung tüchtiger Hilfskräfte in trefflicher Weise erledigt hat, in thatkräftiger, wirksamer Weise unterstützt durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen, welche die Durchsicht des Buchs und die Bearbeitung der bahntechnischen Abschnitte vollzog. Das Buch schildert in seinem ersten Abschnitt in erschöpfender Weise die allgemeinen Verhältnisse des württembergischen Bahngebiets, prognostisches und Landschaft, die Pflanzenwelt, das Klima, Einwohnerzahl, die wirthschaftlichen Verhältnisse, Industrie, Landwirthschaft, geschichtliches, kunstgeschichtliches, Mineralquellen und Bäder, Luftkurorte und Sommerfrischen. In dem zweiten Abschnitt, der die besonderen Verhältnisse des Bahngebiets behandelt, wird eine Darstellung des Bahnnetzes mit seinen Anschlüssen, der Geschichte und Technik des Bahnbaus sowie der wichtigsten Tarifbestimmungen gegeben. Der dritte Abschnitt enthält die Beschreibung der einzelnen Bahnlinien und Stationen mit deren nächster Umgebung. Die Ortsbeschreibung ist übersichtlich, kurz und doch alles bemerkenswerthe enthaltend. Nach der Beschreibung Stuttgarts folgt die der Bahnlinien und der an ihr gelegenen Orte nach dem amtlichen württembergischen Kursbuch, es wird eine Darstellung der technischen Verhältnisse und Besonderheiten der Bahnstrecke gegeben, der eine Schilderung der von der Bahn berührten Gegend in landschaftlicher und volkswirthschaftlicher Hinsicht folgt. Daran reiht sich die Beschreibung der einzelnen Orte. Die Entfernungen der einzelnen Orte sind dem Kursbuch entnommen. Der vierte Abschnitt trägt die Ueberschrift Wanderungen. Er enthält die Abtheilungen Schwarzwald, Muschelkalklandschaft — Hohenloher Ebene (mit Kocher-, Jagst- und Tauberthal), mittleres Neckarland, Strohgäu und oberes Gäu —, Keuper- und Liasland — Stromberg mit Heuchelberg, Löwensteiner Berge, Meinharden Wald, Waldenburger Berge, Limpurger Berge und Virngrund, Welzheimer Wald, Schurwald mit den Kaiserbergen, Filder und Schönbuch, Rammert und Kleiner Heuberg, die Baar —, die schwäbische Alb und Oberschwaben je ausgeschieden nach ihren einzelnen Theilen. Für jedes dieser Gebiete, deren Eintheilung die geologische Gliederung des Landes zu Grunde gelegt wurde, wird ein landschaftlicher Ueberblick gegeben, woran sich eine Beschreibung der Orte sowie Beschreibungen zusammenhängender Wanderungen und der Wanderungen von der Bahn aus anreihen. Mit grossem Geschick hat hier der Verfasser in 717 Nummern eine systematische Darstellung des ganzen schwäbischen Wandergebiets geliefert, wie sie wohl in keinem anderen derartigen Werke enthalten sein dürfte. Den letzten Theil des Buchs, das all' das vereinigt, was in einem Wanderbuch gesucht wird und das bei seinem vielseitigen Inhalt auch zugleich ein Buch für das Studium ist, bildet eine Nachtquartier- und Wirthschaftstafel mit Bezeichnung der Bahnhofwirthschaften. Das Register ist reichhaltig. Einen werthvollen Bestandtheil des Buchs bilden die zahlreichen Karten und Ansichten, eine Eisenbahnkarte, eine grosse Uebersichtskarte, in den Text eingedruckte, auf Grund von Handzeichnungen gefertigte panoramenartige Landschaftsbilder und für das Buch besonders gefertigte vortreffliche Bahnaussichtskärtchen, die die Bahnlinien in der Richtung, die die Beschreibung einhält, mit ihrer Umgebung wiedergeben und in denen durch Zeichen auf die Aussichten aufmerksam gemacht wird, die man von der Bahn aus hat. Der Druck und die Ausstattung des Werks verdienen alle Anerkennung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ueber zwei wichtige, dem preussischen Landeseisenbahnrath zugegangene Vorlagen** des Ministers der öffentlichen Arbeiten entnehmen wir der „Köln. Ztg." folgendes. Die eine der beiden Vorlagen betrifft eine Frachtermässigung für galizisches Petroleum. Eine grössere Anzahl preussischer Handelskammern hat diese Ermässigung beantragt, weil es erforderlich sei, den monopolistischen Bestrebungen der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaften und der damit gegebenen Gefahr einer ungemessenen Preissteigerung durch verstärkte Einfuhr aus anderen Ländern, insbesondere aus Galizien, entgegen zu wirken. Neben den meist kleineren und ungenügend ausgestatteten galizischen Raffinerien sind in neuerer Zeit in der Nähe der deutschen Grenze in Dzieditz, Oderberg und Mährisch-Ostrau grosse Raffinerien mit verbesserten Einrichtungen entstanden, deren Erzeugnisse nach den neuesten Untersuchungen den russischen gleichwerthig sind, so dass die Klagen der deutschen Abnehmer über die schlechte Beschaffenheit des galizischen Petroleums verstummt sind. Der österreichischen Petroleumindustrie kommt es darauf an, von diesen Raffinerien billige Sätze für die Einfuhr nach Deutschland zu erhalten, die sie in die Lage versetzen, den deutschen Markt in grösserem Umfange mit Petroleum zu versorgen. Die Eisenbahndirektion in Kattowitz befürwortet denn auch die Einführung eines Ausnahmetarifs für das Gebiet östlich der Elbe einschliesslich Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg (also in gleichem Umfange, wie solche für russisches und rumänisches Leuchtöl bestehen) auf der Grundlage eines Einheitssatzes von 3,5 ₰ für das Tonnenkilometer bei Entfernungen bis 200 km und 2,2 ₰ für Entfernungen über 200 km mit 6 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg. Die Einrechnung eines Einheitssatzes von 3,5 ₰ auf kürzere Entfernungen erachtet sie für ausreichend, da es dem galizischen Petroleum gelungen sei, im Bereiche dieser Zone sich bereits ein sicheres Absatzgebiet zu schaffen. Breslau, der bedeutendste Platz für den Petroleumhandel im Osten des Landes, würde danach bereits Frachtsätze nach dem Einheitssatze der zweiten Zone (2,2 + 6) erhalten. Berufungen auf die ins Auge gefasste Maassnahme zum Zwecke der Erlangung der gleichen Frachtvergünstigung für gereinigtes Petroleum von inländischen Versandorten sind nicht zu erwarten. Der den preussischen Staatsbahnen aus der Maassnahme erwachsende Einnahmeausfall hat sich ziffermässig nicht ermitteln lassen, wird aber nicht von Bedeutung sein. Der Landeseisenbahnrath wird um gutachtliche Aeusserung darüber ersucht, ob die Einführung der Frachtermässigung den inländischen Interessen entspricht oder ob und welche Bedenken derselben etwa entgegenstehen. — Die zweite Frage betrifft Tarifirung von Holzkohle, für die der „Nordwestdeutsche Verein für Holzhandel und Holzindustrie" (Arnsberg) eine Rückversetzung

aus dem Ausnahmetarif 2 in den Spezialtarif 3, also eine Tariferhöhung beantragt, die die Sendungen aus Oesterreich Ungarn um etwa 10 % des Werthes inländischer Buchenholzkohle vertheuern und dadurch den deutschen Holzkohlenherstellern eine wesentliche Hilfe bringen soll. Unterstützt ist dieser Antrag durch den Verein für chemische Industrie in Mainz. Aufs entschiedenste bekämpft wird der Antrag von den Holzverkohlungswerken in den östlichen Provinzen, die auf den Absatz nach West- und Süddeutschland angewiesen sind und nur bei niedrigster Tarifstellung dahin verfrachten können, und von der Eisenspalterei Hoffmann & Motz in Eberswalde, die besorgen, dass die Holzkohlenverbraucher die mit der Frachterhöhung eintretende Preissteigerung allein würden tragen müssen. Was die finanzielle Wirkung der Maassnahme anbelangt, so würden die preussisch-hessischen Staatsbahnen unter Zugrundelegung der Versandmengen vom Jahre 1899 eine Mehreinnahme von 32000 ℳ haben. Der Landeseisenbahnrath wird um eine gutachtliche Aeusserung darüber ersucht, ob die Tariferhöhung für Holzkohle im wirthschaftlichen Interesse des Landes liegt.

— **Verhütung von Hochwassergefahren.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die Regierungspräsidenten, die Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare gerichteten Erlasse darauf hingewiesen und es den zuständigen Behörden allgemein zur Pflicht gemacht, dass bei den landespolizeilichen Prüfungen von Eisenbahnbauprojekten alle betheiligten Behörden und Interessenten vor der Planfeststellung gegebenenfalls auch darüber eingehend zu hören sind, ob und inwiefern durch eine geplante Bahnanlage etwa Hochwassergefahren herbeigeführt werden können.

— **Erhöhung des Ladegewichts der doppelbödigen Viehwagen.** Da nach den im Bereich der preussischen Staatsbahnverwaltung angestellten Erhebungen die Erhöhung des Ladegewichtes bei den vorhandenen doppelbödigen Viehwagen zu 10 t Ladegewicht und bis zu 17 qm Bodenfläche (Ve-Wagen) auf 12,5 t und bei den gleichen Viehwagen mit mindestens 17 qm Bodenfläche (Vel-Wagen) auf 15 t nicht unerhebliche Kosten erfordert, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass von der allmählichen Umänderung dieser Wagen Abstand genommen und dem Bedürfniss zur Anwendung tragfähigerer Kleinviehwagen durch Neubeschaffung von Ve-Wagen mit 12,5 t und Vel-Wagen mit 15 t Ladegewicht Rechnung getragen werden soll.

— **Benutzung von Fahrtausweisen über kürzere oder gleichlange Bahnwege.** Von einer Dienststelle der preussischen Staatsbahnen war die Benutzung einer Rückfahrkarte über einen kürzeren Weg, die nach den besonderen Bestimmungen zu § 12 der Verkehrsordnung im Theil II der Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarife zulässig war, auf der Hinfahrt beanstandet worden. Dies war unrichtig, da nach den angeführten Bestimmungen Rückfahrkarten sowohl auf der Hin-, als auch auf der Rückfahrt für einen kürzeren oder gleichlangen Weg benutzt und zu diesem Zwecke umgeschrieben werden können. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die nachgeordneten Eisenbahndirektionen angewiesen, die Dienststellen hierauf besonders aufmerksam zu machen. Zur Vermeidung aller Weiterungen werde es sich im übrigen empfehlen, wo dies noch nicht geschehen, Rückfahrkarten oder sonstigen Fahrtausweisen, die neben den Karten für die nächsten Reisewege auch für einen längeren Bahnweg besonders aufgelegt werden, die Geltung auch über die kürzeren Wege durch Aufdruck ausdrücklich beizulegen.

— **Abänderung der Gewerbeordnung.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass nach Artikel 10 des am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Gesetzes vom 30. Juni d. J., betr. die Abänderung der Gewerbeordnung (R.-G.-Bl. S. 321), in den in §§ 133aa und 133ac a. a. O. bezeichneten Fällen mit den technischen Hilfskräften, die ausserhalb des Beamtenverhältnisses in den der Gewerbeordnung unterliegenden Betrieben der Eisenbahnverwaltung (den Werkstätten usw.) beschäftigt werden, eine für beide Theile gleiche Kündigungsfrist, welche nicht weniger als einen Monat betragen darf, zu vereinbaren ist und die Kündigung nur für den Schluss eines Kalendermonats zugelassen werden kann. — Ferner sind nach Artikel 11 des Gesetzes, da von dem Bundesrath auf Grund des § 114a, Abs. 1 besondere Bestimmungen noch nicht erlassen sind, für die in den Werkstätten beschäftigten minderjährigen Arbeiter Lohnzahlungsbücher einzurichten. Das Lohnzahlungsbuch muss den Namen des Arbeiters, Ort, Jahr und Tag seiner Geburt, Namen und letzten Wohnort seines gesetzlichen Vertreters und die Unterschrift des Arbeiters enthalten. In dasselbe ist der Löhnungszeitraum und der Betrag des verdienten Lohnes einzutragen.

— **Eisenbahnunfall bei Kaldenkirchen.** In der Untersuchung über diesen schon in Nr. 89 gemeldeten Eisenbahnunfall wurde folgendes festgestellt: Auf der noch im Bau begriffenen Kleinbahn Kaldenkirchen-Bracht-Brüggen fuhr am 12. d. Mts. früh gegen 7 Uhr in der Nähe des Brachter Bahnhofes ein Arbeiterzug. 17 Arbeiter befanden sich auf einem vor der Lokomotive fahrenden, mit niedrigen Seitenbracken versehenen Kieswagen. Ohne sich von der richtigen Lage der Weiche vorher zu überzeugen, fuhr der Maschinist über die Weiche hinaus. Diese stand halb offen, und so gerieth der Arbeiterwagen in die gerade Strecke, während die Maschine in die Weiche hineinfuhr. Hierbei kippte der Arbeiterwagen um und erschlug sieben Arbeiter. Fast sämmtliche sieben Leute hatten schwere Schädelbrüche, der Tod war sofort eingetreten. Ausser diesen wurde ein Arbeiter durch Schädelbruch und Rückgratverletzung so schwer betroffen, dass an seinem Aufkommen gezweifelt wird. Andere Arbeiter erlitten Knochenbrüche, wieder andere wurden aus dem Wagen in den Bahngraben geschleudert und kamen mit heiler Haut davon. Der Landrath des Kreises Kempen und der Untersuchungsrichter des Landgerichts Cleve haben auf der Unglücksstätte den Thatbestand aufgenommen. Der Maschinist und der Heizer der Lokomotive wurden in Haft genommen.

— **Im Umschlagsverkehr des Düsseldorfer Rheinhafens** haben sich Missstände dadurch ergeben, dass dort jährlich nur etwa 100000 t Güter von der Bahn zum Schiff verladen werden, während das dreifache dieser Gütermenge dort zu Schiff behufs Bahnverladung angebracht wird (s. Nr. 66 S. 1009 d. Ztg.). Um dem hieraus sich häufig ergebenden Wagenmangel entgegen zu arbeiten, hat der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge die Düsseldorfer Handelskammer aus Anlass von zahlreichen ihr zugegangenen Klagen bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld den Antrag eingebracht, dass man den Hafen ausserhalb der Verpflichtung stelle, wonach die Eisenbahndirektionen genöthigt sind, bei drängender Nachfrage in anderen Bezirken dorthin Wagen ohne Rücksicht auf den eigenen Bedarf abzugeben. Die Kammer verwies dabei auf die Eigenart des Umschlagverkehrs vom Schiff auf die Eisenbahn. Die Eisenbahndirektion hat allerdings zugesagt, dass sie nach Möglichkeit für den Hafen sorgen werde und versichert, dass dies auch jetzt schon geschehe, den Antrag selbst aber hat sie abgelehnt. — Die Kammer glaubt jedoch, sich bei diesem Bescheide nicht beruhigen zu sollen.

— **Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel.** Von der Eisenbahndirektion Elberfeld sind in Gemeinschaft mit dem Regierungspräsidenten von Holleuffer kürzlich die Betriebsvorschriften für die Schwebebahn festgestellt worden. Von allgemeinem Interesse ist aus den Bestimmungen, dass sämmtliche Wagen mit Tragfedern und an beiden Stirnseiten mit federnden Zug- und Stossvorrichtungen sowie mit Auflaufvorrichtungen versehen sein müssen, damit ein möglichst stossfreies Einfahren in die Haltestellen erreicht wird und Seitenschwankungen der Wagen beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste auf den Haltestellen vermieden werden. Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit durch den Betriebsleiter einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, die sich auf sämmtliche Theile und die Ausrüstung der Wagen erstrecken muss. Die Untersuchung ist spätestens ein Jahr nach der ersten Fahrt und sofort nach jeder umfangreichen Ausbesserung vorzunehmen und ist alljährlich zu wiederholen. Die Gleisanlage mit sämmtlichen Sicherheitsvorrichtungen und elektrischen Leitungen muss täglich mindestens einmal auf ihren ordnungsmässigen Zustand untersucht werden. Die gesammte Eisenkonstruktion und ihre Lagerung ist von Zeit zu Zeit auf ihre richtige Lage zu untersuchen, während die Eisenkonstruktion auf die Zuverlässigkeit der einzelnen Verbindungen jährlich mindestens ein Mal genau zu prüfen ist. Mehr als zwei Wagen dürfen in keinem Zuge laufen. Sämmtliche Wagen müssen mit einer elektrischen Bremse, Westinghouse Luftbremse und mit einer Handbremse versehen sein, die jederzeit und schnell gehandhabt werden kann. Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit ist auf 30 km in der Stunde festgesetzt. Eine grössere Fahrgeschwindigkeit kann mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugelassen werden. Bei Ein- und Ausfahrt in den Schwebebahnhof Vohwinkel ist die Fahrgeschwindigkeit auf 10 km in der Stunde zu ermässigen. Züge dürfen nur in Blockabstand einander folgen.

— **Gera-Meuselwitz-Wuitz.** In das Handelsregister des Amtsgerichts I in Berlin ist die Aktien-Gesellschaft in Firma Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn Akt.-Ges. mit dem Sitze zu Berlin und einem Grundkapital von 2253000 ℳ eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Gera-Reuss über Kayna und Spora nach Meuselwitz und Wuitz-Stumsdorf. Vorstand ist Regierungsbaumeister a. D. Quandt in Schöneberg.

— **Der württembergische Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht** ist am 9. d. Mts. mit Rücksicht auf den leidenden Zustand seiner Augen in den Ruhestand getreten. Er hat in seiner 30jährigen Thätigkeit als Minister seit 1873 auch das Verkehrswesen seines Landes geleitet und sich auf diesem Gebiet grosse Verdienste erworben. In dem an ihn gerichteten, sehr warm gehaltenen königlichen Dankschreiben vom 9. d. Mts. heisst es u. a.: „Ihrer Umsicht und Thatkraft ist es zu danken, dass unsere Verkehrsanstalten mit der fortschreitenden Entwickelung und den sich immer steigernden Anforderungen des heutigen Verkehrslebens gleichen Schritt gehalten haben." In der deutschen Presse wird allgemein das segensreiche vaterländische Wirken des greisen Staatsmannes anerkannt, der die Interessen seines Heimathlandes mit denen des Reichs stets in Einklang zu bringen wusste. Sein Nachfolger als Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten und damit auch des Verkehrswesens und der Eisenbahnen insbesondere ist Freiherr von Soden, der in weiteren Kreisen als Guvernör von Kamerun und später von Ostafrika sich einen guten Namen gemacht hat.

— **Der Verband der bayerischen Eisenbahner** hatte sich mit einer Eingabe an das bayerische Staatsministerium gewandt, in welcher für die Verkehrsbeamten um Abgabe von Kohlen aus den Beständen der Eisenbahnverwaltung gebeten wurde. Auf dies Gesuch ist dem „Eisenbahner" zufolge jetzt durch die Generaldirektion im Auftrage des Staatsministeriums ein Bescheid dahin ergangen, dass die vorhandenen Vorräthe und noch zu erwartenden Lieferungen zu knapp bemessen seien, um eine solche Abgabe ausführbar erscheinen zu lassen. Auch sei die Eisenbahnverwaltung zur Zeit nicht in der Lage, die Lieferung von Kohlen für Einkaufsverbände ihres Personals zu den für die Staatseisenbahnen bestehenden Preisen zu vermitteln oder sonstige Vergünstigungen für den Kohlenbezug dieser Verbände zu erwirken. In Frage könnte nur kommen, ob nicht bei Abschluss neuer Verträge über die künftigen Kohlenlieferungen auch der Kohlenbezug des Eisenbahnpersonals Berücksichtigung finden könnte, was jedoch keinesfalls noch für die jetzt begonnene Winterzeit zur Entscheidung gebracht werden könne.

— **Die Fahrordnung für Kraftwagen**, welche von der Verkehrsabtheilung des Berliner Polizeipräsidiums ausgearbeitet und den zuständigen Ministern des Innern und der öffentlichen Arbeiten vorgelegt worden ist, hat, wie der „Berl. Akt." vernimmt, die Genehmigung erhalten. Die neuen Bestimmungen dürften durch Ministerialerlass in Kraft treten, so dass sie in der gesammten Monarchie gleichmässig Anwendung finden würden. In einzelnen Provinzen sollen indessen Abweichungen zugelassen werden, welche sich nach den örtlichen Gelände- und Verkehrsverhältnissen richten. Diese Abweichungen sind jedoch derart, dass sie dem Kraftwagenführer beim Uebergang von einer Provinz in die andere keinerlei Schwierigkeiten bereiten werden. Die Fahrgeschwindigkeit dürfte im allgemeinen bis zu 14 km in der Stunde zugelassen werden, einschränkende Bestimmungen sind nur für diejenigen Strassen und Plätze in Aussicht genommen, in denen ein lebhafterer Verkehr stattzufinden pflegt, die wegen ihrer geringen Breite ohnehin nur mit Vorsicht befahren werden können, an Strassenkreuzungen usw. Vom allgemeinen ordnungs- und sicherheitspolizeilichen Standpunkte aus wird künftig an die Kraftwagen die Forderung gestellt werden, dass ihre technische Einrichtung jedwede Entzündungsgefahr, die Verunreinigung der Strassen durch Säure usw., die Belästigung des Publikums durch übermässiges Geräusch, Entwickelung übler Gerüche usw. ausschliesst. Die neue Fahrordnung für den Stadtkreis Berlin und die Provinz Brandenburg wird voraussichtlich in einigen Wochen veröffentlicht werden; die für die anderen Provinzen zu erlassenden Fahrordnungen werden dann im Laufe des Winters nachfolgen, so dass der Kraftwagenverkehr bis spätestens zum 1. April in der ganzen Monarchie geregelt sein wird.

— **Ostafrikanische Mittellandbahn.** Dem deutschen Bundesrath ist der Etat für das Auswärtige Amt zugegangen. Dieser Etat enthält die langersehnte Forderung zur Herstellung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro. Als erste Rate sind 2 000 000 ℳ eingestellt. Die Kosten für den ganzen Bahnbau sind auf 15 000 000 ℳ veranschlagt. In einer ausführlichen Denkschrift wird ausgeführt, es sei versucht worden, den Bau einer Bahn von Dar-es-Salaam zunächst bis Tabora mit Zuhilfenahme einer Zinsgarantie seitens des Reichs durch eine Privatgesellschaft zu verwirklichen. Diese Versuche seien bisher erfolglos geblieben, werden aber fortgeführt. Für den Fall des Scheiterns bleibt bei der Wichtigkeit, welche der Angelegenheit beiwohnt, nur übrig, den Bau auf Reichskosten in das Auge zu fassen. Zu diesem Behuf ist diese erste Rate gefordert.

— **Usambarabahn.** Dem eben besprochenen Etat beigefügt ist auch der Voranschlag der Betriebseinnahmen und Ausgaben der fertiggestellten Strecke der Usambara-Eisenbahn für das Rechnungsjahr 1901. Die Einnahmen sind angesetzt mit 142 800 ℳ (102 000 Rupien zu 1,40 ℳ), die Ausgaben mit 142 210 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von 590 ℳ ergibt. Beigelegt ist auch ein vom Oberstleutnant Gerding ausgearbeiteter Bericht über allgemeine Verkehrsverhältnisse in Ostafrika.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Klutmann, bisher in Unterköditz, ist zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. versetzt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im September d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 16 343 558 Personen und 9 518 461 t Güter befördert; hierfür wurde eine Gesammteinnahme von 56 257 613 Kr. erzielt, das ist für das Kilometer 2 920 Kr. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 14 314 861 Personen und 8 932 848 t Güter 52 117 710 Kr. oder für das Kilometer 2 812 Kr.; daher ergibt sich für den Monat September d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3,8 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende September d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 121 447 864 Personen und 76 455 715 t Güter, gegen 107 769 760 Personen und 73 151 002 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf 443 150 246 Kr., im Jahre 1899 auf 422 815 707 Kr. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 19 117 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 18 353 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des vorerwähnten Zeitabschnittes auf 23 181 Kr., gegen 23 038 Kr. im Vorjahre, das ist um 143 Kr. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 30 908 Kr., gegen 30 717 Kr. im Vorjahre, das ist um 191 Kr., mithin um 0,6 % günstiger.

— **Die Betriebslänge des österreichischen Staatsbahnnetzes** beträgt gegenwärtig 11 366 km. Dasselbe zerfällt in 11 Staatsbahndirektionsbezirke und zwar: Wien 848 km, Linz 948,4 km, Innsbruck 699,1 km, Villach 1 177,1 km, Triest 309,6 km, Pilsen 1 410,2 km, Prag 1 413,1 km, Olmütz 628 km, Krakau 1 131,2 km, Lemberg 1 157,2 km, Stanislau 1 644,1 km.

— **Die Kaufschillingsfrage der Südbahn.** In deutschen Blättern wurden in der letzten Zeit vielfach Nachrichten verbreitet, wonach drei Hauptforderungen der deutschen Aktionäre der Südbahn als angeblich erfüllbar demnächst der Entscheidung zugeführt werden sollen: die Rückerstattung der Kaufschillingsschuld, die geringere Ausstattung der Obligationenreserve und die theilweise Wiederaufnahme der Aktienverloosung. Vorläufig steht nur die Kaufschillingsfrage im Vordergrunde. Wie erinnerlich, hat die Südbahn zu Beginn des Monates Oktober eine Eingabe an die Regierung gerichtet, es möge ihr gestattet werden, die Kaufschillingsraten auf Kapitalskonto zu buchen. Die Regierung hat diese Eingabe noch nicht erledigt, doch dürften in nicht allzuferner Zeit hierüber Verhandlungen mit den Vertretern der Südbahn eingeleitet werden.

— **Lokalbahnprojekt Taus-Tachau.** Unter den in Erörterung stehenden böhmischen Lokalbahnprojekten wird demjenigen einer Lokalbahn von Taus nach Tachau reges Interesse entgegengebracht. Diese Lokalbahn würde die von der Kaiser Franz Josefbahn ausgehende gesetzlich sichergestellte Lokalbahn Schweissing-Haid in Haid berühren und in die Endstation der gleichfalls sichergestellten, von der Kaiser Franz Josefbahn ausgehenden Lokalbahn Plan-Tachau in Tachau einmünden. Nach den vom böhmischen Landesausschusse in Aussicht genommenen Finanzirungsverhältniss wären 70 % des Kapitals vom Staate zu decken, während das Land die Verpflichtung auf sich nehmen würde, die Interessentenbeiträge auf 30 % zu ergänzen.

— **Fahrpreisermässigung für mittellose Ausländer.** Die österreichisch-ungarische Eisenbahndirektorenkonferenz hat beschlossen, allen fremden, mittellosen, in ihre Heimath zurückkehrenden Angehörigen derjenigen Staaten unterschiedslos und allgemein eine 50prozentige Fahrpreisermässigung in der III. Wagenklasse zu gewähren, deren sämmtliche maassgebenden Bahnverwaltungen sich zur Gewährung mindestens der gleichen Begünstigung für österreichische Staatsangehörige verpflichten. Dieser Beschluss dürfte bereits demnächst zur Durchführung gelangen.

— **Die Südbahn und die Adriahäfen.** Die Südbahn, welche sich im Jahre 1880 vertragsmässig verpflichtet hatte, im Verkehre zwischen ihren ungarischen Stationen und Fiume niemals höhere Tarife zu berechnen als für Triest, hat bis zum 1. Januar d. J., wo neue Kartellvereinbarungen mit den ungarischen Staatsbahnen ins Leben traten (das bisher bestandene Kartell war von den Staatsbahnen gekündigt worden), über ihre Verpflichtung hinaus nicht nur von ihren ungarischen Stationen, sondern auch von ihren österreichischen Stationen stets ganz gleiche Frachtsätze für Fiume und Triest berechnet und so die beiden Hafenplätze vollständig gleichmässig behandelt. Nach dem obenerwähnten neuen Kartell jedoch ist die Verkehrsregelung nach den von den ungarischen Staatsbahnen verlangten Grundsätzen derart erfolgt, dass der Güterverkehr zwischen Ungarn und Fiume ausschliesslich über ungarisches Gebiet zu führen sei, und dass von ungarischen Südbahnstationen nach Fiume und umgekehrt billigere Frachtsätze zur Verfügung gestellt werden müssen als für Triest. Gegenüber dem aus ungarischen Kreisen gegen die Südbahn erhobenen Vorwurf, dass sie durch ihre Tarifpolitik Triest zum Nachtheile von Fiume berücksichtige, kann darauf hingewiesen werden, dass diese im Interesse des Fiumaner Verkehrs getroffenen Vereinbarungen der Südbahn grosse Opfer auferlegen. Was den Verkehr mit Triest anbelangt, so ist es nur natürlich, wenn im rein österreichischen Verkehr nach Triest billigere Frachtsätze zur Verfügung gestellt werden als nach Fiume, um so mehr, als an den österreichisch-adriatischen Verbandtarifen auch österreichische Bahnen betheiligt sind, welche selbstredend nur den Triester Verkehr begünstigen und für Triest weitaus billigere Frachtsätze als für Fiume berechnen; ebenso wie umgekehrt die ungarischen Bahnen für Fiume bedeutend billigere Sätze zur Verfügung stellen als für Triest.

— **Entwerthung eines nächst der Bahn liegenden Hauses infolge des Bahnbetriebes.** Der Eigenthümer eines Hauses nächst der Wiener Stadtbahn belangte, gestützt auf § 10, lit. b der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien auf Zahlung eines Entschädigungsbetrages von 22750 fl. mit der Behauptung, dass sein Haus durch den Bau und Betrieb der Gürtellinie der Stadtbahn entwerthet worden sei, indem hierdurch insbesondere der Licht- und Luftzutritt beschränkt, die Aussicht benommen sei, die Bewohner durch den Lärm und das Geräusch belästigt werden, der Bauzustand gelitten habe und dadurch der Miethwerth herabgemindert sei. Die erste Instanz sprach, gestützt auf das Gutachten der Sachverständigen, dem Kläger den Betrag von 14800 fl. zu. Das Berufungsgericht hat das Urtheil bestätigt und der Oberste Gerichtshof hat der Berufung der Beklagten, in welcher falsche Auslegung des Eisenbahnkonzessionsgesetzes geltend gemacht wurde, gleichfalls keine Folge gegeben und in der Begründung seiner Entscheidung darauf hingewiesen, dass durch den angeführten § 10, lit. b des Konzessionsgesetzes den Eisenbahnunternehmungen eine weit über die Bestimmungen des allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches betreffs des Schadenersatzes und über die Norm des § 364 A. B. G.-B. hinausreichende Ersatzpflicht auferlegt wurde. Diese ausgedehntere Ersatzpflicht bilde eben eine Ausgleichung gegenüber den den Eisenbahnunternehmungen im § 9 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes eingeräumten besonderen Rechten und beruhe auf dem Grundsatze, dass die Konzession zu einem Eisenbahnbau und -Betriebe noch keineswegs die Ermächtigung zu unverantwortlicher Schadenszufügung in sich fasse. Der fragliche § 10, lit. b normire also nicht nur, dass die Eisenbahnunternehmung selbst dann hafte, wenn sie kein Verschulden (§ 1294 A. B. G.-B.) treffe, sondern auch, dass sie nicht nur für einen unmittelbar durch einen direkten Eingriff in das Rechtsgebiet eines Dritten verursachten, sondern für jeden, wenngleich nur mittelbar durch den Bau und Betrieb der Bahn an angrenzenden Gebäuden und Grundstücken hervorgerufenen Schaden zu haften habe. Die zweite Instanz habe daher mit vollem Rechte auf Grund der Feststellung, dass der Kläger durch den Bau und Betrieb der Wiener Stadtbahn an seinem Hause einen Schaden in der Höhe von 14800 fl. erleide, den beklagten Theil zum Ersatze desselben verurtheilt.

Vereinsausland.

— **Ueber das gemeldete Eisenbahnunglück bei Choisy-le-Roi** entnehmen wir dem „Hamb. Korresp." folgendes: Der 10 Uhr 56 Min. Vormittags von Paris abgehende Schnellzug der Orléansbahn hat fahrplangemäss an der Station Choisy-le-Roi ohne Aufenthalt vorüberzufahren. Der Lokomotivführer pfiff mehrmals vor der Station und fuhr dann wieder mit Volldampf weiter. Ob er dabei ein Versehen gemacht hat, indem er ein Wartesignal übersah, wird schwerlich festgestellt werden können, da der Unglückliche bei dem darauf folgenden Zusammenstosse seinen Tod gefunden hat. Der Schnellzug brauste also in die Station ein, wo der eben angelangte Personenzug, der nur bis Choisy-le-Roi geht, noch auf dem Hauptgleise stand, während die Signale, den Angaben des geretteten Zugführers zufolge, angezeigt haben sollten, er sei bereits auf das Nebengleise überführt worden. Zwar gelang es dem Führer, noch im letzten Augenblicke Gegendampf zu geben, aber das konnte den furchtbaren Anprall nur in unerheblichem Maasse abmildern. Der Schnellzug fuhr auf den Personenzug, der sich eben leerte, auf und seine Lokomotive kletterte auf den den Personenzug abschliessenden Güterwagen, den sie natürlich gänzlich zertrümmerte. Dann fiel sie nach links um, was gleichfalls als ein besonders glückliches Moment bezeichnet werden muss; denn wäre sie nach der anderen Seite gesunken, so hätte sie sicher die Entgleisung eines eben nach Paris abgehenden Personenzuges veranlasst. Die Fahrgäste des Personenzuges hatten noch Zeit gehabt, ihre Abtheile zu verlassen, und kamen so mit dem blossen Schrecken davon. Dagegen wurden die beiden ersten Wagen des Schnellzuges buchstäblich zermalmt und aus den Trümmern tönten herzzerreissende Angstrufe und Schmerzensschreie. Die Rettungsarbeiten wurden mit geradezu bewunderungswürdiger Schnelligkeit in Angriff genommen, da die Löschmänner von Choisy-le-Roi fast augenblicklich zur Stelle waren. Zwei der braven Leute trugen infolge ihres unerschrockenen Eingreifens sehr schwere Verletzungen davon. Bald langten auch die Gendarmen des Ortes und Pariser Schutzleute unter der Leitung des Direktors der städtischen Polizei Couny an, denen kurz darauf der Bautenminister Baudin und der Polizeipräfekt Lépine folgten. Die Bergung der furchtbar verstümmelten 8 Todten und 16 Verwundeten — unter den ersteren befinden sich der Maschinist und der Heizer des Schnellzuges — war trotz der wilden Panik, die unter all' den auf dem Bahnhofe anwesenden Personen herrschte, in kurzer Zeit erfolgt, und bereits um 3 Uhr langte der Leichenzug auf dem Orléansbahnhofe an, auf dem sich eine angstvolle Menge zusammendrängte. Die Untersuchung hat bisher ergeben, dass jedenfalls den Weichensteller ein grosser Theil der Schuld trifft.

— **Schaffung eines Betriebskapitals für die russischen Staatsbahnen.** Bisher haben die Staatseisenbahnverwaltungen ohne ein eigenes Betriebskapital gewirthschaftet. Hierbei haben sich dann begreiflicherweise Unbequemlichkeiten mannigfacher Art herausgestellt. Um diese zu beseitigen, ist nunmehr durch ein Gesetz festgelegt, dass und wie viel den Staatsbahnen zu diesem Zwecke in baarem Gelde oder auch in Materialienvorräthen und anderen Gebrauchsgegenständen, die zum Aufrechterhalten des Betriebes, der rechtzeitigen Ausführung von Arbeiten und vortheilhaftem Ankauf von Material dienen, zu überweisen ist. An der Nothwendigkeit eines solchen Betriebskapitals, meinen russische Blätter, welches jedes Handels- oder Industrieunternehmen besitzt, kann wohl nicht gezweifelt werden. Die Privateisenbahnen besitzen thatsächlich solche Kapitalien. Die Staatseisenbahnen, sowohl die unmittelbar von dem Staate gebauten als auch die später angekauften, haben dagegen bisher solche Kapitalien nicht besessen. Die nöthigen Vorräthe an Materialien und Gebrauchsgegenständen wurden aus den für die Betriebsausgaben bestimmten Mitteln angeschafft. Auf diese Lücke in der Eisenbahnwirthschaft ist schon wiederholt von verschiedenen Ressorts hingewiesen worden, das Ministerium der Verkehrsanstalten hat sich mit dieser Frage schon seit 1896 beschäftigt, bevor der wichtige Gegenstand so weit gedeihen konnte, dass die Frage in Form eines Gesetzes zum Austrage kam. Es bedurfte umfangreicher Erhebungen und Erwägungen, als deren Ergebniss das neue Gesetz zu nennen ist, welches diese wichtige Eisenbahnfrage endgültig regelt. Das neue Gesetz umfasst die gesammten Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der mittelasiatischen und der sibirischen, wobei die Gesammtsumme der Betriebskapitalien der übrigen 18 Verwaltungen auf 51955000 R. festgesetzt ist. Die Höhe des Betrages der Betriebskapitalien der einzelnen Bahnen wird von den Ministern der Verkehrsanstalten, der Finanzen und des Reichskontrolörs bestimmt. Für das Inkrafttreten des neuen Gesetzes, der Ergänzung der Materialienvorräthe und des bestimmten Betriebskapitals ist eine sehr kurz bemessene Frist angesetzt worden.

— **Die Unfälle auf der baltischen und der Transkaukasusbahn am 13./26. Oktober d. J.** Zwei schwere Eisenbahnunfälle fanden am 13./26. Oktober auf den russischen Bahnen statt. Der Zeit nach ereignete sich zuerst der Unfall auf der baltischen Bahn, über den die „Nowoje Wremjä" berichtet, dass auf dem Posten an der vierten Werst bekannt war, dass der Oranienbaumer Zug herankomme; doch wurden die Reisenden des Gatschinazuges nicht aufgefordert, die Wagen zu verlassen, sondern dem heranbrausenden Zuge ein Bahnwächter entgegengesandt, der durch Hornsignale und durch Schwenken der rothen Flagge den Zug aufhalten sollte. Gegen 50 Personen sind verletzt, darunter drei schwer. Wie der „Ssew. Kur." an-

gibt, erfolgte der Zusammenstoss gegen 10½ Uhr; das Verbandzeug wurde aber erst um 11 Uhr 50 Minuten vom baltischen Bahnhof in einem gewöhnlichen Güterwagen abgeschickt, in dem auch die Verwundeten nach Petersburg befördert wurden. Ferner erzählen die russischen Blätter, dass die Reisenden beider Züge zu Fuss nach Petersburg wandern mussten, da der Umsteigeverkehr auf dieser Strecke erst gegen 5 Uhr Nachmittags eingerichtet wurde. Auch soll einer der verletzten Reisenden im ärztlichen Kabinet sich beschwert haben, dass ihm Geld und eine Taschenuhr aus seinem Reisesack abhanden gekommen sei. Wir bringen diese Angaben aus den russischen Blättern, schreibt die „St. Petersh. Ztg“, natürlich mit dem Vorbehalt, sie richtig zu stellen, sobald amtliche Mittheilungen darüber vorliegen werden.

Der zweite, wie es scheint sehr viel schwerere Unfall trug sich auf der Transkaukasusbahn zu. Die „Now. Ob.“ theilt über dieses Eisenbahnunglück das folgende mit: Um 6½ Uhr Abends sollten in Grakali der Güterzug 109 und der Personenzug Nr. 6 kreuzen, und zwar befand sich der letztere auf der Station bereits in Erwartung des ersteren. Als der diensthabende Gehilfe des Stationsvorstandes telegraphisch von Grakali aus benachrichtigt wurde, dass der Güterzug dort abgelassen sei, glaubte er, der Zeit nach, annehmen zu dürfen, dass der Zug bereits auf der Station eingetroffen sei, und liess den Personenzug abfertigen. Kaum war das geschehen, so merkte er, dass er sich versehen habe, denn es befand sich kein einziger Zug auf dem Bahnhof. Wohl wurden sofort Warnungssignale abgegeben, aber es war schon zu spät. Kaum hatte der Personenzug die Brücke über den Kur passirt und war bei der nächsten Gleiskrümmung angelangt, als der Maschinist in einer Entfernung von 100 Faden (= 213,35 m) die Lichter des heranbrausenden Güterzuges bemerkte. Sofort ertönten die Signale und der Personenzug wurde mit Hilfe der Westinghousebremsen sofort zum Stehen gebracht. Der Lokomotivführer des Güterzuges gab seinerseits gleichfalls Gegendampf, doch ohne Erfolg, denn es war unmöglich, die Wucht der 40 mit Masut beladenen Kesselwagen auf eine so kurze Entfernung zu hemmen; die Lokomotive, obgleich ihre Räder sich rückwärts drehten, wurde unaufhaltsam vorwärts geschoben. Ein furchtbarer Stoss, ein Krachen und Dröhnen — und alles war zu Ende! Entsetzliches Schreien und Stöhnen wurde vernommen. Die grosse Zahl der Todten und Schwerverletzten bot einen traurigen Anblick dar. Von den 40 Kesselwagen waren nur 8 unversehrt geblieben, die übrigen waren theils stark beschädigt, theils lagen sie in Trümmern in dem See des ausgeflossenen Masuts. Sehr viele Personen sind mit leichten Verletzungen davongekommen. Man befürchtet, dass unter den noch nicht weggeräumten Trümmern nicht wenig Opfer begraben liegen.

— **Anatolische Eisenbahngesellschaft.** Laut den in Berliner Zeitungen veröffentlichten Anzeigen gelangen nunmehr die Aktien dieser Gesellschaft an der Börse zur Einführung. Dem Prospekt sind folgende interessante Einzelheiten zu entnehmen.

Die Konzessionen der Gesellschaft laufen auf 99 Jahre, und zwar für die Linien Haidar Pascha-Ismid-Angora und die Zweigbahn Hamidjé-Adahazar vom Jahre 1888 ab, für die Linie Eskischehir-Konia und die Häfen vom Jahre 1893 ab gerechnet. Das Bahnnetz, als eingleisige Normalspurbahn gebaut, umfasst eine Gesammtlänge von 1 032 km und befindet sich im vollen Betriebe. Nach Ablauf der Konzessionen geht die Bahn kostenlos in den Besitz der türkischen Regierung über; der Werth der Betriebsmittel, insbesondere der des rollenden Materials und der Vorräthe, ist jedoch auf Grund einer vorzunehmenden Taxe zu vergüten. Letzteres gilt auch für den Fall, dass die Regierung von dem ihr vom Februar 1923 an zustehenden Rechte der Erwerbung der Bahn Gebrauch machen sollte.

Die ottomanische Regierung garantirt der Gesellschaft für die Strecke Haidar Pascha-Ismid (92 km) auf das Jahr und Kilometer eine Bruttoeinnahme von 10 300 Fr., für die Strecke Ismid Angora (486 km) eine Bruttoeinnahme von 15 000 Fr., für die Strecke Eskischehir-Konia (445 km) einen jährlichen Zuschuss von höchstens 6 741 Fr. zur Auffüllung einer Bruttoeinnahme von 13 741 Fr. auf das Jahr und Kilometer. Zur Sicherstellung dieser Garantien sind der Gesellschaft für die Strecke Haidar Pascha-Ismid-Angora die Einnahmen aus den Zehnten der Sandjaks (Bezirke) Ismid, Ertogrul, Kutahia und Angora, für die Strecke Eskischehir-Konia die Einnahmen aus den Zehnten der Sandjaks Trapezunt und Gümüschhane verpfändet.

Die Einnahmen der Bahn sind in den letzten drei Jahren durch Ereignisse aussergewöhnlicher Art beeinflusst worden. Sie sind im Jahre 1897 (10 757 520 Fr.) und im Jahre 1898 (8 400 968 Fr) infolge starker Militärtransporte während und nach dem letzten türkisch-griechischen Kriege ausnahmsweise hohe gewesen, während auf die Einnahmen des Jahres 1899 (5 192 941 Fr.) eine fast gänzliche Missernte und niedrige Getreidepreise äusserst ungünstig einwirkten. Die Einnahmen des laufenden Jahres bis zum 21. Oktober l. J. betragen 5 067 209 Fr. und übersteigen diejenigen der entsprechenden Zeit des Vorjahres um 1 090 608 Fr. Indessen sind, zufolge der Regierungsgarantie bestimmter Bruttoeinnahmen, die Betriebseinnahmen erst in zweiter Linie ausschlaggebend für den Ausfall des Jahreserträgnisses. Die Aktiendividende ist daher seit Bestehen der Gesellschaft nur geringen Schwankungen unterworfen gewesen; sie belief sich für drei Jahre auf 4,5 %, für acht Jahre auf 5 % des jeweilig eingezahlten Aktienkapitals, und zwar im letzten Jahre 1899 auf die niedrigere Ziffer.

Die Verlängerung der Bahn über Konia hinaus nach Bagdad und dem persischen Meerbusen ist bekanntlich in Aussicht genommen, wenn auch angesichts der bedeutenden Kosten und der erforderlichen hohen Staatssubvention die Ausführung dieses Projektes noch in recht weitem Felde stehen dürfte.

Zur Förderung der Handelsinteressen in Anatolien hat die Bahngesellschaft einen Hafen mit Speicheranlagen in Derindje (am Marmarameer) errichtet und lässt jetzt eine gleiche Anlage in Haidar Pascha bauen. Handelsagenturen, welche die Bahn an vielen ihrer Stationen und anderen wichtigeren Plätzen unterhält, verfolgen die Aufgabe, der Bahn Transporte zuzuführen und ihr Interessengebiet möglichst weit auszudehnen, während man durch landwirthschaftliche Schulen, durch Belehrung der Bauern von Seiten eines deutschen Fachmannes, durch Verkauf moderner Ackergeräthe zu billigen Preisen die Ackerbewirthschaftung des Landes zu fördern bestrebt ist. Die bisher auf beiden Gebieten, sowohl im Handelsverkehr wie in der Landwirthschaft, erzielten Erfolge lassen, zum Vortheil der Bahn, eine weitere Entwickelung der in ihrem Bereiche liegenden Ländereien erwarten.

— **Persische Eisenbahnen.** Die Frage des Ausbaues des persischen Eisenbahnnetzes hat, wie die „Kreuzzeitung“ einer Korrespondenz der „Nowoje Wremjä“ aus dem südlichen Persien entnimmt, mit dem Herannahen des Termins, an dem der Schah seine Hauptstadt Teheran wieder betritt, insofern einen akuten Charakter angenommen, als in der Bevölkerung das Verlangen, durch den Schienenstrang mit Europa näher verbunden zu werden und bequemere Personen- und Waarenverkehrsmittel zu besitzen, stärker als bisher hervorzutreten beginnt. Der Berichterstatter weist auf die Nothwendigkeit hin, dass die russische Regierung energisch an die Verwirklichung der Eisenbahnpläne schreiten müsse, wenn sie nicht dem Ansehen des Zarenreiches in Persien einen verhängnissvollen Stoss versetzen wolle. Nach der Darstellung hat die in Aussicht stehende Erweiterung der Bagdadbahn bis zum persischen Meere einen günstigen Einfluss auf die Unterthanen des Schah ausgeübt. Man hofft dadurch eine beträchtliche Erweiterung des Handels und den direkten Bezug von Waaren, die jetzt durch Vermittler ins Land gelangen. Bisher nehmen die nach Südpersien bestimmten Waaren meistens den Weg über Bombay und gehen durch die Hände der Engländer. Man begegnet in Jesd und Kirman den nachstehenden Aufschriften auf den verschiedensten Artikeln: „Made in Germany“, „Made in Austria“, „Made in Switzerland“ und ähnlichen. Die englische Industrie selbst ist lange nicht an erster Stelle vertreten, aber die Engländer beherrschen gleichwohl fast den ganzen Handel. Von den Erzeugnissen deutscher Industrie kommen namentlich Galanterie-, theilweise auch Porzellanartikel nach Persien. Russland ist namentlich durch Hausgeräthe aus Glas vertreten. Der russische Handel entwickelt sich infolge von Mangel an Unternehmungsgeist nur langsam. Der Berichterstatter empfiehlt schliesslich nochmals die rasche Inangriffnahme der Eisenbahnbauten und wünscht besonders Mesched zum Ausgangspunkt des russischen Handels nach Südpersien zu machen. Dazu sei vor allem nöthig, die genannte Stadt mit der transkaspischen Eisenbahn zu verbinden und dann die Linie in den Süden weiter zu führen.

— **Ugandabahn.** Die englische Fachschrift „The Engineer“ bringt in den Nummern 2336 bis 2339 dieses Jahres ausführliche, mit Lage- und Höhenplan sowie zahlreichen Abbildungen begleitete Mittheilungen über den Bau der Ugandabahn, die eine willkommene Ergänzung der bisherigen Berichte über diesen hochinteressanten Bahnbau bilden.

Die Bahn, welche Anfang 1896 in Angriff genommen worden und somit 4¾ Jahre im Bau ist, soll eine Länge von 937 km erhalten und im Laufe des Jahres 1902 beendet werden. Die Bauspitze ist jetzt bis Km. 708 am Ostrande des grossen ostafrikanischen Grabens vorgeschritten, so dass der schwierigste Theil des Baues noch auszuführen bleibt, nämlich der Abstieg von der auf 2 348,5 m liegenden Kikuyispitze auf die 510,5 m tiefere Sohle des ostafrikanischen Grabens, der Wiederaufstieg auf den Westrand desselben, der auf 2 532 m liegenden Spitze von Mau, und dem auf die kurze Strecke von rund 145 km erfolgenden Abfall der Bahn von 2 532 m auf den 1 372 m tiefer liegenden Wasserspiegel des Viktoria-Nyanza mit einem durchschnittlichen Gefälle von 1 : 106. Ob der jetzige Endpunkt der Bahn, Port Florence, beibehalten oder diese noch bis zu dem etwa 80 km entfernten Port Viktoria weiter geführt werden wird, ist noch unentschieden. Die Bahn, welche eingleisig

ist, die Meterspurweite hat und Steigungen von 1:50, auf einzelnen kurzen Strecken sogar von 1:30 zeigt, ist Ende 1899 auf 583 km für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Betriebsmittel bestehen aus 92 Lokomotiven, davon 36 amerikanischen, 176 Personen- und 888 Güterwagen. Für den öffentlichen Verkehr dient, ausser gelegentlichen Sonderzügen, täglich ein gemischter Zug in jeder Richtung; für Bauzwecke werden täglich 4—5 Züge befördert.

— **Eisenbahnen in Südafrika.** Die englische Zeitschrift „South Africa“ hat, wie wir den „Berl. N. N.“ entnehmen, eine neue Karte der geplanten Eisenbahnen in Südafrika veröffentlicht, die höchst lehrreich ist und beweist, mit welcher Kraft die Engländer den Eisenbahnbau in Afrika fördern. Den Grundstock aller Bahnen bildet die transafrikanische, die vom Kap nach Kairo gehen soll; ihr Bau hat, wie es heisst, auch während des südafrikanischen Krieges keine Unterbrechung erfahren. An diese grosse Bahn schliessen sich viele Abzweigungen an, durch welche die Hauptbahn erst ihren richtigen wirthschaftlichen Werth erhält. Nach dem atlantischen Ozean ist bisher nur eine Nebenlinie geplant, nämlich jene, die vom portugiesischen Mossamedes durch Deutsch-Damaraland nach Rhodesia führen wird. Da diese Gebiete wenig entwickelt sind, verspricht man sich dort keinen grossen Verkehr. Ganz anders sind die Verhältnisse im Osten nach dem indischen Ozean hin, an verschiedenen Stellen sind schon Bahnlinien im Bau, die sich an die grosse Bahn anschliessen sollen. Die grossen Kohlenbecken von Wankie sollen durch eine Bahnlinie zugänglich gemacht werden, ebenso die bedeutenden Zuckerplantagen zwischen Durban und der Mündung des Tugela; eine Abzweigung soll nach der Bai von Sta. Lucia hergestellt werden, die zu einem grossen Hafen ausgebaut werden soll. Dann hat Lord Roberts auf den Vorschlag des Oberst Girouard den Bau einer Linie genehmigt, die den ganzen Witwatersrand durchschneiden und weiter südlich bis Natal gehen soll. Schon sind 12000 Kaffern dabei beschäftigt. Sie wird dem Goldbergbau hauptsächlich zu Gute kommen und soll namentlich eine Wettbewerbsbahn für die niederländische bilden, um deren sehr hohen Tarif herab zu drücken. In Rhodesia hat man die Bahn von Beira nach Salisbury, die als eine schmalspurige angelegt war, in eine normalspurige umgewandelt. Sobald der Frieden hergestellt ist, will man daran gehen, in ganz Südafrika ein einheitliches Tarifsystem einzuführen, was man innerhalb eines Jahres zu erreichen hofft. Den grössten Nutzen würde der Bergbau davon haben, namentlich bei der Zufuhr seiner Maschinen und sonstigen Bedürfnisse. Nach Ansicht der Zeitschrift würde sich der Goldbergbau in Transvaal bald verdoppeln, in Rhodesia aber verzehnfachen. Diese Pläne sind nicht nur sehr interessant, sondern auch recht nachahmungswerth.

— **Ausfuhr von Lokomotiven aus den Vereinigten Staaten von Amerika und Grossbritannien in den ersten acht Monaten des Jahres 1900.** Die Ausfuhr von Lokomotiven aus den Vereinigten Staaten von Amerika erreichte in den ersten acht Monaten des Jahres 1900 einen Gesammtwerth von 3481407 D., gegen 3636792 D. in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres. Dagegen führte Grossbritannien in derselben Zeit des Jahres 1900 für 956590 £ (1899 für 912992 £) aus und übertrifft damit die amerikanische Ausfuhr um ein beträchtliches. Der Grund der britischen Mehrausfuhr ist darin zu suchen, dass die Kolonien den Maschinen des Mutterlandes den Vorzug geben.

— **Ueber die Fahrkarten-Fälschungen**, die in Amerika den Bahnverwaltungen schwere Schädigungen verursachen, schreibt die „Railroad Gazette“: Welch' einträgliches Geschäft der Fahrkartenschwindel auch gegenwärtig noch sein muss, geht nur zu deutlich aus dem Aufwand von Findigkeit und Ausdauer hervor, mit welcher die Fälscher den Bahnen gegenüber zu Werke gehen, und aus den grossen Summen, welche sie zur Erreichung ihrer Zwecke opfern. Jedenfalls zeigt sich dies in Chicago, wenn nicht auch an vielen anderen Orten. Man wird sich erinnern, dass vor etwa einem Jahre der Centralverband für den Personenverkehr einen kunstvollen Stempel von getriebener Arbeit für den Gebrauch des Beamten einführte, der in Chicago die zur Rückreise berechtigten Fahrscheine von Rundreiseheften in Gültigkeit zu setzen hatte. Eine zeitlang that dies Mittel die gewünschte Wirkung, denn die Herstellung eines nachgemachten Stempels war eine umständliche und kostspielige Arbeit, und zudem war die Herstellungsweise unter Patentschutz gestellt. Aber nach einiger Zeit gewannen die Fälscher neuen Muth; denn es gelang ihnen, Nachahmungen von jeder Form von Stempeln herzustellen, den die Bahnverwaltungen nur erfinden mochten. Und einen solchen Stempel lieferten sie innerhalb dreier Tage fertig. Das nächste Mittel, zu dem die Bahnen nunmehr ihre Zuflucht nahmen, war die Anwendung des mit Wasserzeichen versehenen Papieres, welches gegenwärtig seitens des Allgemeinen amerikanischen Verbandes für Personenverkehr und Fahrkartenverkauf zur Verwendung bei allen Verbandsfahrkarten vorgeschrieben ist. Jedoch sagte man sich von vornherein, dass die Fälscher versuchen würden, auch diesen ihnen gelegten Hinterhalt zu umgehen. Und wirklich sollte man in dieser Erwartung nicht getäuscht werden. Die Neuerung war noch nicht gar lange eingeführt, als man bereits entdeckte, dass abgelaufene und ungültige Fahrscheine abgegeben wurden. Zu diesen war ein Papier verwendet, welches dem der echten Fahrscheine genau glich, bis auf den Umstand, dass das Wasserzeichen nur durch einen Ueberdruck hergestellt war. Die Fälschung konnte leicht erkannt werden, wenn man das Papier gegen das Licht hielt; aber die Gauner hatten wahrscheinlich darauf gerechnet, dass die Schaffner in der Eile der Fahrkartenabnahme sich nicht erst die Mühe geben würden, diese Probe anzustellen. Jetzt wurden alle Schaffner schleunigst mit entsprechender Nachricht und Weisung versehen, und diese Maassregel wird auch so lange ihre Wirkung thun, bis es etwa den Fälschern gelingt, sich mit einer Papiermühle in Verbindung zu setzen, die ihnen Papier mit einem geeigneten Wasserzeichen liefert.

Allgemeines.

— **Ueber Verkehrsleistungen von Stadtbahnen mit Dampfbetrieb und mit elektrischem Betriebe** bringt die „Schweizerische Bauzeitung“ nach der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ bemerkenswerthe Mittheilungen. Bei den Londoner Untergrundbahnen sind auf der Strecke von der City bis Shepherdsbush auf der Distriktbahn einerseits und auf der neuen elektrischen Central-Londonbahn andererseits folgende Messungen über die Verkehrsgeschwindigkeiten gemacht worden. Beide Bahnen haben ihre Endstationen nahezu in der gleichen Gegend, die elektrische Bahn hat jedoch eine geradere Linienführung und ist deshalb nur 9,28 km lang gegen 10,4 km der Dampfbahn. Die Anzahl der Zwischenstationen beträgt bei beiden Linien 11, und es wird die mittlere Entfernung der Haltestellen bei der elektrischen Bahn mit 773 m und bei der Dampfbahn mit 866 m angegeben; die Fahrgeschwindigkeit bei städtischen Bahnen ändert sich je nach den Tageszeiten und dem stärkeren oder schwächeren Verkehr.

Die vergleichenden Beobachtungen, die hierüber mitgetheilt werden, sind die folgenden:

	Dampfbahn	elektrische Stadtbahn
	km	km
mittlere tägliche Geschwindigkeit über die ganze Strecke in der Stunde	19,0	21,1
mittlere Geschwindigkeit über die ganze Strecke zur Zeit des grössten Verkehrs in der Stunde	17,3	19,9
mittlere Geschwindigkeit zwischen den Stationen in der Mitte des Tages in der Stunde	23,5	23
mittlere Geschwindigkeit zwischen den Stationen während des grössten Verkehrs in der Stunde	21,1	22,9
mittlere Haltezeit	33—37 Sek.	11,7—20 Sek.

Es ergibt sich aus diesen Zahlen, dass trotz des geringeren Abstandes zwischen den Haltestellen durch die schnellere Abfertigung in diesen die elektrische Bahn wesentlich im Vorsprung ist gegen die Dampfbahn.

— **Modell einer Schiffseisenbahn.** Auf der Pariser Weltausstellung befand sich unter den Gegenständen des Wasserbaues dem „Centralbl. f. d. Bauv.“ zufolge auch das Modell einer Schiffseisenbahn, das H. Labat in Bordeaux ausgestellt hatte. Das Schiff ruht auf einer eisernen Plattform, die mit untergelegten Schienen über festgelagerte, in Ketten mit einander verbundene Rollen läuft. Das Schiff liegt quer zur Richtung der Bewegung. Es bestehen vier Ausführungen für Schiffe bis zu 3000 t Tragfähigkeit nach dieser Anordnung, die dem Erfinder patentirt ist. Eine französische Gesellschaft für Schiffseisenbahnen zeigt das Modell eines auf Gleisen laufenden Troges, die Achse gleichfalls senkrecht zur Bewegungsrichtung, und eine Reihe von Entwürfen für Wasserstrassen unter Anwendung dieser Vorrichtung in aller Herren Ländern, darunter auch „Paris-Seehafen“, eine im ganzen 150 km lange Strecke, für die die Baukosten auf 104000000 ℳ, der Gesammtertrag bei einem Verkehr von 10000000 t je 2,40 ℳ = 24000000 und der Reinertrag zu 15000000, d. i. 14,5 % des Baukapitals veranschlagt werden.

— **Eisenbahnschwellen aus Quebrachoholz.** Wenn, wie in Nr. 87 S. 1318 d. Ztg. gemeldet wurde, die preussische Eisenbahnverwaltung Versuche mit der Verwendung des Quebrachoholzes zu Eisenbahnschwellen unternimmt, so ist den „B. P. N.“ zufolge die Anregung dazu auf einen Bericht zurückzuführen,

welcher vor einiger Zeit von dem Handelssachverständigen beim deutschen Generalkonsulat in Buenos Aires erstattet ist. Danach wird in Argentinien das Quebrachoholz wegen seiner Härte und vor allen Dingen wegen seiner Haltbarkeit in grossen Mengen zu Eisenbahnschwellen benutzt. Im Jahre 1898 allein sind in Argentinien 1 333 000 Quebrachoschwellen von 110 kg im Durchschnitt für vollspurige Eisenbahnen und 96 000 Schwellen von 81 kg im Durchschnitt für schmalspurige Bahnen verbraucht worden. In anderen Ländern hat sich das Holz demnach als Material für Eisenbahnschwellen bereits bewährt. Der Ausfall der Versuche in Preussen wird abgewartet werden müssen. Jedenfalls sind die Quebrachowälder in Argentinien und in anderen südamerikanischen Staaten von so grosser Ausdehnung, dass ihre Erschöpfung auch bei dem Auftauchen neuer Verwendungszwecke nicht so leicht erfolgen kann. Während übrigens für Gewerbezwecke besondere Marken des Holzes bevorzugt werden, werden sich zu Eisenbahnschwellen wohl alle Quebrachoholzarten eignen.

— **Reise um die Welt in 33 Tagen.** Nach einer Erklärung des russischen Verkehrsministers soll es, wie das „Journal des transp." mittheilt, nach Fertigstellung der sibirischen Bahn möglich sein, die Reise um die Welt in 33 Tagen zu machen. Die Fahrt von Bremen nach St. Petersburg dauere 1½ Tage, diejenige von St. Petersburg nach Wladiwostok würde nur 10 Tage dauern; für die Fahrt von Wladiwostok nach San-Francisco werden ebenfalls nur 10 Tage, für die Reise von San-Francisco nach Newyork 4½ Tage, endlich für die Fahrt von Newyork nach Bremen 7 Tage in Ansatz gebracht.

Bücherschau.

— **Reiseführer für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Die vorgenannte Gesellschaft hat, wie wir schon in Nr. 80 S. 1214 d. Ztg. erwähnten, ein elegant ausgestattetes, in deutscher Sprache verfasstes Reisebüchlein herausgegeben. Eingeleitet wird es durch eine Uebersicht über das Gebiet der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; zwar endet ihr Netz im Süden in Marseille, Toulon und an der Riviera, im Osten an den Gestaden des Genfer Sees und am Jura, doch vermittelt es die Verbindung mit Interlaken und dem Berner Oberland, mit Zermatt und den Eisfeldern des Monte Rosa und leitet hinüber ins sonnige Italien. Wenn in der Einleitung bemerkt ist, dass die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn nach Thun, Interlaken usw. „führt", so ist dies wohl nur mangelhafter Uebersetzung zuzuschreiben. Ganz besonders anmuthig sind die in dem Büchlein enthaltenen fein ausgeführten farbigen Abbildungen der von den Linien der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn berührten oder doch über ihre Linien zu erreichenden Städte und Badeorte. Es ist das erste Mal, dass in einem solchen Reiseführer fast künstlerisch ausgeführte, farbige Bilder an uns vorüberziehen. Wir sehen das malerische, an Erinnerungen so reiche Schloss von Fontainebleau, das herrlich gelegene Lyon, Tempel und Arena von Nimes, Marseille, „die Pforte des Orients"; ferner erwecken reizende Bilder von Nizza, Mentone, Monte Carlo, Genf, Chamonix, Zermatt mit der scharfen Spitze des Matterhorns, weiter Abbildungen von Florenz, Rom, Neapel die grösste Reise- und Wanderlust in uns. Der beigefügte Text schildert uns in kurzen, aber anregenden und belehrenden Worten Lage und Bedeutung der Orte. Am Schlusse geben uns drei beigefügte Landkarten ein Bild des von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beherrschten westlichen Alpengebietes, eine Uebersicht über das Eisenbahnnetz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und eine Darstellung der wichtigsten Eisenbahnverbindungen Europas.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 14. November d. J. dem öffentlichen Güterverkehre übergebene 2,205 km lange Strecke von der Abzweigung der Schleppbahn Linz - Linz Donauumschlagplatz nach Urfahr der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Betrieb genommene 57,584 km lange Mühlkreisbahn Urfahr-Aigen-Schlägl sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Halle - Eisleben gelegene Haltepunkt Wansleben, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

Vereinsreiseverkehr.

Mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 5. November d. J. Nr. 3657 werden die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen darauf aufmerksam gemacht, dass am 15. Dezember d. J. (Abends) der Termin für die von den Direktionen ausgehende erste Anmeldung von Aenderungen usw. der Fahrscheinverzeichnisse abläuft.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3604 vom 5. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Artikels 1 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 12. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 13. d. Mts. verstarb hierselbst nach längerer Krankheit der königliche Telegrapheninspektor

Herr Peter August Gottfried Schultze.

Wir verlieren in dem Entschlafenen einen pflichtgetreuen, durch unermüdlichen Diensteifer und vortreffliche Charaktereigenschaften ausgezeichneten Beamten, dem wir ein ehrendes Andenken stets bewahren werden.

Frankfurt a/M., den 15. November 1900. (2828)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Für die am 4. Dezember d. J. zu eröffnende Neubaustrecke Niederfüllbach - Rossach ist der nachstehende Fahrplan festgesetzt:

Zug-Nr.		991	993	995	997	999
Coburg	ab	5.15	—	1.30	—	10.25
Niederfüllbach	↓	5.25	8.50	1.42	7.08	10.38
Meschenbach		5.32	8.59	1.49	7.14	10.45
Siemau-Scherneck		5.38	9.08	1.55	7.19	10.52
Grossheirath		5.44	9.16	2.01	7.24	10.58
Rossach	an	5.49	9.21	2.06	7.28	11.03
						nur S. und F. während der Coburger Theaterspielzeit

Zug Nr.		992		994	996	998	1000
Rossach	ab	6.01	6.21	10.55	5.00	7.40	11.15
Grossheirath	↓	6.06	6.26	11.03	5.06	7.45	11.20
Siemau-Scherneck		6.16	6.36	11.11	5.12	7.50	11.26
Meschenbach		6.22	6.42	11.20	5.19	7.55	11.32
Niederfüllbach		6.28	6.48	11.26, 12.09	5.25	8.00	11.39
Coburg	an	Ank.	Ank.	Ank. 12.20	Ank.	8.08	11.50
		nur Werktags	nur Sonn- u. Festtags				nur S. und F. während der Coburger Theaterspielzeit

Sämmtliche Züge führen 2. bis 4. Wagenklasse.

Von dem gleichen Zeitpunkte ab treten auf der Strecke Coburg-Lichtenfels folgende Fahrplanänderungen ein:

Werktags Zug 474 ab Ebersdorf 6.12, Grub am Forst 6.19, Niederfüllbach an 6.25, ab 6.33, an Coburg 6.45.
Zug 462 Niederfüllbach 6.54.
Zug 476 „ 10.14.
Zug 464 ab Lichtenfels 11.02, Ebersdorf an 11,17, ab 11.18, Grub am Forst an 11.23, ab 11.24, Niederfüllbach an 11.29, ab 11 30.
Zug 773 Niederfüllbach 11.49.
Zug 5203 „ 3.22.
Zug 466 „ 5.35.
Zug 465 ab Coburg 6.59, Niederfüllbach 7.07, Grub am Forst 7.14, Ebersdorf 7.21, Schney 7.32, an Lichtenfels 7.37.
Zug 468 Niederfüllbach 8.16.
Zug 5201 „ 11.02.
Zug 478 „ 11.51.

Erfurt, im November 1900. Königliche Eisenbahndirektion. (2829)

Vom 1. Dezember d. J. ab tritt in dem Fahrplan des Schnellzuges Nr. 33 (Stuttgart-) Ritschenhausen - Weissenfels (-Berlin), und zwar für die Strecke Arnstadt-Erfurt P.-Bhf., folgende Aenderung ein: ab Arnstadt 5 52, Neudietendorf an 6.03, ab 6.04, an Erfurt Pers.-Bhf. 6.16.

Erfurt, im November 1900. (2830)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Dienstbeschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Tschirnitz.

Vom 1. Januar n. J. ab wird der Thierverkehr für die an der Strecke Jauer-Rohnstock gelegene Haltestelle Tschirnitz auf Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt. Die Ver- und Entladung von Grossvieh ist ausgeschlossen.

Breslau, den 10. November 1900. (2831)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 15. d. Mts. ab finden die laut Abtheilung B des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897 für Kohlen etc. zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen und deutschen Ostseehäfen bestehenden Ausnahmefrachtsätze der Stationen Emden, Leer und Papenburg auch Anwendung auf solche Kohlen- etc. Sendungen nach diesen Stationen, welche zu Heizzwecken des See- oder Flussschifffahrtbetriebes bestimmt sind. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 14. November 1900. (2832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr.

Die für Olmütz Kaiser Ferdinands - Nordbahn im oberschlesischen Kohlentarife nach Stationen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn vorgesehenen Frachtsätze finden ab 1. Januar k. J. auch gleichmässige Anwendung im Verkehre nach Olmütz (St. B.) der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Kattowitz, den 13. Nov. 1900. (2833)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif 7a für Getreide etc.

Mit dem 1. Dezember 1900 werden für die Stationen Semljanoje und Inshawins der Krassnoslobodsk - Inshawiner Zweigstrecke der Bjäsan - Uralsker Eisenbahn im Verkehr nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Kaibhf. und Memel ermässigte Frachtsätze eingeführt, welche von den betheiligten Güterabfertigungsstellen und der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren sind.

Bromberg, den 7. November 1900. (2834)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Getreide usw.) zwischen Chrudim (österreichische Nordwestbahn) einerseits und Wolmirstedt (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) andererseits in Höhe von 263 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 7. November 1900. (2835)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.
Theil II, Heft 1.
Theil II, Heft 2.

Am 1. Januar 1901 treten zu den obenbezeichneten Tarifheften Nachträge in Geltung, und zwar zu Heft 1 der I Nachtrag, zu Heft 2 der III. Nachtrag.

Der Nachtrag zu Heft 1 enthält Zuschläge zu den Frachtsätzen der Tarifklassen II und C und der Ausnahmetarife Nr. 2, 4 a, 5 B a/b, 5 C a, 17 A a und B a, 37, 42 B a, 62 a, 63, 65, 66, 67 a sowie Kürzungen der Frachtsätze der Tarifklassen I, II, A, B, C und der Ausnahmetarife Nr. 2, 4 a, 5 A a, 5 B a/c, 5 C a/c, 5 D a, 7 a, 17 A a/b, 17 B a/c, 17 C a, 18 A u. B a/b, 18 C a, 22, 34 B, 36, 42 A a, 42 B a, 62 b/c, 67 a/b.

Der Nachtrag III zu Heft 2 enthält erhöhte Theilfrachtsätze a bis zu den Schnittpunkten I, II u. III für die Ausnahmetarife Nr. 6 A/C (Getreide, Kleie usw.).

Die Aenderungen der Frachtsätze sind durch die Einführung des neuen Lokalgütertarifs der rumänischen Eisenbahnen veranlasst. Die Nachträge sind zum Preise von 0,10 ℳ bezw. 0,05 ℳ bei den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Auskunftsbüreau Berlin zu beziehen.

Breslau, den 12. November 1900. (2835a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Neubaustrecke Eppingen - Steinsfurth der badischen Staatseisenbahnen wird am 15. November d. J. dem Betrieb übergeben. Ab dem genannten Zeitpunkte treten die im Nachtrag X zum 6. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Main - Neckarbahn) für die Stationen Ittlingen, Reihen und Richen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 13. Nov. 1900. (2835b)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österr. Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 23. November 1900 treten im obenbezeichneten Tarifhefte für Roheisen (Ausn.-Tar. Nr. 36 a) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

von Morgenroth nach Königshof K.K.St.B. 139 ₰ } für
von Morgenroth nach Nürschan K. K. St. B. 163 „ } 100 kg.

Breslau, den 15. November 1900. (2835c)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. treten im Tarifheft 2 folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) in Kraft:

von Hüttenberg K. K. St. B. nach Schwarza b. Rudolstadt (Thür.) . . . . . . 170 ₰
von Mösel K. K. St. B. nach Schwarza b. Rudolstadt (Thür.) . . . . 160 „
für 100 kg.

Breslau, den 11. November 1900. (2836)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Dezember 1900 tritt im oben genannten Tarifhefte ein direkter Frachtsatz für gebrannten Kalk bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Setzdorf K. K. St. B. nach Scheune (Direktionsbezirk Stettin) in Höhe von 122 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen nach Stationen der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder.

Breslau, den 10. November 1900. (2837)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. Dezember 1900 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lippusch einerseits und Cranz, Gr.-Raum, Königsberg i/Pr. C.B., Laptau und Mollehnen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2838)

Königsberg i/Pr., den 9. Nov. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. Juni 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 gelangt der II. Nachtrag zur Einführung, welcher Frachtsätze für Hainstadt i/Baden, Station der grossh. badischen Staatseisenbahnen und Gebühren für Begleiter von Geflügelsendungen enthält.

Der Nachtrag wird auf Verlangen kostenfrei abgegeben.

München, den 12. November 1900. (2839)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Januar 1901 gelangen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 28 (Cement) im Verkehr mit den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen — ausschliesslich für Podgórze Bonarka und Podgórze Plaszów — zur Aufhebung. Derartige Sendungen sind für die Folge zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III abzufertigen.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die Stationen Brzezinca und Monasterzyska für Güter des Spezialtarifs III in den Klassentarif einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 15. November 1900. (2840)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif Heft 3, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahn-Thier- etc. Tarif.

Mit dem 4. Dezember d. J. werden die an der Neubaustrecke Niederfüllbach-Rossach gelegenen Haltestellen Niederfüllbach, Siemau-Scherneck, Grossheirath und Rossach in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Dieselben erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Niederfüllbach, Siemau-Scherneck und Grossheirath jedoch nur von solchen Fahrzeugen, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können.

Sprengstoffe bleiben auf allen vier Haltestellen von der Abfertigung ausgeschlossen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. November 1900. (2841)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 gelangen für die Beförderung von
Abtheilung I: Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt usw. laut Pos. E 5 . . . . }
Abtheilung II: Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art usw. laut Pos. E 6 . . . . }
der Güterklassifikation des Tarifs, Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1899
folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach den Stationen der													
	grossh. badischen Staatseisenbahnen				Eisenbahnen in Elsass-Lothringen				pfälzischen Eisenbahnen		k. preuss. u. gr. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz		k. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.	
	Mannheim B. B.		Mannheim Industriehafen		Mülhausen Nord		Mülhausen Wanne		Ludwigshafen a. Rhein		Mannheim (D.-B. Mainz) und Mannheim Neckarvorstadt		Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a/M. Hauptbhf., Frankfurt a/M. Ostbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark													
Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Mähr. Ostrau	3,23	3,66	3 25	3,68	3,37	3,64	3,36	3,63	3,27	3,71	3,23	3,66	3,10	3,47
Station der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Trzynietz	3,34	3,77	3,36	3,79	3,49	3,76	3.48	3.75	3,38	3,82	3,34	3,77	3,21	3,58

Diese Frachtsätze gelten bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief, jedoch nur zur Ausfuhr aus Oesterreich.

München, den 12. November 1900. Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (2842)

Mit dem 1. Januar 1901 n. St. werden in dem Gruppentarif I (Bromberg Danzig, Königsberg), sowie in den Tarifen für den Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr, ostdeutschen Güterverkehr und nordostdeutsch-sächsischen Verkehr für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) russischer Herkunft Transitfrachtsätze ab Thorn unter gewissen Bedingungen eingeführt.

Mit demselben Tage wird in dem Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Heft 1, die Bestimmung unter Ziffer 8 der Aufsackungsbedingungen im Tarifnachtrage 3 auf Seite 4, betreffend das Rückvergütungsverfahren bei den in Thorn aufgesackten Kleiesendungen aufgehoben.

Neben zahlreichen Frachtermässigungen treten in einzelnen Stationsverbindungen geringfügige Frachtvertheuerungen (bis zu 0,02 *M.* für 100 kg) ein.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 13. November 1900. (2843)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Dezember 1900 tritt der Nachtrag XIII zu Heft Nr. 1 des Tarifs für den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr in Kraft.

Er enthält in der Hauptsache anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Mainz Hauptbahnhof, Worms und Worms Hafen.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 13. November 1900 (2844)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. November d. J. kommt zu dem Ausnahmetarif 11 (Eisenerze zum Hochofenbetrieb) des Hefts 1 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn ein direkter Frachtsatz von Obercorn nach Hayingen von 1,97 *M.* für 1000 kg zur Einführung.

Strassburg, den 11. Nov. 1900. (2845)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1900 treten für den Güterverkehr zwischen der Station Züttlingen einerseits und einer Anzahl Stationen der schweizer. Nordostbahn, ferner der Station Rheinfelden der Bötzbergbahn sowie der Station Bauma der Tössthalbahn andererseits direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III b in Kraft.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen auf Verlangen die Station Züttlingen und unser Tarifbüreau.

Stuttgart, den 9. November 1900. (2846)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Expressguttarif Main-Neckarbahn-Direktionsbezirk Mainz, sowie hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Die Station Hergershausen sowie die Stationen der Nebenbahn Nierstein-Undenheim-Köngernheim und der Nebenbahn Guntersblum-Rheindürkheim, letztere erst vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung, werden in den Expressguttarif für obigen Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 13. Nov. 1900. (2847)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 15. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag III, welcher Frachtsätze nach den Stationen Gütersloh T. W. E, Harsewinkel, Laer T. W. E., Marienfeld, Müschen, Niedick und Versmold der Teutoburger Wald-Eisenbahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 10. November 1900. (2848)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalbahn Melnik-Mscheno.

Die im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" vom 22. Juni 1897, Seite 1294, Nr. 417 enthaltenen, den Elbeumschlag in Melnik betreffenden Bestimmungen treten mit 31. Dezember 1900 ausser Kraft.

Wien, am 12. November 1900. (2849)
Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung
der Lokalbahn Melnik-Mscheno.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland; Theil II, Heft 1.)
Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg.
(Theil II.)
Einführung eines Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 tritt ein Nachtrag I zu den vorgenannten Verbandstarifen in Kraft, welcher die Gebührenunterschiede aus den seit 15. Juni 1900 auf den rumänischen Eisenbahnen geltenden Lokaltarifen in Form von Zuschlägen zu oder Kürzungsbeträgen von den Frachtsätzen des vorbezeichneten Verbandstarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 10. November 1900. (2850)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.
Theil II, Heft 2.
Einführung eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 tritt ein Nachtrag II zum vorbezeichneten Tarifhefte in Kraft, welcher geänderte Theilfrachtsätze a) der Schnitttafeln I, II und III enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 10. November 1900. (2851)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Aufnahme der Station „Olmütz-Hodolein" in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 b. a. W., längstens bis 31. Dezember 1901 wird die Station Olmütz-Hodolein der k. k. österr. St.-B. in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide etc.) des Tarifes Theil II, Heft 2 für den obbezeichneten Eisenbahnverband einbezogen.

Auf Seite 175 dieses Tarifheftes ist in Schnitttafel A nach der Station Olmütz aufzunehmen:

Oesterreichische Stationen	Eigenthumsbahn	Schnittnummer I	II	III	IV
		Frachtsätze pro 100 kg in Mark			
Olmütz-Hodolein .	k. k. St. B.	—	—	—	0,09

Wien, am 8 November 1900. (2852)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Schafen von Banjaluka Vorstadt nach: Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit Bestimmung nach Paris und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen, welche nach Paris und weiter bestimmt sind, folgende Frachtsätze berechnet:

Von Banjaluka Vorstadt, Station der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin

nach		
Delle transit	Avricourt transit	Amanweiler transit
Francs pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens		
27,50	29,15	31,45

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen etc. nach Delle transit etc. mit der Bestimmung nach Paris und weiter.

Wien, am 8 November 1900. (2853)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich.
Tarif vom 1. Januar 1895.

Der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif sammt Nachträgen wird mit 31. Dezember 1900 vollständig aufgehoben.

Hinsichtlich des Ersatztarifes wird besondere Publikation erfolgen.

Wien, am 14. November 1900. (2854)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.
Einführung der Neuauflage des Tarifes Theil II, Heft 4.

Am 1. Januar 1901 gelangt ein neuer Tarif Theil II, Heft 4, welcher direkte Frachtsätze für einzelne Artikel und bestimmte Relationen im obbezeichneten Verkehre enthält, zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1900 ausser Kraft gesetzt.
Exemplare des Tarifes sind bei den am galizisch-ungar. Gemeinschaftsverkehre betheiligten Dienststellen zum Preise von 150 Hellern für das Stück erhältlich.
Wien, am 13. November 1900. (2855)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von den hier nachstehend namhaft gemachten österreichischen Stationen nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze unzerlegt als Frachtgut, und zwar:
a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,
b) unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt,
nachstehende Frachtsätze auf dem Rückvergütungswege berechnet:

Nach Paris (Douane und Reuilly) Stationen der französischen Ostbahnen von	I. bis zum Schnittpunkte				II. vom Schnittpunkte	
	bei Frachtzahlung für					
	das wirkliche Gewicht bezw. mindestens 20 kg pro Frachtbrief		mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen		mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
	a verpackt	b unverpackt	a verpackt	b unverpackt	a verpackt	b unverpackt
	Francs Gold für 1 000 kg					
a) den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:						
Bisenz-Pisek	19,20	23,30	16,60	16,60	71,00	
Bistritz a. H.	14,70	15,90	14,70	15,90	71,00	
Holleschau	14,60	14,60	13,90	14,60	71,00	
Wsetin	16,35	20,60	12,50	12,50	71,00	
b) der Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft:						
Nemotitz	24,10	28,20	21,50	21,50	71,00	

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der für die ganze Sendung bis zum und vom Schnittpunkte getrennt zu ermittelnden Theilfrachten.
Vorstehende Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Eger umkartirt oder neu aufgegeben werden, und von Eger bis Paris auf Grund des im deutsch-französischen Eisenbahnverbande (Verkehr via Elsass-Lothringen) bestehenden Tarif-Theiles III (Provisorischer Gütertarif für den Verkehr zwischen Le Hâvre, Paris etc. einerseits und verschiedenen Stationen der süddeutschen Bahnen andererseits) gültig vom 1. Dezember 1885 abgefertigt werden.
Die Frachtbriefe zu den betreffenden Sendungen müssen direkt nach Paris lauten oder sind an eine Mittelsperson in Eger — behufs Vermittlung der Weiterbeförderung der Sendung — zu adressiren. In letzterem Falle haben die Frachtbriefe einen entsprechenden Vermerk zu enthalten, wie z. B.
„zur Weiterbeförderung nach Paris".
Zum Zwecke der Rückvergütung sind die auf die reklamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefduplikate bis längstens Ende März 1902 der k. k. Staatsbahndirektion Prag vorzulegen.
Wien, am 7. November 1900. (2856)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreich.-russischer Grenzverkehr.
Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1897.
Aenderung des Frachtsatzes für Mainz C. B. und der kilometrischen Entfernungen für Worms Station und Worms Hafen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 wird der auf Seite 21 des obbezeichneten Tarifes in der Schnitttafel B für Mainz C. B. enthaltene Frachtsatz, Schnittpunkt III, von 192 ₰ pro 100 kg auf 188 ₰ pro 100 kg herabgesetzt.
Mit gleichem Termine sind die kilometrischen Entfernungen für Worms Station und Worms Hafen auf 1053 km abzuändern.
Wien, am 10. November 1900. (2857)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anlieferung von gusseisernen Wasserröhren im ungefähren Gewicht von 20 000 kg für die Wasserstation Eilsleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.
Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.
Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von gusseisernen Wasserröhren für Eilsleben"
versehen zu dem auf
Dienstag, den 27. November 1900, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.
Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach dem Verdingungstermin.
Magdeburg, im Oktober 1900. (2858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen V und VIII für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: 1 030 kg Stearinlichte, 146 500 Schachteln Streichhölzer, sogenannte schwedische, 41 800 kg weisse Seife, neutrale Kernseife, 3 000 kg transparente Glycerinseife, 180 000 kg Schmierseife, 319 000 bis 339 000 kg kalzinirte Soda, 6 500 kg kaustische Soda, 80 700 kg Stärkegummi, 47 250 kg Seifensteinpackung in handelsüblichen Längen, 100 kg Putzpulver, 1 100 Büchsen Putzcrême, 200 kg Graphit, 50 000 Stück Reiserbesen ohne Stiel, 3 700 Stück Piassavabesen ohne Stiel, 800 Stück Weichen- und Schienenbesen aus Piassava mit Stiel und 900 kg Stuhlrohr.
Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1901 in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende März 1902 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.
Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 28. November 1900, Vormittags 10 Uhr, im Rechnungsbüreau Abth. M. hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss.
Zuschlagsfrist bis zum 18. Dezember 1900.
Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 70 ₰ von dem obengenannten Büreau abgegeben.
Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr zu überweisen.
Hannover, den 12. November 1900. (2859)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bahnbau Bütow-Berent.
Vergebung von Hochbauten.
Die Herstellung des Wasserthurms, des gemauerten 21 m tiefen, 3 m weiten Brunnens und des Dampfpumpenhauses auf Haltestelle Sonnenwalde, ausschliesslich Lieferung der Ziegelsteine, soll öffentlich vergeben werden.
Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, den 4. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.
Verdingungshefte werden gegen Einsendung von 2 ℳ postfrei übersandt.
Zuschlagsfrist 6 Wochen.
Bütow, den 12. November 1900. (2860J)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 91. | 21. November 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Eine Reform des gegenwärtigen Güterwagenverschlusses.

Von Sigismund Weill, Inspektor der österreichischen Nordwestbahn.

Der technische Fortschritt hat auf jedem Gebiete des Eisenbahnwesens breite Spuren zurückgelassen. Nur der Verschluss der Güterwagen ist von dem allgemeinen Umwandlungsprozesse unberührt geblieben. Ebenso wie vor 40 Jahren werden auch gegenwärtig die beladenen Wagen mit einer an einer Hanfschnur befindlichen Bleiplombe „symbolisch" verschlossen. Bis zum heutigen Tage wird mittelst einer Bleipresse (Plombirzange) der Stationsname und das Datum der Plombirung auf ein mit einer Kontrolziffer versehenes Bleistück gepresst. Dieses Verfahren hat sich im Eisenbahnwesen mit Rücksicht auf die praktischen Kontrolmaassregeln eingebürgert, hauptsächlich aber deshalb, weil seit Jahrzehnten auf die Erfindung einer Konstruktion gewartet wird, welche allen Wünschen entsprechen soll. Die gegenwärtige Plombe hat jedoch bisher nicht verhindert, dass ein mit ihr verschlossener Wagen von jedermann selbst ohne die geringste Kenntniss des Eisenbahnwesens mit einem Schnitt durch die Hanfschnur leicht geöffnet werden kann. Unberufene Hände können, wie die Erfahrung lehrt, in fast unglaublich kurzer Zeit Güter aus plombirten Wagen entfernen oder sie berauben. Die Leichtigkeit, dies zu bewerkstelligen, ist geeignet, die Bedenken gegen das gegenwärtige Plombirverfahren zu erhöhen. Die bisher in dieser Richtung gesammelten Erfahrungen ergaben, dass bei zufällig oder böswillig verletzten Plomben die Nachforschungen nach den Thätern nur selten von Erfolg begleitet sind. Selbst die mit dem Plombirverfahren verknüpften sinnreichen Kontrolbestimmungen bieten gegen derartige unberufene Eingriffe keinen Schutz. Die stattliche Zahl der aus der Güterbeförderung entstehenden Entschädigungsansprüche sowie die hohen Ersatzleistungen, zu welchen die Eisenbahnverwaltungen gezwungen sind, zeigen deutlich, dass eine Reform des Wagenverschlusses dringend erforderlich ist.

Bei einem Rückblicke auf die stattliche Reihe der verschiedenartigsten Systeme von Wagenverschlüssen, welche seit Jahrzehnten auf dem Kontinente auf ihre Verwendbarkeit geprüft wurden, kann es als geradezu erstaunlich bezeichnet werden, dass ein greifbares Ergebniss bisher nicht erzielt wurde. Selbst die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen erfolgte Preisausschreibung für die Vorlage eines entsprechenden Güterwagenverschlusses hat eine Entscheidung nicht herbeigeführt. Zumeist waren es zusammengesetzte Plomben- und Kontrolverschlüsse, mit welchen sich die Prüfungskommissionen zu beschäftigen hatten. Einzelne dieser Systeme entsprachen nur deshalb nicht den gestellten Anforderungen, weil entweder die Vorrichtung schwerfällig und den Witterungseinflüssen zu sehr unterworfen war oder aber auch häufig versagte. In der Regel scheiterte die Annahme der vorgelegten Konstruktionen auch daran, dass der zur Oeffnung des Wagens erforderliche Schlüssel Unberufenen leicht zugänglich war und daher der Güterwagen mit einem Nachschlüssel ohne Schwierigkeit geöffnet werden konnte. Die Ablehnung zahlreicher Projekte mag wohl auch dem Umstande zuzuschreiben sein, dass fast sämmtliche Wagenverschlüsse als einheitliche Gattung gedacht waren; die Bedenken wegen Oeffnung des Verschlusses in Unterwegsstationen konnten daher im Hinblicke darauf, dass in jeder Zwischenstation ein gleicher Schlüssel vorhanden war, nie gänzlich überwunden werden. Wohl wurden versuchsweise einzelne Wagenverschlüsse eingeführt, aber ihr Schicksal war stets dasselbe — sie verschwanden sämmtlich von der Bildfläche. Fast scheint es, als ob die vorliegende Frage nur deshalb noch nicht entschieden ist, weil von einem Ideal-Wagenkontrolverschlusse zu viel erwartet wurde und noch wird.

Bei näherer Prüfung der Anforderungen an einen zweckentsprechenden Wagenverschluss erscheinen eigentlich nur zwei Bedingungen unerlässlich: 1. der Verschluss muss thunlichst einfach sein und die Oeffnung des Wagens durch Unberufene unmöglich gemacht, zum mindesten aber sehr erschwert werden;

2. Es muss die Möglichkeit geboten sein, die den Wagen verschliessende als auch öffnende Station sowie den Zeitpunkt stets feststellen zu können.

Das Bestreben der Erfinder war bisher darauf gerichtet, diese Erfordernisse in der Konstruktion selbst zu vereinigen, und es ist für die Geschichte der Vorschläge für einen entsprechenden Wagenverschluss bezeichnend, dass jeder Erfinder noch über diese unbedingten Anforderungen hinausging. Diesem Umstande ist es auch zuzuschreiben, dass eine, wenn auch sehr wichtige Einzelfrage im Eisenbahnwesen leider noch immer der Lösung harrt. Dem allseitig angestrebten Ziele dürfte vielleicht dadurch näher gerückt werden, wenn mit der eingewurzelten Ansicht, den Verschluss mit der Kontrole zu vereinigen, vollständig gebrochen, vielmehr es als wünschenswerth bezeichnet wird, den entgegengesetzten Weg einzuschlagen und den Wagenverschluss von der Kontrole vollständig zu trennen sowie den einheitlichen Schlüssel in Unterwegsstationen grundsätzlich auszuschliessen.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, dürfte es sich empfehlen, nachfolgende Vorschläge einer fachmännischen Prüfung zu unterziehen: Die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnverwaltungen beschliessen, das Plombirverfahren, als den heutigen Anforderungen des Güterdienstes nicht mehr entsprechend, aufzulassen und einigen sich dahin, anstatt dessen Vorhängschlösser einzuführen. Als Grundsatz hierbei wäre auszusprechen, dass kein Schloss oder Schlüssel dem anderen Schlosse oder Schlüssel gleichen soll. Dass derartige Verschlussvorrichtungen nicht erst zu entwerfen sind, sondern schon bestehen, geht aus der bekannten Thatsache hervor, dass Stechschlüssel zu feuersicheren Kassen sowie die zu Dose'schen Schlössern gehörenden Schlüssel diesen Anforderungen entsprechen. Bekanntlich können mit besonderen Präzisionsmaschinen viele tausend verschiedene Kassenstechschlüssel sowie Dose'sche Schlüssel angefertigt werden. Die kleinste Einkerbung genügt, um einen Schlüssel von dem anderen zu unterscheiden und bei einer nur wenig breiteren Form des Schlüssels unzählige weitere Aenderungen fabrikmässig herzustellen. Da somit jedes Vorhängschloss mit dem dazu gehörenden Schlüssel einen selbständigen und einzigen Verschluss bildet, ist ein derartiger Wagenverschluss nach den bisher im Eisenbahndienste gesammelten Erfahrungen als der zweckentsprechendste zu bezeichnen und die Gefahr nahezu ausgeschlossen, dass der beladene Wagen unterwegs durch Unberufene geöffnet wird.

Unter Anlehnung an die beim gegenwärtigen Plombirverfahren gesammelten Erfahrungen wäre die vom Verschlusse getrennte Kontrole in folgender Weise zu erzielen:

Die beiden zu einem Wagen gehörenden Schlüssel werden von der Verladestation des Wagens, nach erfolgtem Verschluss des letzteren, in einer besonderen, mit Vordruck versehenen Drucksorte (gummirter Briefumschlag für Wagenschlüssel) dem Zugführer (Packmeister) unter dessen persönlicher Haftung verschlossen übergeben. Der Briefumschlag hätte folgenden, nach Erforderniss auszufüllenden Vordruck zu enthalten: Firma, Nummer der Schlösser und der zugehörigen Schlüssel, Verladestation und Wagennummer, Tag des Verschlusses und der Oeffnung, Zugangaben sowie Raum für die Unterschriften des Stations- und Zugbegleitungspersonals. Bei einem direkt beladenen Wagen werden somit die Begleitpapiere, die Verladescheine sowie der verschlossene Briefumschlag mit den Schlüsseln der Bestimmungsstation eingehändigt und obliegt es ihr, die Unverletztheit des Briefumschlages ebenso zu prüfen, wie es bisher bei den Plomben der Fall war. Bei solchen Wagen hingegen, aus welchen in Zwischenstationen Zu- oder Ausladungen erfolgen, wird der Briefumschlag unter Mitwirkung des Zug- und Stationspersonals geöffnet und werden nach erfolgter Zu- oder Ausladung die Schlüssel in einem neuen Briefumschlag verschlossen dem Zugführer (Packmeister) übergeben. Der Briefumschlag mit dem ausgefüllten Vordruck bildet ein unwiderlegliches Beweismittel, wo, wann und von wem der Wagen geöffnet und geschlossen wurde, und es kann jeder Zeit festgestellt werden, ob das ursprüngliche oder ein anderes Vorhängschloss verwendet worden ist. Die Handhabung selbst erfordert bei einem Vergleiche mit dem gegenwärtigen Verfahren, den Schreibarbeiten usw. viel weniger Zeit als beim Plombirverfahren und es wird ebenso wie bei diesem in der Regel in Zwischenstationen nur die eine Seite des Wagens geöffnet und geschlossen. Bei Ausladungen während des Zugaufenthaltes wäre in gleicher Weise wie bisher vorzugehen, wobei für die ordnungsmässige Gebahrung mit den Schlössern, ebenso wie dies gegenwärtig bei dem Plombirverfahren der Fall ist, der Zugführer (Packmeister) und die Aus- beziehungsweise Zuladestationen verantwortlich wären.

Die Briefumschläge sind ebenso wie abgenommene Plomben aufzubewahren und bilden die Grundlage für Nachforschungen bei Fehlausladungen, überhaupt Verladeanständen aller Art. Jeder Station werden eine Anzahl derartiger Schlösser mit den dazu gehörigen Stechschlüsseln dauernd zugewiesen und diese sind ebenso mit Nummern und Eigenthumsmerkmalen zu bezeichnen, wie dies bei Ladegeräthen der Fall ist. Schloss und Schlüssel haben grundsätzlich gleichlautende Nummern zu führen. Da die Freizügigkeit dieses Verschlusses ein wesentlicher Vortheil des Verfahrens ist, demnach auch anderen Verwaltungen gehörende Schlösser in Verwendung gelangen würden, müsste als verbindlich ausgesprochen werden, dass die Verwendung fremder Schlösser stets in der Richtung der Heimathstation zu erfolgen hat.

Für den seltenen Fall, dass ein Briefumschlag sammt Schlüssel vom Wagen getrennt wird, ist das Sucheverfahren einzuleiten, wie dies gegenwärtig bei Trennung der Begleitpapiere vom Gute der Fall ist. Da von jedem Schlüssel stets zwei gleiche Stücke hergestellt werden, wäre die Aufbewahrung des zweiten Schlüssels in gleicher Weise zu veranlassen, wie es in der Regel bei einem Kassenschlüssel geschieht. Als Aufbewahrungsort für den zweiten Schlüssel empfiehlt es sich, diesen der nächstgelegenen Verkehrsinspektion (Betriebsinspektion, Verkehrschef, Verkehrsamt usw.) zu überweisen, von wo auch in dringenden Fällen der zweite Schlüssel verlangt werden könnte.

Im äussersten Falle wäre das Schloss abzusägen, der Wagen „faktisch" zu übernehmen und mit einem anderen Schlosse zu versehen. Die „faktische" Uebernahme der Ladung hätte auch in den Fällen zu erfolgen, welche gegenwärtig beim Plombirverfahren eine solche Uebernahme erfordern, sowie es sich überhaupt empfiehlt, die mit dem Plombirverfahren verbundenen Kontrolmaassregeln, soweit es möglich ist, auf das vorliegend vorgeschlagene Verfahren zu übertragen.

Die Uebergabe von Zügen und Wagen in Uebergangsstationen hätte in ähnlicher Weise wie bisher zu erfolgen (symbolische Uebergabe).

Statt der „Fabrikplomben" hätten die in direkter Schienenverbindung stehenden Anschlussgleisinhaber in ähnlicher Weise verfertigte, jedoch mit der Firma des betreffenden Inhabers zu bezeichnende Wagenschlösser zu verwenden.

Mit den Zollbehörden wären Verhandlungen zum Zwecke einer gleichförmigen Einführung für den Zollverschluss einzuleiten und bedarf es nicht erst einer besonderen Begründung, dass die gegenwärtigen Zollbleie ebenso verbesserungsbedürftig sind, wie die Bahnplomben.

Die Vortheile des in Vorschlag gebrachten Verfahrens sind kurz zusammengefasst folgende: 1. Die beantragte Neuerung könnte ohne Schwierigkeiten in kürzester Zeit durchgeführt werden. 2. Es kann jederzeit festgestellt werden, wann und wo ein Wagen geschlossen oder geöffnet wurde. 3. Der Wagenverschluss ist ein thatsächlicher, nicht symbolischer. 4. Die missbräuchliche Verwendung der Wagenschlüssel ebenso wie die Oeffnung des Wagens mit einem Nachschlüssel sind nahezu ausgeschlossen. 5. Die Kontrole des Verschlusses ist vom letzteren vollständig getrennt und zumeist in den Packwagen während der Fahrt verlegt, was um so mehr ins Gewicht fällt, als die Tragweite der Kontrolbestimmungen Unberufenen unbekannt bleibt.

Die Haftung der betheiligten Eisenbahnbediensteten ist enge begrenzt und hierdurch auch die Haftung der Eisenbahnverwaltungen untereinander besser als bisher geregelt. 6. Die Kosten der Ueberwachung beladener Wagen, der Güterzüge in den Stationen bei Tag und Nacht werden wesentlich herabgemindert und werden mit dem vorgeschlagenen Verfahren die in den Nachtstunden anlangenden beladenen Güterwagen besser geschützt, als dies bei plombirten Wagen der Fall ist. 7. Die Kosten des Plombenmaterials entfallen. 8. Abgesehen von dem moralischen Nutzen kommen für die Eisenbahnen noch die wesentlich verringerten Kosten für den Centraldienst (Reklamationsämter) und ebenso die wesentlich verminderten Entschädigungsbeträge für Verluste und Beraubungen in Betracht.

Allen diesen Vortheilen stehen nur die einmaligen Anschaffungs- und unwesentlichen Nachbeschaffungskosten für Schloss und Schlüssel sowie die Drucksortenkosten gegenüber. Es dürfte nicht allzu optimistisch sein, wenn die Ansicht ausgesprochen wird, dass die Tilgung der Anschaffungskosten in kürzester Zeit erzielt sein wird.

Mit der Einführung des internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahnfrachtverkehr hat sich die Zahl der direkten Verbände wesentlich vermehrt. Der Verkehr hat eine ungeahnte Ausdehnung erreicht, die Zahl der beladenen Wagen, welche Europa durchqueren, wächst von Tag zu Tag. Die mit werthvollen Ladungen auf dem eisernen Schienenstrange rollenden Wagen können somit nicht länger einer dünnen Hanfschnur anvertraut werden. Auch ist es nicht möglich, länger zuzuwarten, bis ein aufs höchste vollendetes, von allen Staaten geprüftes und angenommenes Kontrolschloss sich einbürgert. Darum fort mit der Plombe und Schutz der Ladung. Ein wirksamer Wagenverschluss mit einer billigen und einfachen Kontrole ist das Vorhängeschloss mit dem nur in einer einzigen Form in Verwendung stehenden Schlüssel und den in den vorliegenden Zeilen vorgeschlagenen Kontrolmaassregeln. Die Ausgestaltung und Verbesserung der letzteren wird bei Zusammenwirken der betheiligten Kreise gewiss zu erreichen sein und ist dies bei fachmännischer Prüfung kaum zu bezweifeln. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist zunächst berufen, eine Entscheidung in dieser Angelegenheit herbeizuführen.

Wenn an dem bewährten, im Eisenbahndienste besonders wichtigen Grundsatz festgehalten wird, dass die einfachste Einrichtung stets die billigste und beste ist, so hat der vorliegende, nur in allgemeinen Umrissen entwickelte Vorschlag, welcher eine allzulang vernachlässigte und wunde Stelle des Beförderungsdienstes der Eisenbahnen betrifft, vielleicht Aussicht, verwirklicht zu werden.

Radfahrerabtheile.

In Nr. 82 d. Ztg. ist die Frage der Beförderung von Fahrrädern wieder einmal in Anregung gebracht. Wenn wir dieser Anregung den Anlass entnehmen, über praktische Versuche zu berichten, welche im Gebiete der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit der Absicht der Klärung und wenigstens theilweisen Lösung der Frage unternommen sind, so thun wir dies in der Hoffnung, dass praktische Erfahrung und Erprobung dem Interesse weiterer Kreise begegnen werden.

Im August 1898 wurde bei der Generaldirektion in Strassburg die praktische Ausarbeitung der Idee in Angriff genommen, dem Radfahrer die Möglichkeit zu geben, sein Fahrrad mit sich in den Personenwagen zu nehmen. Es ist das dieselbe Idee, deren Durchführung etwas später der Verfasser der Aufsätze in Glaser's Annalen (Nr. 511 vom 1. Oktober 1898 und Nr. 513 vom 1. November 1898) und in Nr. 78 vom 8. Oktober 1898 d. Ztg. empfohlen hat. Nach eingehenden Versuchen über die zweckmässigste technische Anordnung ergab es sich, dass die Einrichtung einzelner Abtheile zur Fahrradbeförderung in jeder Beziehung den Vorzug verdiente. Nicht nur war hierbei die Herstellung am billigsten, sondern auch der Verlust an Sitzplätzen war am geringsten, die Verwandlung des Abtheils in ein Radfahrerabtheil sowie dessen Rückverwandlung vollzog sich am einfachsten; der Verwendung der eingerichteten Wagen zum gewöhnlichen Personenverkehre, stellten sich dabei keinerlei Hindernisse oder Beschränkungen entgegen.

Die Einrichtung besteht in folgendem: Die eine Sitzbank ist mit Charnieren versehen, so dass sie, hochgeklappt, sich an die Rückwand lehnen lässt und mit ihren ebenfalls an Charnieren beweglichen Füssen keinen nutzbaren Raum mehr beansprucht. Hierdurch ist die Einrichtung schon vom rein technischen Standpunkte aus auf die III. Wagenklasse beschränkt worden. An den Seitenwänden — dem Pfeiler zwischen Thür und Seitenfenster — sind sodann federnde Klammern angebracht; die untere ist fest, die obere befindet sich an einem in der senkrechten drehbaren Arm. Jedes Klammerpaar hält ein Fahrrad. Die Befestigung geschieht so, dass das Fahrzeug auf dem Vorderrade ruhend mit dem Hinterrade hochgestellt wird. Ein mässiger Druck schiebt zunächst die Felge des Vorderrades in die untere Klammer, ein gleicher Druck befestigt das Hinterrad in dem oberen Klammerarm, den seine Beweglichkeit für Fahrräder jeder Länge tauglich macht. Zum Aufhängen zweier weiterer Räder sind zwei Laufschienen an der Wagendecke mit einfachen Haken versehen, welche sowohl für Herren- als auch für Damenräder ein geeignetes Befestigungsmittel abgeben. Die Laufschienen ermöglichen es, nach Aufhängung und Zurückschiebung des ersten Rades das zweite bequem anzuhaken und es danach gleichfalls so weit zurückzuschieben, dass eine Beengung der auf der zweiten Bank sitzenden Radfahrer vermieden wird.

Die Einrichtung ist seit nunmehr über $1^1/_2$ Jahren in Benutzung und hat sich während dieser Zeit als einfach in der Handhabung und dauerhaft bewährt. Mehrfache Versuche haben ergeben, dass sich das Einsteigen von vier Personen hintereinander einschliesslich der ordnungsmässigen Räderbefestigung auch ohne besondere Uebung in 1 Minute, der kürzesten fahrplanmässigen Aufenthaltszeit, bewirken lässt. Pendelbewegungen und Schwankungen der Räder kommen selbst bei schnellster Fahrt und ungünstigen Streckenverhältnissen so gut wie gar nicht vor und führen jedenfalls niemals zu schädlichen Reibungen der Räder an einander oder zu deren Verletzung durch Anstossen. Klagen über die technische Einrichtung oder Vorschläge auf Verbesserung sind aus den Kreisen des radfahrenden Publikums nicht laut geworden. In technischer Beziehung kann daher die Einrichtung als wohl gelungen bezeichnet werden. Das gleiche gilt für die doppelte Verwendbarkeit der ausgerüsteten Abtheile zur Beförderung von Radfahrern mit Fahrrädern und von anderen Reisenden. Zwei Handgriffe — das Aufklappen oder Niederstellen der Bank sowie das Vor- oder Zurückschieben des Halteriegels — genügen für die Umwandlung im Innern. Das Herumdrehen des Schildes an der Aussenseite vollendet die nöthige Arbeit. Ist nämlich das Abtheil Reisenden mit Fahrrädern vorbehalten, so wird dies äusserlich durch Schilder, die in weisser Farbe auf rothem Grunde die Aufschrift „Radfahrer“ tragen, mithin von dem Aussehen der Schilder für Nichtraucher und Frauen auffällig abweichen, kenntlich gemacht. Die andere Schildseite trägt entweder die schwarze Aufschrift „Nichtraucher“ auf weissem Grunde in gewöhnlicher Form oder sie ist schwarz gestrichen, wenn es sich um ein Raucherabtheil handelt. Die im Innern angebrachten Klammern und Haken be-

einträchtigen die Benutzbarkeit des Abtheils im allgemeinen Verkehre so wenig, dass ihr Vorhandensein meistens sogar kaum bemerkt werden wird. Das von der Generaldirektion Strassburg herausgegebene Fahrplanbuch weist durch das Zeichen, welches in Preussen zur Kenntlichmachung der Schnellzüge mit Fahrradbeförderung üblich ist, nach, in welchen Zügen sich Radfahrerabtheile befinden.

Die Einrichtung ist am 1. April 1898 versuchsweise für einige Strecken des Bezirkes in Kraft getreten, und zwar sind grundsätzlich alle Züge dieser Strecken mit Radfahrerabtheilen versehen, sofern dies überhaupt möglich war. Möglich war es aber nur, soweit Abtheilwagen III. Klasse der Reichsbahnen in den Zügen laufen. Ausgeschlossen waren daher die D-Züge und diejenigen Züge, deren Betriebsmaterial III. Klasse ganz von anderen Verwaltungen beigestellt wird. Tarifarisch ist die Sache so behandelt, dass das Fahrrad, welches der Reisende mit sich ins Abtheil nimmt, als Handgepäck angesehen wird. Dadurch ist sowohl die Haftpflichtfrage erledigt, als auch festgestellt, dass das Ein- und Ausladen der Räder Sache der Reisenden ist. Die Bezahlung ist dementsprechend nicht an die Mitführung des Rades, sondern an die Benutzung des Radfahrerabtheils geknüpft, eine Maassregel, die sich zugleich für die Freihaltung der Radfahrerabtheile zu ihrem Bestimmungszwecke als praktisch erwiesen hat.

Für die Bemessung der tarifmässigen Fahrrad-Zuschlagstaxe musste in Elsass-Lothringen davon ausgegangen werden, dass dort kein Freigepäck gewährt wird, mithin eine feste Einheitstaxe, wie solche in Preussen für die Fahrräder erhoben wird, nicht zulässig erscheint, weil dann das Rad im Abtheil in einem mit der Entfernung steigenden Maasse billiger als im Gepäckwagen befördert werden würde. Die Gepäcktaxe eignete sich schon um deswillen nicht zur Anwendung, weil ihre Einführung eine übermässige Abfertigungsarbeit bedingt haben würde. Man schmiegte sich deshalb möglichst an eine bereits bestehende Einrichtung an und erhob für Benutzung des Radfahrerabtheils den Schnellzugzuschlag, dessen Betrag, abgesehen von ganz kurzen Entfernungen, etwas höher als die Gepäcktaxe, aber niedriger als der Preis der Hundefahrkarten ist. Als Mindestbetrag sind 20 ₰ vorgesehen. Das Verhältniss dieser verschiedenen Taxen zu einander macht nachstehende Tabelle ersichtlich:

Entfernung km	Gepäcktaxe für 20 kg ₰	Schnellzugzuschlag und gleicher Zuschlag für Benutzung der Radfahrerabtheile ₰	Hundekarte ₰
10	20	20	20
20	20	25	30
40	35	45	60
60	55	70	90
80	70	90	120
100	90	110	150

Erwägt man, dass durch die Einrichtung zur Fahrradbeförderung eine ganze Sitzbank mit fünf Plätzen verloren geht und dass der Einheitssatz des Personenzugfahrpreises III. Klasse bei den Reichsbahnen 3,4 ₰ für das Kilometer beträgt, so muss die Einhebung des Schnellzugzuschlages zu dem Satze von nur 1,1 ₰ für das Kilometer vom Standpunkte der Eisenbahn aus als ein weites Entgegenkommen gegen die Radfahrer bezeichnet werden.

Wenn wir betonen, dass die Radfahrer bei Benutzung der Radfahrerabtheile jeder Unbequemlichkeit einer Abfertigung enthoben sind, dass durch geeignete Anordnungen auch für den Fall, dass das Radfahrerabtheil voll besetzt oder dass keins im Zuge vorhanden ist, allen Weitläufigkeiten vorgebeugt ist, so sollte man meinen, diejenige Einrichtung gefunden zu haben, welche das Ideal der Radfahrer sein müsste — wenn eben die Voraussetzungen richtig wären, von denen die Verfechter der Idee in der Theorie ausgehen, nämlich dass der Radfahrer, der sein Rad in der Eisenbahn unter eigener Aufsicht und Obhut behalten kann, für die Gewähr, es am Ziel der Reise unbeschädigt vorzufinden, sich gern der kleinen Mühe, das Rad selbst an den Zug zu bringen, es selbst ein- und auszuladen unterziehen und ebenso gern einen kleinen Mehraufwand an Transportgebühr dafür ertragen würde.

Die Erfahrungen, welche mit der Benutzung der Radfahrerabtheile gemacht sind, bestätigen nun aber die Voraussetzungen und Schlussfolgerungen der Theorie keineswegs. Der Zeitraum von 1½ Jahren ist wohl ausgiebig genug bemessen, um aus den Erfahrungen Schlüsse ziehen zu können und um gegen den Vorwurf geschützt zu sein, dass die Einrichtung sich noch in der Entwickelung befinde. Bei täglich etwa 120 Zügen, die mit Radfahrerabtheilungen ausgerüstet sind, hat sich die monatliche Gesammtbenutzung vom 1. April 1899 bis Ende August 1900 folgendermaassen gestellt:

	1899	1900		1899	1900
Januar . .	—	187	Juli . . .	1 990	2 212
Februar .	—	249	August . .	2 850	2 313
März . . .	—	877	September	2 327	—
April . .	1 194	1 908	Oktober .	1 668	—
Mai . . .	1 188	2 380	November.	1 338	—
Juni . . .	1 775	1 975	Dezember.	429	—

Als Ergebniss dieser Ziffern springt sofort eine sowohl an und für sich als auch verhältnissmässig sehr geringe Benutzung der Radfahrerabtheile ins Auge, die bei mehr als 3 000 Zügen im Monat durchschnittlich selbst in den Monaten stärkster Benutzung noch nicht ein Fahrrad für den Zug und Tag ausmacht. Indessen vertheilt sich die Benutzung sehr ungleich auf die verschiedenen Züge, so dass für eine Anzahl derselben eine Durchschnittsbenutzung von 2—2½ Fahrrädern entfällt, während eine Anzahl anderer Züge eine verschwindend geringe Benutzung aufweist.

Durch obige Statistik, welche zur Gewinnung eines Urtheils über den Werth der neuen Einrichtung von Anfang an planmässig geführt ist, ist nun wohl ein Ueberblick über die Benutzung der Radfahrerabtheile selbst gewonnen, ein Urtheil aber darüber, welcher Beliebtheit sich die Einrichtung bei den Radfahrern gegenüber der üblichen Packwagenbeförderung, die unverändert auch bei den Zügen mit Radfahrerabtheilen beibehalten ist, erfreut, gestattet jene Statistik nicht. Um auch dies festzustellen, ist nach Ablauf des ersten Jahres, also nachdem angenommen werden konnte, die Einrichtung habe sich genügend eingelebt, bei den Zügen mit Radfahrerabtheilen zugleich aufgeschrieben, wieviel Fahräder als Gepäck mit Packwagenbeförderung abgefertigt sind. Das Ergebniss ist folgendes:

1900	im Radfahrerabtheil	im Packwagen
	beförderte Fahrräder	
April	1 908	4 676
Mai	2 380	5 314
Juni	1 975	5 721
Juli	2 212	5 409
August	2 313	6 342

Fügen wir hinzu, dass Ueberfüllung der Radfahrerabtheile, deren zwei für im ganzen acht Räder in jedem Zuge vorgesehen sind, nur ganz vereinzelt den Anlass zur Packwagenbeförderung abgegeben hat, so muss aus diesen Zahlen der Schluss gezogen werden, dass die Fahrradabfertigung als Gepäck sich immer noch der weitaus grösseren Beliebtheit erfreut.

Die Stimmen aus Radfahrerkreisen, welche von dem Gegentheil überzeugt waren, haben augenscheinlich Zahl und Umfang der Beschädigungen von Fahrrädern bei der Beförderung im Packwagen überschätzt, die ihnen selbst oder Bekannten begegneten Fälle solcher Art als Regel angesehen und daraufhin ihre Schlüsse gezogen. Die überwiegende Benutzung des Pack-

wagens in den Zügen, wo Radfahrerabtheile zur Verfügung stehen, lässt mit Sicherheit die Folgerung zu, dass die Furcht vor Verletzung des Rades bei Aufgabe als Gepäck im allgemeinen überwogen wird von den Vortheilen und Annehmlichkeiten, welche die gewöhnliche Abfertigung bietet. Die Gepäckabfertigungsstelle liegt nicht selten bequemer als der Bahnsteig, und die Mühewaltung des Ein- und Ausladens, welche von der Eisenbahn nicht wohl tarifarisch übernommen werden kann, wenn auch das Personal, soweit es zur Stelle und nicht anderweit in Anspruch genommen ist, nach Möglichkeit hilfreiche Hand leistet, ist immerhin wesentlich grösser als diejenige der blossen Abgabe bei der Gepäckabfertigungsstelle. Mag sonach schon die grössere Annehmlichkeit bei der Abfertigung vielfach bestimmend sein, so neigen wir dazu, dem Vortheil in dem Beförderungs p r e i s e einen noch grösseren Einfluss zuzuschreiben. Es ist eine fortgesetzt aufs neue sich bestätigende Erfahrung, dass Ersparniss am Fahrpreise, und sei sie noch so gering, beim Publikum den Ausschlag für die Wahl der Beförderungsart gibt, so dass Umständlichkeit der Abfertigung und geringere Bequemlichkeit in der Beförderung willig ertragen wird, sofern dadurch eine, wenn auch geringe Geldersparniss zu erzielen ist. Mag auch noch dieser oder jener andere Grund für die auffallend geringe Benutzung der Radfahrerabtheile angeführt werden können, so glauben wir doch in der Annahme nicht fehl zu gehen, dass wir die wesentlichsten genannt haben.

Die gemachten Erfahrungen ermuntern nicht zu einer weiteren Ausdehnung der Versuche da, wo die Verhältnisse so liegen, wie bei den Reichsbahnen. Wesentlich anders könnte das Ergebniss dort sein, wo die Bedingungen fortfallen, welche hier der Benutzung der Radfahrerabtheile hemmend entgegenwirken. Muss der Radfahrer sein Rad an den Packwagen bringen, für Aus- und Umladen selbst besorgt sein und trotzdem denselben Beförderungspreis zahlen wie im Radfahrerabtheil, so ist offensichtlich die Benutzung des letzteren bei gleichem Preise die bequemere, denn es fällt das Aufsuchen eines Platzes nach Erledigung der Geschäfte am Packwagen fort. Diese Verhältnisse liegen im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung vor; man könnte daher hier den Radfahrerabtheilen einen lebhaften Zuspruch voraussagen, wenn sich die Verwaltung bereit finden liesse, deren Benutzung zu der Taxe von 50 ₰ zuzulassen. Dass die Verwaltung sich hierzu allgemein versteht, möchten wir aber ernstlich bezweifeln. Und bei gerechter Beurtheilung wird man es nicht missbilligen können, wenn die Verwaltung bei der immer mehr steigenden Ausnutzung der Plätze den Sitzplatz, den jedes Rad in Anspruch nimmt, höher als auf 50 ₰ bewerthet. Bei Zuweisung von Abtheilen IV. Klasse an die Radfahrer dürfte sich das finanzielle Ergebniss eher noch ungünstiger stellen, als bei Ausrüstung von Abtheilen III. Klasse, weil die Zahl der den Radfahrern vorbehaltenen Plätze dort wesentlich grösser und die Ausnutzung demnach schlechter sein würde. Ueberdies würden dann die Schnellzüge von der Benutzung ausgeschlossen sein.

Soweit dagegen die Taxe von 50 ₰ einen ausreichenden Durchschnittsentgelt für den Sitzplatz darstellt, also im Nahverkehr mit geschlossenen Zügen, kann es wohl der Erwägung werth sein, ob die Einrichtung von Personenwagen oder Theilen derselben zur Mitnahme von Fahrrädern sich mit den Interessen des Betriebes und der übrigen Reisenden vereinigen lässt.

Strassburg i. E., November 1900. Ls.

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Es ist nunmehr sicher, dass der Erwerb der schweizerischen Hauptbahnen durch den Bund, der schon über Gebühr viel Arbeit, Streit und Verstimmung hervorgerufen hat, in die Wege gütlicher Vereinbarung gelenkt ist. Wenigstens für die Centralbahn ist der freihändige Rückkauf gesichert und ein gleiches Ergebniss betreffs der übrigen Gesellschaften — Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Jura-Simplonbahn und Gotthardbahn, von denen die letztgenannte allerdings erst im Jahre 1908 zum Rückkauf fällig wird — erscheint nicht nur nach den Verhältnissen sehr rathsam, sondern wird auch schon thatsächlich vorbereitet. Die Nebenbahnen bleiben bekanntlich von der Verstaatlichung bis auf weiteres ausgeschlossen, um deren schwierige Durchführung nicht noch mehr zu belasten.

Der Verstaatlichungsplan hat in der Schweiz einen sonderbaren Kreislauf beschrieben. Er begann mit dem Versuche des freihändigen Rückkaufes der Centralbahn und ging nach dessen Scheitern und nach ähnlichen vergeblichen Anläufen durch allmählichen Ankauf von Aktien — Jura-Simplonbahn — zum „konzessionsmässigen“ Rückkauf über, d. h. zum Erwerb auf Grund der Bestimmungen der den einzelnen Gesellschaften ertheilten Konzessionen und mit ihnen abgeschlossenen Verträge, welche dem Bund den Erwerb der Bahnen für das Jahr 1903 freistellen. Diesen Weg suchte sich der Bund zu erleichtern und zu verbilligen, indem er unbedenklich die Klinke der Gesetzgebung in die Hand nahm und das Stimmrechts- und das Rechnungsgesetz schuf, durch welche sich die Gesellschaften und ihre Aktionäre in wohlerworbenen Rechten beeinträchtigt fühlten. Es kam zu verschiedenen Prozessen, aber selbst das höchste schweizerische Gericht nahm Anstand, das neue Rechnungsgesetz betreffs des Erneuerungsfonds usw. anzuwenden, und hielt sich an das allgemeine schweizerische Obligationenrecht und die Verträge. Als sich die Schwierigkeiten mehrten und weitere unendliche Prozesse drohten, ist man nun glücklich zum Anfangspunkt zurückgekehrt und beginnt wieder mit dem freien Rückkauf derselben Centralbahn, welcher vor neun Jahren, am 6. Dezember 1891, durch die Volksabstimmung verworfen wurde. Vor einem solchen Schlusshemmniss hat sich indess der Bund sichergestellt; Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen durch den Bund vom 15. Oktober 1897 ermächtigt den Bundesrath, die Erwerbung der Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Verkaufes vorzunehmen „mit Zustimmung der Bundesversammlung“. Die Volksabstimmung ist also jetzt nicht mehr nöthig. Und nach dem jetzigen Ausgang hätte sich die Schweiz eigentlich die ganze Gelegenheitsgesetzgebung, die so viel böses Blut machte, sparen können. Immerhin dürften das Stimmrechts- und das Rechnungsgesetz dahin gewirkt haben, die Gesellschaften und die Besitzer von schweizerischen Eisenbahnwerthen, die sehr zahlreich in Deutschland vertreten sind, einigermaassen mürbe zu machen. Andererseits lässt sich nicht leugnen, dass die Eidgenossenschaft sich Versuchen von Ausbeutung der Verstaatlichung durch Börse und Spekulation gegenüber fand, denen sie nicht Rechnung zu tragen brauchte und im Interesse des Landes nicht nachgeben durfte.

Die jetzt den Aktionären der C e n t r a l b a h n gewährte Jahresrente beträgt 30 Fr., das ist ebenso viel wie ihnen im Jahre 1891 geboten war. Das Ergebniss stellt sich aber doch etwas anders. Damals war ein Zinsfuss von 3 % zu Grunde gelegt, was also einer Kapitalabfindung von 1 000 Fr. entsprochen hätte. Bei dem theureren Gelde rechnet man jetzt mit 4 %; der Bund ist berechtigt, die für die Inhaber unkündbaren Rententitel nach 20 Jahren mit 750 Fr. für das Stück zurückzuzahlen. Das ist also für den Bund erheblich vortheilhafter. Ihrerseits erhalten die Aktionäre bedeutend

mehr, als die Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 für sie ausgerechnet hatte; diese war zu einem Liquidationswerthe von nur 543,10 Fr. auf 1. Mai 1903 für die Aktie gekommen. Zweifellos war eine solche Abfindung zu ungünstig bemessen; sie ist auch durch Urtheile des Bundesgerichts bereits um etwa 32 bis 35 Franken erhöht worden. Allerdings gelangt der Bund durch den freihändigen Rückkauf, unter Uebernahme aller Aktiven und Passiven, in den Besitz verschiedener Guthaben (Werthschriften, verfügbare Liegenschaften usw.), welche in den vom konzessionsmässigen Rückkauf erfassten Vermögensobjekten nicht einbegriffen wären, was mehrere Millionen Franken ausmachen soll, bei einem Gesammtankaufswerth von 75 000 000 und rund 114 000 000 Fr. Schulden der Centralbahn in Anleihen, welche der Bund übernimmt. Auch erhält der Bund dadurch, dass er die Bahn 2 Jahre und 4 Monate vor dem 1. Mai 1903 verstaatlicht, für diese Zeit die Ueberschüsse des Ertrags über die von ihm zu entrichtende Rente. Eine wohl aus Bundesrathskreisen stammende Darlegung des Berner „Bund“ führt weiter als Vortheile für den Staat an die Ersparniss an Geldbeschaffungskosten, die beim konzessionsmässigen Rückkauf und der damit verbundenen Baarzahlung unvermeidlich gewesen wären und einen hohen Betrag erfordert hätten. Endlich seien auch die langwierigen Prozesse, welche mit der konzessionsmässigen Erwerbung noch verbunden gewesen wären, nebst ihrem Wagniss vermieden. Das alte Wort, dass ein magerer Vergleich besser sei als ein fetter Prozess, dürfe in vollem Maasse auf dieses Geschäft angewendet werden. Zugleich wird zur Rechtfertigung des im Jahre 1891 vom Bund mit der Centralbahn abgeschlossenen, aber durch die Volksabstimmung wieder vernichteten Kaufvertrags ausgerechnet, dass durch die Verwerfung dieses ersten Centralbahnhandels infolge der die zu zahlende Rente übersteigenden Dividenden usw. das schweizerische Volk sich einen nachweisbaren Schaden von wenigstens 11 500 000 Fr. zugefügt habe, ungerechnet die Zinsen und Zinseszinsen sowie die indirekten Schädigungen und entgangenen Gewinne. 1891 wurde dem Bund der Vorwurf gemacht, dass er die Bahn viel zu theuer zahle. Jetzt schliesst die offiziöse Auslassung derb: „Mit dem demokratischen Hallo allein ist's eben nicht gethan, es gibt Thatsachen, um die man nicht herumkommt.“ An der Genehmigung des jetzigen Abkommens mit der Centralbahn durch die Bundesversammlung und die Aktionärversammlung wurde bisher nicht gezweifelt. Doch verlautet, dass die über dasselbe befragte, schon von früher bestehende „Expertenkommission“ für die Eisenbahnverstaatlichung nicht alle finanziellen Bestimmungen gebilligt hat; ihre Ansichten gegenüber dem Vertrage würden vielleicht nur noch akademischen Werth haben, aber bei weiteren Rückkaufsverhandlungen vom Bundesrath in Erwägung gezogen werden.

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, bemerken wir noch, dass der Bund die Beamten und Angestellten der Centralbahn in seine Dienste übernimmt, und zwar bis 30. April 1903 unter den bestehenden Anstellungsbedingungen. Betreffs der Direktoren scheinen besondere Abmachungen oder Abfindungen vorbehalten zu sein. Als Bestätigung der Annahme, dass vom Bundesrath ernstlich mit der Möglichkeit gerechnet wird, ausser der Centralbahn noch andere Bahnen freihändig und vor dem Jahre 1903 erwerben zu können, wird die Bestimmung im Kaufvertrag der Centralbahn gedeutet, wonach deren Betrieb vorläufig bis Ende 1901 durch die bisherige Privatverwaltung weitergeführt wird. Diese Bestimmung soll mit der Absicht aufgenommen sein, dass man im Laufe des nächsten Jahres darüber Gewissheit erhalten werde, ob mit anderen Bahnen eine Verständigung sich erzielen lasse. Je nach dem Umfang der freihändigen Erwerbung dürfte der einstweilige Zustand fortdauern, oder die Verwaltung, nach Maassgabe des Bundesgesetzes, endgültig organisirt werden. Die gleichen allgemeinen Gründe, welche für einen gütlichen Vergleich mit der Centralbahn sprachen, gelten natürlich auch betreffs der anderen Bahnen. Mit der Nordostbahn sind schon Verhandlungen eingeleitet. Die Erwerbung der Jura-Simplonbahn würde dadurch erleichtert werden, dass der Bund schon einen bedeutenden Theil der Aktien besitzt. Der Bund wird um so mehr Neigung haben, diesen Weg weiter zu verfolgen, als die Rücksichten auf den Geldmarkt und die schweizerische Währung sowie die nicht gerade günstigen eidgenössischen Staatsfinanzen eine grössere Anleihe derzeit nicht empfehlen. Von den Verhandlungen über eine solche, die dem Bund von einer amerikanisch-deutsch-französischen Bankvereinigung angeboten sein sollte, ist es denn auch ziemlich stille geworden. Die einschlägigen Nachrichten über die weiteren Verstaatlichungs- und Finanzirungsaussichten sind überhaupt mit Vorsicht aufzunehmen, da einmal die Börsenspekulation dabei mitspricht und vielleicht zu viel thut, während die zuständigen schweizerischen Regierungsstellen wiederum ein Interesse haben, nicht vorzeitig die Dinge öffentlich werden zu lassen.

Das zunächst zur Verstaatlichung gelangende Netz der schweizerischen Centralbahn umfasst die Strecken Basel-Olten, Olten-Aarau, Olten-Biel, Olten-Bern-Thörishaus, Bern-Thun-Scherzlingen, Herzogenbuchsee-Lyss, Aarburg-Luzern und Basler Verbindungsbahn. Dazu kommen die Antheile der Centralbahn an gemeinsamen Bahnen, nämlich die Hälfte der Bötzbergbahn Basel- bezw. Pratteln-Brugg, die Hälfte der ehemaligen Nationalbahn, Strecke Zofingen-Aarau, die Hälfte der aargauischen Südbahn Aarau-Rothkreuz-Immensee und zwei Fünftel der Linie Wohlen-Bremgarten und ein Theil der Emmenthalbahn Langnau-Burgdorf-Solothurn.

Nachdem die Wahlen für die Kreiseisenbahnräthe und den Verwaltungsrath der künftigen schweizerischen Bundesbahnen stattgefunden und im Lande erhebliche Anfechtung erfahren hatten, weil von den Kantonen sehr viel Regierungsbeamte entsendet waren, kam es besonders darauf an, für die Direktion tüchtige Fachleute zu finden. Es herrschte Neigung, etwas zu bürokratisch und in engem Rahmen vorzugehen, wobei finanzielle Rücksichten stark mitwirkten. So ist das Besoldungsgesetz für die Bundesbahnen nicht glänzend ausgefallen und lässt namentlich in die höchsten Stellen besondere Talente nicht wohl heranziehen und entsprechend bezahlen. Der Verwaltungsrath hat allerdings die ständige Kommission aus zehn statt aus sechs Mitgliedern zusammengesetzt und der Bundesrath hat diesen Beschluss genehmigt, scheint aber doch die Wünsche auf Erhöhung der Anzahl der Generaldirektoren, die besonders auch von der „Schweizerischen Bauzeitung“ und im Interesse der grösseren Berücksichtigung der technischen Leitung befürwortet wurden, zunächst nicht berücksichtigen zu wollen. Die von der ständigen Kommission dem Verwaltungsrath unterbreiteten Anträge gehen dahin:

„Ohne zu verkennen, dass sich die von verschiedenen Seiten geltend gemachten Zweifel in die Hinlänglichkeit der Zahl von fünf Mitgliedern der Generaldirektion zur Bewältigung der ihr wartenden grossen Arbeit rechtfertigen mögen, glaubt die Kommission doch, beantragen zu sollen, von einem auf Vermehrung der in der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 festgesetzten Zahl von fünf Mitgliedern abzielenden Vorschlage zu Händen des Bundesrathes für einmal abzusehen, mit dem ausdrücklichen Vorbehalte jedoch, auf die Frage zurückzukommen und Anträge auf Vermehrung zu stellen, wenn die vorerst abzuwartenden praktischen Erfahrungen eine solche als nothwendig oder wünschbar sollten erkennen lassen.

Für die Wahl von fünf Mitgliedern der Generaldirektion beantragt die Kommission, dem Bundesrathe folgende Vorschläge zu machen: 1. Herrn Placid Weissenbach, z. Zt. Direktor der administrativen Abtheilung des Eisenbahndepartements; 2. Herrn Johann Tschiemer, z. Zt. Direktor der technischen Abtheilung des Eisenbahndepartements; 3. Herrn J. Flury, z. Zt. Mitglied des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn; 4. Herrn Leopold Dubois, z. Zt. Direktor der Kantonalbank von Neuenburg; 5. Herrn J. Schmid, z. Zt. kommerzieller Inspektor der schweizerischen Nordostbahn.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat Oktober d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im Oktober 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 560,65 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Oktober 1900					
aus dem Personenverkehre	42 813 723	+ 1 903 409	1 004	+ 30	+ 3,08
aus dem Güterverkehre	110 554 460	+ 5 986 937	2 545	+ 99	+ 4,05
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Oktober 1900					
aus dem Personenverkehre	292 015 483	+ 23 644 508	8 060	+ 526	+ 6,98
aus dem Güterverkehre	603 452 109	+ 39 262 074	16 356	+ 798	+ 5,13
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1900					
aus dem Personenverkehre	67 399 132	+ 2 795 614	10 814	+ 272	+ 2,58
aus dem Güterverkehre	122 822 770	+ 5 717 826	19 379	+ 573	+ 3,05

— **Die Wagengestellung im Ruhrgebiet** für Kohlen, Koks und Briketts hat der „Rhein.-Westf. Ztg.“ zufolge am 16. d. Mts. zum ersten Mal die aussergewöhnliche Höhe von 18 063 Doppelwagen zu 10 t erreicht und ist hiermit nach der am 10. November 1899 gemeldeten Höchstziffer von 16 054 und von 17 013 am 23. März 1900 innerhalb Jahresfrist um 2 000 Wagen gestiegen. Die Zechen, Kokereien und Brikettwerke haben am Freitag, 16. November 1900 18 063 Doppelwagen zu 10 t angefordert, und sind diese mit 3 612 600 Centner Kohlen, Koks und Briketts beladen versandt worden. Es ist dies die bis jetzt erzielte höchste Förderung im Ruhrgebiet und die grösste Wagengestellung seitens der Eisenbahn. An demselben Tage wurden im Ruhrbezirk ausserdem 3 129 offene Güterwagen für andere Güter, sowie 2 789 gedeckte und Spezialwagen gestellt, beladen und beladen abgefahren, so dass sich eine Gesammtgestellung von 23 981 Doppelwagen zu 10 t ergibt. Diese belasteten Wagen sind mit Bedienungszügen von den Zechen und Werken abgeholt, nach Richtungen rangirt, theils in Schleppzügen den Sammelbahnhöfen zugeführt und von hier in etwa 480 Zügen, den Zug zu 50 Wagen gerechnet, abgefahren. Da zur Deckung des Bedarfs für den nächsten Tag ebenso viele leere Wagen zulaufen müssen, als beladene abgefahren werden, so ergibt dies eine Tagesleistung von 960 Zügen mit 47 962 Wagen, die aneinandergereiht, unter Zugrundelegung einer Wagenlänge von durchschnittlich 8 m (von Buffer zu Buffer), eine Länge von 384 km einnehmen und im Stillstand alle Strecken des Direktionsbezirks Essen von 993 km Betriebslänge zu beinahe $^2/_5$ besetzen würden. In gerader Richtung aneinander gereiht, würden die Wagen eine Strecke von Düsseldorf bis Hamburg oder von Magdeburg bis zur holländischen Grenze einnehmen.

Wir geben diese Darstellung der oben genannten Zeitung um so lieber wieder, als sie eine vorbehaltlose Anerkennung der Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung enthält und die Grundlosigkeit der im zweiten Leitaufsatze Nr. 88 dieser Zeitung besprochenen Klagen über Wagenmangel schlagend beweist. Dass ein fühlbarer Wagenmangel überhaupt nur an einzelnen Tagen in der zweiten Oktoberhälfte geherrscht hat, ergibt sich auch aus einer Darstellung des Essener „Glückauf“, der über die Oktoberförderung der Ruhrkohlen folgendes schreibt: Es wurden an Kohlen- und Kokswagen auf den Staatsbahnen täglich, durchschnittlich in Doppelwagen zu 10 t berechnet, gestellt: 1. bis 15. Oktober 16 113 (i. V. 14 832), 16. bis 31. Oktober 16 562 (i. V. 15 071). Die Förderung im Oktober hat 4 699 130 t gegen 4 316 378 t im September betragen. Der Versand ging im ganzen ohne grosse Störungen vor sich, es trat zwar an einzelnen Tagen ein nicht unerheblicher Wagenmangel auf und besonders Kokswagen fehlten stellenweise in recht empfindlicher Weise, jedoch zeigten sich die Verkehrsstockungen ohne Zweifel in viel geringerem Grade, als man befürchtet hatte. Ueber die Marktlage lässt sich auch diesmal wesentlich neues nicht sagen. Im gesammten Kohlenverkehr ist weder auf den Eisenbahnen noch bei der Schifffahrt irgend eine Abnahme der Regsamkeit zu verzeichnen. Die Lage des Koksmarktes ist unverändert geblieben. Der Absatz im Oktober d. J. hat die Höhe von 699 171 t erreicht (gegen das Vorjahr mehr 85 223 t). Dieses ausserordentlich beträchtliche Anwachsen der Kokserzeugung ist die Folge der starken Zunahme im Koksofenbau. Es werden 1900 an 800 neue Koksöfen im Syndikat hinzukommen.

— **Zur Bahnhofsfrage in Spandau.** Wie den „B. N. N.“ aus Spandau gemeldet wird, sind dort in Sachen der Entfestigung und in der Bahnhofsfrage wichtige Beschlüsse gefasst worden. Der Verlegung des Personenbahnhofs von seiner jetzigen sehr beschränkten Stelle nach dem rechten Havelufer vor dem Potsdamer Thor stand bisher die Rayonvorschrift hindernd entgegen, wonach hier keine massiven Bauten aufgeführt werden durften. Nachdem das Kriegsministerium die Aufhebung der Festung im Prinzip zugestanden hat, soll dem Eisenbahnfiskus in diesem Stadttheil seitens der Stadt das zur Errichtung eines Centralpersonenbahnhofs erforderliche Gelände unentgeltlich angeboten werden, weil die Anlage des Bahnhofs an dieser Stelle im Interesse der ganzen Stadt liegt; auch die Eisenbahnverwaltung hat im Falle der Annahme des Anerbietens die Möglichkeit, einen den gesteigerten Verkehrsanforderungen genügenden Bahnhof zu bauen; dies ist auf dem alten Bahnhofsgelände nicht möglich.

Es wäre sehr erfreulich, wenn sich diese Nachricht bestätigte. Die Spandauer Bahnhofsfrage ist seit geraumer Zeit brennend; der Zustand, dass die jetzt etwa 65 000 Einwohner zählende, fortwährend zunehmende Stadt einen Personenbahnhof hat, der von der Stadt aus nur auf einem über eine schmale verkehrsüberlastete Brücke führenden Wege zugänglich ist, wird auf die Dauer unhaltbar.

— **Die Beisetzungsfeier der Opfer des Eisenbahnunfalles bei Offenbach a/M.** Nachdem die Personalien sämmtlicher 12 Reisenden, welche bei dem furchtbaren Eisenbahnunfall bei Offenbach a/M. am Abend des 8. d. Mts. ihren Tod gefunden haben, festgestellt worden und die Leichenreste seitens des Untersuchungsrichters für die Bestattung freigegeben worden waren, fand die feierliche Beisetzung am 16. d. Mts., Nachmittags 3 Uhr, auf dem Friedhofe in Offenbach a/M. statt.

In der offenen Leichenhalle waren die über und über mit Kranzspenden und Palmzweigen bedeckten 11 Särge — einer von ihnen barg die sterblichen Ueberreste zweier Russen, deren Erkennung noch in letzter Stunde gelungen war — aufgebahrt, vor denen die Angehörigen und Anverwandten der beklagenswerthen Opfer sowie eine nach Tausenden zählende Menschenmenge als Leidtragende Aufstellung genommen hatten.

Die Feier begann mit einer in russischer Sprache gehaltenen Lithurgie der griechisch-katholischen Geistlichkeit aus Wiesbaden. Nach einem kurzen Gebet und der Einsegnung durch die katholische Geistlichkeit hielt sodann der Pfarrer der evangelischen Gemeinde Offenbach eine tiefergreifende Ansprache, welche mit einem kurzen Gebet schloss.

Den Leichenzug eröffnete die Kapelle des 168. Infanterieregiments, welche den Chopin'schen Trauermarsch spielte; es folgten sodann hintereinander die 10 Särge, jeder getragen von sechs uniformirten Eisenbahnbeamten und begleitet von den Angehörigen und Anverwandten, welche zahlreich zum Theil aus weiter Ferne herbeigeeilt waren, um ihren lieben so plötzlich Dahingeschiedenen die letzte Ehre zu erweisen. Der elfte, die Leichenreste des verunglückten russischen Staatsrathes enthaltende Sarg soll auf Wunsch der Angehörigen nach der Heimath übergeführt werden.

Die Geistlichkeit aller in Offenbach a/M. vertretenen Konfessionen schloss sich an und eine lange Reihe von Leidtragenden folgte. Es waren erschienen: als Vertreter des grossherzoglichen Ministeriums: Ministerialrath Ewald aus Darmstadt und Kreisrath von Hombergk; als Vertreter der Eisenbahnverwaltung: Eisenbahndirektionspräsident Thomé mit fast sämmtlichen Mitgliedern und Hilfsarbeitern der königlichen Eisenbahndirektion sowie den Inspektionsvorständen aus Frankfurt a/M.; als Vertreter der Militärbehörden: der Kommandör des 168. Infanterieregiments, Oberst Wunsch mit dem Offizierkorps des Regiments aus Offenbach, als Vertreter der Justizverwaltung: Oberamtsrichter Sandmann mit dem gesammten Richterpersonal; als Vertreter der Stadt Offenbach: Beigeordneter Wolff in Vertretung des verreisten Oberbürgermeisters Brink mit den Offenbacher Stadtverordneten; als Vertreter der Handelskammer: Geheimer Kommerzienrath Oehler aus Offenbach und endlich ein Vertreter der kaiserlichen Oberpostdirektion aus Frankfurt a/M.; ausserdem eine grosse Anzahl mittlerer und unterer Eisenbahnbeamten, zahlreiche Vereine und viele Leidtragende aus den Bürgerkreisen der Stadt Offenbach und der Umgegend. Auf dem Wege bis zu der gemeinschaftlichen Grabstätte bildete die Feuerwehr, die

Schutzmannschaft und ein Theil der Garnison Spalier, dahinter eine nach Tausende zählende, tiefergriffene Menschenmenge.

An dem etwa 40 qm Grundfläche umfassenden Grab angelangt, wurden die Särge in zwei Reihen hintereinander unter den Klängen eines Trauermarsches hinabgesenkt. Nacheinander sprachen sodann an der offenen Gruft die Geistlichen der katholischen und israelitischen Gemeinde Offenbachs, sodann der griechisch-katholische Probst an der griechischen Kapelle in Wiesbaden tiefergreifende Trostesworte an die Angehörigen und die übrigen Leidtragenden. Der Geistliche der evangelischen Gemeinde Offenbachs schloss sodann mit einem Schlussgebet die kirchliche Feier. Nachdem der Männergesangverein Liederzweig aus Offenbach den Trauerchor „Wie sie so sanft ruhen" gesungen hatte, trat Präsident Thomé tiefbewegt an die offene Grabstätte und liess im Namen der königlichen Eisenbahndirektion je einen prachtvollen Kranz für jeden Sarg niederlegen. In tiefergreifenden Worten brachte er dabei den Schmerz und die Theilnahme der Eisenbahnverwaltung mit etwa folgenden Worten zum Ausdruck:

„Auf die in gemeinsamer Gruft gebetteten Särge lege ich diese Kränze zum Ausdruck des bitteren Schmerzes, den die königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und mit ihr die ganze Staatseisenbahnverwaltung empfindet über das in ihrem Bezirk und unter ihrer Betriebsführung eingetretene entsetzliche Unglück, dem die hier Ruhenden zum Opfer gefallen sind. Dieser Schmerz kann nur eine Milderung finden in dem Bewusstsein, dass keines Menschen sträfliche Hand, keines Menschen Leichtsinn oder Dienstvernachlässigung diesen Unfall verschuldet hat, sowie in der Hoffnung, dass es fortstrebend gelingen wird, durch zweckmässige Erfindungen und geeignete Einrichtungen das tückische blutgierige Ungeheuer ‚Eisenbahnunfall' immer mehr zu fesseln und unschädlich zu machen. ‚Das walte Gott.'"

Hierauf legte der Präsident eine weitere prachtvolle Kranzspende mit den nachfolgenden Worten an der Grabstätte nieder: „Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, mein hoher Chef, der Herr Staatsminister von Thielen, hat mich ersucht, an dieser Stelle seinem tiefen Schmerz über das entsetzliche Ereigniss Ausdruck zu geben, allen trauernden Angehörigen der beklagenswerthen Opfer dieses Unfalles, vor allem den hier Anwesenden, sein herzlichstes aufrichtiges Beileid auszusprechen und auf diese Gruft diesen Kranz zu legen. ‚Den Verstorbenen zum ehrenden Gedächtniss.'"

Mit dem von der Infanteriekapelle gespielten Choral „Es ist bestimmt in Gottes Rath" fand die tiefergreifende Feier ihren Abschluss. Rühmend soll hier noch hervorgehoben werden, dass die Haltung der nach Tausenden auf dem Friedhof versammelten Menschenmenge, welche fast ausnahmslos aus der Einwohnerschaft der Industriestadt Offenbach und der nahegelegenen Ortschaften bestand, eine geradezu musterhafte und der ernsten Feier würdige gewesen ist.

— **Der Luxuszug von Altona-Hamburg nach der französischen Riviera und zurück** wird voraussichtlich in der Zeit vom 1. Dezember 1901 bis 15. Mai verkehren. Der Zug, der drei Mal wöchentlich und zwar Montags, Mittwochs und Sonnabends von Altona-Hamburg abgelassen wird und Dienstags, Donnerstags und Sonntags in Altona-Hamburg wieder eintrifft, besteht aus Maschine, einem Gepäckwagen, einem Schlaf- und einem Salon-Speisewagen, sämmtlich vierachsig, die mit seitlichem Durchgang untereinander verbunden sind. Die Leitung des Zuges erfolgt, so melden die „Alt. Nachr.", in beiden Richtungen über Hannover-Cassel-Bebra-Frankfurt-Worms-Ludwigshafen-Strassburg-Mülhausen-Belfort-Lyon nach Nizza und Mentone. Die Abfahrt von Altona ist auf 1.27 Nachmittags festgesetzt. Abfahrt von Hamburg H. 1.52, von Hannover 4.45, Ankunft in Frankfurt 11.35, Abfahrt 11.55 Abends, Ankunft in Nizza am folgenden Tage 8.30, in Mentone 9.30 Abends. Auf der Rückfahrt wird der Zug in folgendem Fahrplan verkehren: Abfahrt von Mentone 9.30 Vormittags, Nizza 10.30, Frankfurt 9.15 Vormittags, Hannover 4.02, Ankunft Hamburg H. 6.47, Altona 7.11 Abends. Von Bremen fährt ein ebenfalls aus Luxuswagen bestehender Anschlusszug 2.40 Nachmittags ab, der in Hannover mit dem Hamburger Zug vereinigt wird. Die Reisenden von Bremen müssen sich indessen während der Fahrt von Hannover bis Cassel durch den Seitengang der Wagen in den Hamburger Zugtheil begeben, weil der Bremer Schlafwagen in Cassel abgehängt wird. Die Ankunft in Bremen auf der Rückfahrt findet 6.07 Abends statt. Ausser einem Anschluss von Amsterdam und dem Haag in Frankfurt am Main erhält der Luxuszug noch einen Anschluss in Bebra von Berlin über Halle-Eisenach, Abfahrt von Berlin 3.40 Nachmittags. Die Fahrt mit diesem Luxuszug gestaltet sich für Berliner Reisende nach der westlichen Riviera günstiger als bei Benutzung des Nord-Südexpresszuges über Verona und wird daher vor letzterem bevorzugt werden. Die Ankunft in Berlin erfolgt 5.40 Nachmittags. Die Benutzung des Luxuszuges ist nur gegen Lösung von Schnellzugsfahrkarten I. Klasse und Zahlung eines besonderen Zuschlages gestattet.

— Zum Zwecke der **Beförderung frostempfindlicher Frachtstückgüter in erwärmten Güterwagen** während der kalten Jahreszeit lässt die bayerische Staatseisenbahnverwaltung demnächst wieder eine Anzahl Wagen, mit doppelten Wandungen, Presskohlenheizung und einem von aussen lesbaren Thermometer versehen, in einigen Zügen der Strecken München-Aschaffenburg, Passau-Würzburg und Hof-Würzburg verkehren; diese Züge dürfen zur Aufnahme und Abgabe von Heizwagengütern auch an solchen Stationen halten, bei denen im Fahrplan ein Aufenthalt nicht vorgesehen ist. Die Wärme im Innern der Wagen soll nicht unter + 3° C. herabgehen und + 10° C. nicht überschreiten; die Kontrole der Temperatur in den Wagen obliegt den Wagenwärtern, welchen auch zur Pflicht gemacht ist, sich thunlichst oft von dem Stande des Thermometers zu überzeugen; sie haben auch das Anheizen auf den Abgangs- und das Nachheizen auf den Zwischenstationen zu bethätigen. Für die im geheizten Wagen zurückgelegte Strecke wird ein besonderer Zuschlag erhoben, welcher auf 40 % des Frachtbetrages festgesetzt ist.

— **Vorkonzessionen für Eisenbahnen in Bayern.** Der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke, vormals Kummer & Co. wurde vom zuständigen Staatsministerium die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn a) von Altenau über Renten und Steingaden nach Lechbruck, b) von Reuten über Trauchgau und Hohenschwangau nach Füssen und c) von Murnau über Spatzenhäusen und Habach nach Bichl auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— **Abgabe von Feuerungsmaterial an das Personal der bayerischen Verkehrsanstalten.** Entsprechend einem Antrage der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat sich das zuständige Staatsministerium damit einverstanden erklärt, dass im kommenden Winter seitens der Schwellenfabriken und -Tränkungsanstalten bei Abgabe des Abfallholzes, soweit nicht bereits abgeschlossene Verträge entgegenstehen, Bestellungen von Einkaufsverbänden des Personals sowohl als auch von einzelnen Angehörigen der Staatsbahnverwaltung vor anderweitigen privaten Bestellungen berücksichtigt werden. Ausnahmsweise Frachtvergünstigungen werden jedoch für diesen Holzbezug nicht bewilligt.

— **Fahrpreisermässigung für die Mitglieder der Krankenkassen und der Invalidenversicherung auf den württembergischen Staatsbahnen.** Auf diesen wird vom 1. Januar k. J. an erkrankten Mitgliedern von Krankenkassen, ebenso kranken Versicherten der Invalidenversicherung, die auf Anordnung dieser Kassen bezw. der Versicherungsanstalt Württemberg in Heilanstalten, Bäder und Luftkurorte (Erholungsstationen) aufgenommen werden, bei der Reise an solche Orte sowie zur Rückreise in die Heimath die Benutzung der III. Wagenklasse aller Züge zum Militärfahrpreis (1,5 ₰ für 1 km) gestattet. Als Krankenkassen im Sinne dieser Bestimmung gelten a) die Gemeindekrankenversicherungen, b) die Krankenpflegeversicherungen, c) die Ortskrankenkassen, d) die Betriebs- (Fabrik-) Krankenkassen, e) die Baukrankenkassen, f) die Innungskrankenkassen, g) diejenigen freien Hilfskassen, die die im § 75a des Krankenversicherungsgesetzes vorgesehene amtliche Bescheinigung besitzen. Als Ausweis für die Erlangung des ermässigten Fahrpreises dient die nach dem vorgeschriebenen Muster ausgefertigte Bestätigung der Vorstandschaft der Krankenkasse oder Versicherungsanstalt über die Zugehörigkeit zur Kasse bezw. Invalidenversicherung und a) bei der Hinreise über die erfolgte Gewährung der Aufnahme in die Heilanstalt (Bad, Luftkurort); b) bei der Rückreise über den Aufenthalt in der Anstalt usw. und deren Benutzung zum Kurgebrauch. Auf Begleiter der Kranken erstreckt sich die Ermässigung nicht. Freigepäck wird nicht gewährt. Die Fahrpreisermässigung wird auch in Fällen der ambulanten Behandlung durch einen auswärtigen Arzt gewährt. Hierbei ist bei der Hinreise in dem Ausweis der Zweck der Reise genau anzugeben; für die Rückreise ist in dem zur Hinreise benutzten Ausweis von dem behandelnden Arzt das Eintreffen des Patienten bei ihm zu bescheinigen.

Bei öfters sich wiederholenden Besuchen genügt ein Ausweis für sämmtliche Reisen; in diesem Falle hat der Arzt den jeweiligen Besuch und beim letzten Besuch die Beendigung des Heilverfahrens auf dem Ausweis zu bescheinigen. Vor der Verabfolgung der Fahrkarte zur ermässigten Taxe hat der Schalterbeamte sich zu überzeugen, ob der vorgelegte Ausweis ordnungsmässig ausgestellt ist; bei der Abgabe der Fahrkarten ist sodann der Ausweis — je bei der Hin- und bei der Rückreise — mit dem Orts- und Datumstempel der Ausgabestation zu versehen.

Die vom 2. November d. J. datirte Verfügung, welche den breiten Kreisen der Bevölkerung in Erkrankungsfällen die Wohlthat einer ungewöhnlich billigen Eisenbahnbeförderung erzeigt, trägt noch die Unterschrift des inzwischen in den Ruhestand getretenen Ministers Freiherrn v. Mittnacht.

— **Entwickelung des Schifffahrtsverkehres auf der kanalisirten oberen Oder und der Absatz oberschlesischer Kohle nach den deutschen Ostseeprovinzen.** Dem Bericht der Handelskammer zu Oppeln für das Jahr 1899 entnehmen wir, dass die Entwickelung des Schifffahrtsverkehres auf der kanalisirten oberen Oder und in dem 1895 eröffneten neuen Umschlagshafen zu Kosel in ununterbrochen gutem Fortschreiten geblieben ist. Die Gesammtsumme der dort angekommenen und abgegangenen Güter stellte sich im Jahre 1896 auf 271 668 t, im Jahre 1897 auf 508 368 t, im Jahre 1897 auf 794 442 t und im Jahre 1899 auf 963 455 t. Unter diesen Gütern nahm der Versand von Steinkohlen die erste Stelle ein, der sich in den gedachten Jahren auf 208 965, 391 575, 645 043 und 762 362 t belief. Zu dem Kohlenverbrauch der Stadt Berlin, der im Jahre 1899 im ganzen 1 700 000 t betrug, lieferte Oberschlesien 1 000 000 t oder rund 59 %. Von diesen gelangten 390 000 t auf dem Wasserwege nach Berlin, gegen 367 000 t im Vorjahre, mithin 6,6 % mehr.

Eine weitere erfreuliche Thatsache ist auch die Zunahme, welche der Absatz der oberschlesischen Steinkohle nach den Gebieten längs der Ostsee erfahren hat. Während sich dort im Jahre 1896 die Einfuhr englischer Kohlen auf 1 762 000 t stellte, betrug der dorthin gerichtete Bahnversand oberschlesischer Kohlen nur 1 293 000 t. Im Jahre 1899 stellte sich dagegen die Einfuhr englischer Kohlen in jene Gebiete nur noch auf 1 527 000 Tonnen, während sich die Bahnzufuhr aus Oberschlesien dorthin auf 2 053 000 t gehoben hatte. Im Jahre 1896 betrug mithin die erstere 58 %, letztere 42 % der Gesammtzufuhr; im Jahre 1899 hat erstere dagegen 43 %, letztere 57 % betragen. Das Verhältniss ist somit nahezu das umgekehrte geworden.

— **Verkehr und Verkehrsverhältnisse des Breslauer Handelskammerbezirks.** Die Handelskammer zu Breslau hat über ihre Thätigkeit im Jahre 1899 ihren Jahresbericht veröffentlicht und damit das 50. Jahr ihres Bestehens abgeschlossen. Die Einleitung des Jubiläumsberichts bildet ein geschichtlicher Rückblick auf das abgelaufene halbe Jahrhundert, in welchem Deutschland wirthschaftlich aus einem armen, dünn bevölkerten Ackerbaulande zu einem Industrie- und Handelsstaate herausgewachsen ist, dessen Handel und Schifffahrt nur von England übertroffen wird, während die englische Industrie in der deutschen ihren bedeutendsten, in mancher Beziehung überlegenen Nebenbuhler sieht. Mit dieser Entwickelung hat auch die Entwickelung der Stadt Breslau aus einer Mittelstadt von 100 000 Einwohnern zu einer das Vierfache zählenden Grossstadt gleichen Schritt gehalten, und zu diesem Ziele haben die verschiedensten Industrien wirksam beigetragen. Einen nicht unwesentlichen Theil darf auch der Eisenbahnwagenbau für sich in Anspruch nehmen, der im Jahre 1862 mit einer jährlichen Leistungsfähigkeit von 400 Wagen begann, während im Berichtsjahre die beiden grossen Breslauer Wagenfabriken zusammen 3 337 Eisenbahnwagen geliefert haben. Der Bericht beklagt, dass es dem Breslauer Handelskammerbezirk durch seine binnenländische Lage im höchsten Grade erschwert werde, am eigentlichen Weltverkehr theilzunehmen, und betont daher, dass es für seine Interessen das erste und wichtigste Erforderniss sei, dass ihm billige Frachtsätze nach den Seehäfen gewährt würden. In diesem Sinne habe die Handelskammer von jeher auf eine Verbesserung der Wasserstrassen hingewirkt und neuerdings sei mit der vollendeten Regulirung des Fahrwassers der Oder und der Vollendung des Oder-Spreekanals auch eine günstige Rückwirkung auf die Frachtsätze der mit der Schifffahrt im Wettbewerb stehenden Eisenbahnen erzielt. In den zehn Jahren von 1890 bis 1899 hat sich der Gesammtgüterverkehr auf der Oder in Breslau von 1 239 850 t auf 2 286 950 t gehoben, und an diesem Zuwachs waren in erster Linie betheiligt Steinkohlen und Zucker. Bei den ersteren hob sich der Transport von 71 200 t auf 1 295 450 t, bei letzterem von 83 000 t auf 146 650 t. Als willkommene Ereignisse begrüsst die Handelskammer die Beschlüsse wegen Herstellung des Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin in einer mehr westlichen Richtung und des Kanals von der Oberspree zur Havel durch den Kreis Teltow. Jedoch findet sie es begreiflich, dass ersteres Projekt von dem Zustandekommen des Rhein-Weser-Elbekanals abhängig gemacht worden ist.

— **Amtliche Schreibweise der Ortsnamen Krefeld und Köln.** Nach einer Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, welche das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht, ist der Orts- und Stationsname Krefeld im amtlichen Verkehr nicht mehr, wie bisher, mit dem Anfangsbuchstaben K, sondern mit dem Anfangsbuchstaben C zu schreiben. Desgleichen ist der Orts- und Stationsname Cöln im amtlichen Verkehr mit dem Anfangsbuchstaben C zu schreiben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Fracht für Kohlensendungen nach Aussig-Landungsplatz.** Der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist vom Eisenbahnministerium gestattet worden, für die Kohlensendungen nach Aussig-Umschlag eine Erhöhung der Gebühr um 4 Heller für den Doppelcentner, entsprechend der auf den Staatsbahnen mit 1. November in Wegfall gekommenen Kürzung der halben Abfertigungsgebühr, zur Einführung zu bringen. Diese Bewilligung erfolgte mit der Einschränkung, dass die Erhöhung nur im Verkehr nach dem Auslande Platz greifen darf. Da im letzten Jahre rund 180 000 Wagenladungen böhmische Kohle über Aussig auf der Elbe nach dem Auslande befördert wurden, so ergibt sich aus der Erhöhung um 4 Kronen für die Wagenladung eine Mehreinnahme von rund 350 000 fl.

— **Das Eisenbahnbauprogramm der österreichischen Staatsbahnen.** Die Projektirungsarbeiten der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest schreiten dank der günstigen Witterung rüstig vorwärts. Die Feldarbeiten stehen nunmehr vor ihrem Abschlusse und liefern ausreichendes Material für die auszuarbeitenden Einzelprojekte. Im Laufe des Winters sollen zunächst die Projekte jener Strecken, welche in das Bauprogramm für das Jahr 1900 fallen, entworfen werden. Bei dem Tunnel im Zuge der Wocheiner Bahn sind die Arbeiten des Stollentriebes auf beiden Seiten zunächst mittelst Handbetrieb im Zuge.

— **Neue Prioritätsanleihe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist vor einigen Monaten bei der Regierung um die Genehmigung zur Begebung einer Investitionsanleihe im Betrage von 50—60 000 000 Kr. eingekommen. Die Anleihe des Jahres 1898 wurde nämlich durch die erhöhten Investitionen der letzten Jahre stark in Anspruch genommen. Am Beginne des laufenden Jahres war aus dieser Anleihe noch ein Betrag von 6 600 000 Kr. verfügbar. Die Nordbahn hat sich nun veranlasst gesehen, neuerlich grössere Bestellungen vorzunehmen. Sie hat 31 Lokomotiven, und zwar 4 Schnellzuglokomotiven, 21 Güterzuglokomotiven und 6 Verschublokomotiven bei den inländischen Lokomotivfabriken (Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft, Wiener-Neustädter und Floridsdorfer Lokomotivfabrik) angeschafft, wofür ein Kostenaufwand von 2 300 000 Kr. erforderlich ist. In der nächsten Zeit soll eine bedeutende Bestellung von Güterwagen nachfolgen. Durch die Kosten der beschlossenen Investitionen dürfte der verfügbare Rest der Investitionsanleihe wohl vollständig aufgebraucht werden. Die neue Anleihe soll für Bedürfnisse der späteren Zeit Vorsorge treffen. Man nimmt an, dass durch sie noch über das Jahr 1904 hinaus, in welchem bekanntlich die Möglichkeit der Verstaatlichung beginnt, vorgesorgt werden dürfte.

— **Die Bahnhoffrage in Reichenberg** ist in der letzten Zeit durch eine im Eisenbahnministerium abgehaltene Besprechung wesentlich gefördert worden. Ein Umbau des unzureichenden Bahnhofes der süd-norddeutschen Verbindungsbahn wurde von allen Seiten ins Auge gefasst, erwies sich aber mit Rücksicht auf die bedeutende Höhe der Kosten als unmöglich. Die Kosten betrugen nämlich nach dem bisherigen Voranschlage gegen 4 700 000 Kr. Es ist nun gelungen, eine Vereinfachung des Projektes zu erzielen derart, dass sich die Kosten um rund 700 000 Kr. vermindern. Der Umbau wird im Einvernehmen der betheiligten Bahnverwaltungen sichergestellt werden, so dass die direkte Einfahrt der Züge der nordböhmischen Transversalbahn in die Stadt Reichenberg gewährleistet ist. Zunächst sollen die unaufschiebbaren Bauherstellungen, welche die Einführung der Aussig-Teplitzer Bahn ermöglichen, in Angriff genommen werden. Daran wird sich der allmähliche Umbau des gegenwärtigen Personenbahnhofes, die Anlage verschiedener Tunnels und Mittelbahnsteige nach dem Muster der Bahnhöfe in anderen grossen Städten schliessen. Endlich wurden in bestimmter Form die Vereinbarungen für die von der Aussig-Teplitzer Bahn gesicherte Beitragsleistung von 630 000 Kr. festgestellt. Die Verhandlungen mit den betheiligten Bahnen werden mit thunlichster Beschleunigung durchgeführt. Die Kosten werden auf mehrere Jahre vertheilt und von den betheiligten Bahnen nach einem bestimmten Schlüssel getragen. Die süd-norddeutsche Verbindungsbahn wird die Kosten zu Lasten der Staatsgarantie aufbringen müssen.

— **Eisenbahn Görz-Haidenschaft.** Die Ausschreibung des Baues dieser Eisenbahn steht unmittelbar bevor und soll die Vergebung noch in diesem Jahre erfolgen. Da die ersten 12 km einen Bestandtheil der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest (Linie Görz-Triest) bilden sollen, so wird diese Theilstrecke voraussichtlich als Hauptbahn gebaut werden.

— **Wiener elektrische Strassenbahnen.** Die Verhandlungen über die technischen Konzessionsbedingnisse für diese Strassenbahnen sind nun zum Abschlusse gediehen und ist die Entscheidung des Eisenbahnministeriums erfolgt. Es ist eine Höchstfahrgeschwindigkeit von 15 km in der Stunde festgesetzt worden, während eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 12 km vorgeschlagen war. Letztere hätte die streckenweise Fahrgeschwindigkeit von über 15 km nicht ausgeschlossen, während gegenüber der Feststellung der Höchstgeschwindigkeit mit 15 km ein Ueberschreiten dieser Grenze unzulässig erscheint, womit dem Erfordernisse der Betriebssicherheit in höherem Maasse Rechnung getragen ist.

— **Schutz gegen die Gefahren oberirdischer Stromleitungen bei Strassenbahnen.** Wie bereits mitgetheilt wurde, hat das Eisenbahnministerium anlässlich der in letzter Zeit auf den Wiener elektrischen Strassenbahnen infolge der Berührung von abgerissenen Telegraphendrähten mit der Starkstromoberleitung vorgekommenen bedauerlichen Unfälle Maassnahmen in die Wege geleitet, welche geeignet sind, die Gefahren der oberirdischen Strassenbahnleitungen für die auf den Strassen verkehrenden Personen hintanzuhalten. Dieserhalb fand am 13. d. Mts. unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers eine Berathung statt, an welcher auch Vertreter des Handelsministeriums, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und des Wiener Magistrats theilnahmen.

Da von einer Beseitigung der Oberleitung angesichts des erheblichen Mehraufwandes — derselbe wird auf etwa 26 000 000 Kronen geschätzt — im voraus abgesehen werden musste, bildeten folgende Maassnahmen den Gegenstand der Erörterung: 1. Die Telephon- und Telegraphenleitungen, welche dermalen die Starkstromleitung der elektrischen Strassenbahn an sehr zahlreichen Stellen übersetzen, sollen sobald als möglich derart umgelegt werden, dass sie die Strassenbahn grundsätzlich nur unterirdisch (in Kabeln) kreuzen. Oberirdische Kreuzungen sollen nur ausnahmsweise und unter Anwendung ganz besonderer Sicherheitsvorkehrungen belassen werden. 2. Bis zur Durchführung der erwähnten Umlegung der Schwachstromleitung ist, und zwar sofort, in allen jenen Strecken der elektrischen Strassenbahn, in welchen sich oberhalb der Starkstromleitung Schwachstromleitungen befinden, ungefähr 40 cm über der Starkstromleitung ein mit der Erde verbundener Draht zu spannen. Gerissene Schwachstromleitungen fallen dann auf diesen Draht, was selbst dann ungefährlich ist, wenn die gerissenen Leitungen zugleich auch die Starkstromleitung berühren, da in diesem Falle ein Kurzschluss entsteht, durch welchen die gerissenen Schwachstromdrähte sofort abschmelzen, worauf die abgetrennten Theile der Drähte stromlos zur Erde fallen. 3. Ueber das beim Eintritt von Drahtbrüchen längs der elektrischen Strassenbahn zu beobachtende Verhalten soll das Publikum durch Kundmachungen unterrichtet und die Jugend in den Schulen belehrt werden. 4. Es wird als wünschenswerth erachtet, dass die Sicherheitswachleute Isolirzangen bei sich tragen, mit welchen jeder gerissene Draht gefahrlos abgezwickt und dadurch jede weitere Gefahr beseitigt werden kann. Auch die Feuerwehr und die Rettungsgesellschaft sind mit Isolirzangen auszurüsten. 5. Jene Strassen, in welchen Starkstromleitungen gespannt sind, sollen zur Nachtzeit thunlichst gut beleuchtet sein, damit gerissene Drähte leichter wahrgenommen werden können. 6. Die vereinzelt vorkommenden, nur mit Hilfe einer Stange zu erreichenden Streckenausschalter sind durch Ausschalter zu ersetzen, welche mit den Händen leicht erreicht werden können. 7. Das Handelsministerium wird sofort alle die elektrischen Linien der Wiener Strassenbahn übersetzenden Schwachstromleitungen in Bezug auf ihre Festigkeit einer gründlichen Revision unterziehen und vorkommende Mängel beheben lassen.

Ueber die Zweckmässigkeit der angeführten Maassnahmen wurde bei der Berathung volle Uebereinstimmung erzielt, und ihre Durchführung wird zweifellos die möglichste Sicherheit des Publikums gegenüber den mit dem Betriebe der Wiener Strassenbahn verbundenen Gefahren verbürgen.

Gleichartige Verfügungen sind auch rücksichtlich aller anderen elektrischen Strassenbahnen Oesterreichs in Aussicht genommen.

— **Abwendung eines Eisenbahnunfalls durch die Geistesgegenwart eines Bauers.** Auf den dalmatinischen Staatsbahnen gelang es einem Bauern, ein schweres Eisenbahnunglück zu verhüten. Auf dem Felde arbeitend, hatte der Bauer bemerkt, dass zwischen den Stationen Castelvecchio und Labin der zwei Hügel verbindende Damm, durch einen Wolkenbruch gelockert, eingestürzt war, so dass die Schienen und Schwellen über einer nahezu 30 m tiefen Höhlung frei in der Luft schwebten. Da er wusste, dass binnen kurzem ein Zug aus Spalato an der Stelle vorüberkommen musste, eilte er zum nächsten Wächterhause, welches er geschlossen fand, erbrach es mit einer Hacke und ergriff zwei Pechfackeln, die er anzündete, worauf er dem Zuge auf etwa 100 m entgegeneilte. Er stellte sich mitten aufs Gleis, unablässig die Fackeln schwingend. Der Lokomotivführer des herankommenden Zuges konnte dank diesem Signal den Zug, der 25 Reisende und 9 Bahnbedienstete führte, rechtzeitig zum Stehen bringen. Nach einer Stunde langte auch der aus Perkovic kommende Zug, welcher bereits benachrichtigt worden war, an der gefährlichen Stelle an; in demselben befanden sich zufällig Bahnaufsichtsbeamte, welche sofort die nöthigen Anordnungen trafen. Der Verkehr zwischen Spalato und Knin-Sebenico vollzieht sich vorläufig mittelst Umsteigens, doch dürfte die betreffende Stelle in einigen Tagen hergestellt sein.

— **Der Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen** sowie der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen hat im Oktober d. J. eine bedeutende Erhöhung aufzuweisen. Der Rückgang, welcher im Verhältnisse zum Oktober 1899 in Getreide und Zuckerrüben zu verzeichnen war, wurde durch die Steigerung des Verkehres von Mehl, Kohle, Holz, Zucker usw. reichlich aufgewogen. Aufgegeben wurden im Oktober insgesammt 264 855 Wagenladungen, um nahezu 5 % mehr als im Oktober 1899. Vom Jahresbeginn bis Ende Oktober wurden insgesammt 1 997 757 Wagenladungen aufgegeben, um 10 % mehr als in dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Diese Steigerung ist in erster Reihe der ausserordentlichen Zunahme des Kohlenverkehres (280 429 Wagenladungen gegenüber 213 120 des Vorjahres) zu verdanken; ferner trat eine Verkehrssteigerung ein bei Getreide mit 202 201 (+ 25 801) und Mehl mit 78 927 (+ 13 585) Wagenladungen.

— **Verpackung von Eiersendungen.** Die von den ungarischen Staatsbahnen vor einigen Monaten getroffene Verfügung, wonach Eierkisten bei Aufgabe in kleineren Mengen unter anderem auch mit drei eisernen Reifen versehen sein müssen, hat sich insofern nicht bewährt, als beim Entfernen der Reifen die Kisten häufig so arg beschädigt wurden, dass deren Wiederverwendung unmöglich wurde. Die erwähnte Maassnahme verursachte daher eine gewiss nicht beabsichtigte Schmälerung des ohnehin mässigen Nutzens. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat nun gestattet, dass statt der Reifen starker Eisendraht an drei Stellen der Kisten verwendet werde.

— **Tarif für denaturirten Spiritus.** Seit dem Inslebentreten des neuen Lokaltarifes der ungarischen Staatsbahnen (1. September d. J.) ist in der Tarifirung von Spiritus auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen insofern eine Aenderung eingetreten, als die daselbst festgesetzte Begünstigung ausdrücklich nur auf Rohspiritus anwendbar ist, während für raffinirten Spiritus diese Begünstigung laut besonderer Bekanntmachung blos von gewissen Aufgabestationen Geltung hat; hiernach mussten für denaturirten Spiritus, welcher in der neuen Güterklassifikation namentlich angeführt ist, die normalen Tarifsätze entrichtet werden. Da jedoch die ungarischen Staatsbahnen mit den erwähnten Verfügungen eine Vertheuerung des auch zu industriellen Zwecken dienenden Artikels nicht beabsichtigten, wurde jetzt eine Aenderung des Lokaltarifes dahin gehend durchgeführt, dass für denaturirten Spiritus von jenen Fabrikstationen, in welchen derselbe in grösseren Mengen zur Aufgabe gelangt (Arad, Budapest und Györ), dieselbe Begünstigung wie für rohen und raffinirten Spiritus gewährt wird (für Stückgut Klasse A, für halbe Wagenladungen die um 10 % gekürzten Sätze der Klasse A und für ganze Wagenladungen der Spezialtarif I).

Vereinsausland.

— **Parlamentsverhandlungen über die Eisenbahnunfälle in Frankreich.** In der Abgeordnetenkammer zu Paris hat am 16. d. Mts. eine sehr erregte Debatte über die neuerlichen schweren Eisenbahnunfälle in Paris und in den Pyrenäen stattgefunden. Man muss sich dazu erinnern, dass schon im vorigen Jahre scharfe Klagen über ausserordentlich viel Unfälle und gegen die französischen Privatbahnen überhaupt erhoben wurden, welche sich zu einem Antrag auf Verstaatlichung verdichteten, der jedoch schliesslich ins Wasser fiel. Anerkannt wurde übrigens auch von der Kritik, dass seither die französischen Bahnverwaltungen erhebliches zur Beseitigung der Missstände gethan haben. Bei der jetzigen Kammerverhandlung gingen natürlich am schärfsten die Sozialisten vor. Die Interpellation betraf besonders die Katastrophe von Choisy-le-Roi, nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt hatte, betreffs des Unfalls von Dax noch nicht genügende Berichte erhalten zu haben. In der Begründung führte der Abgeordnete Coutant aus, das Unglück sei nur verursacht durch den Raubsinn und Eigennutz der allmächtigen Orléansbahngesellschaft, welche den Erlassen des Ministers gar keine Rechnung trage. Voriges Jahr hat der Redner die Errichtung zweier neuer Linien für die

Vorortzüge zwischen Paris und Bretigny gefordert. Die Kammer stimmte ihm zu, indem sie eine Tagesordnung annahm, welche die Vervierfachung der Gleise zwischen Paris und Bretigny anordnete. Warum habe man dem nicht Rechnung getragen? „Thatsächlich hat bei Choisy-le-Roi die Orléansbahngesellschaft sich eines wirklichen Mordes schuldig gemacht.“ (Zustimmung links, Widerspruch rechts.) Redner bezeichnete die Behauptung, dass der Unfall durch die Nachlässigkeit der Weichensteller verursacht sei, als durchaus falsch. Die Weichensteller auf dem Bahnhof von Choisy seien gleichzeitig Briefträger und müssten bei der Be- und Entladung der Wagen helfen. Wenn die Orléansbahngesellschaft das nothwendige Personal gehabt hätte, so würde der Unfall nicht vorgekommen sein. Die Angestellten hätten ihre volle Pflicht gethan. Redner schildert das Verhalten der Bahnverwaltung in den schwärzesten Farben. So sei ein Weichensteller in Choisy, der den Expresszug von Nantes vor einem schrecklichen Unglück bewahrt habe, mit 5 Fr. belohnt worden. (Entrüstungsrufe; eine Stimme: die Aktien sind darum nicht gefallen!) Auf der Strecke Paris-Bretigny verkehren 200 Züge im Tage und es gebe nur zwei Gleise. Diese Verhältnisse müssten endlich aufhören, der Minister brauche nur, wenn er nicht die nöthigen Waffen habe, sie von der Kammer zu verlangen. In diesem Ton gingen die Verhandlungen weiter. U. a. wurde behauptet, auf dem Sammelbahnhof Juvisy-Triage, wo neulich ein schwerer Unfall stattfand, sei die früher 350 betragende Zahl der Angestellten auf 200 vermindert worden. Die Vermehrung der Gleise auf der Strecke Paris-Bretigny sei seit 15 Jahren als unumgänglich erkannt. Aufsichtsbeamte wagten in ihren Berichten nicht die Wahrheit zu sagen, aus Furcht abberufen zu werden. Die Eisenbahnbediensteten seien überlastet und hätten vielfach kaum die Zeit zum Essen. Neben den maasslosen Vorwürfen gegen die Bahngesellschaft wurde verschiedentlich auch Minister Baudin angegriffen und verantwortlich gemacht, obwohl er politisch den Sozialisten sehr nahesteht. Er beschränkte sich in der Beantwortung der Interpellationen zunächst auf allgemeine Versicherungen und betonte, die gerichtliche Untersuchung des Unfalls sei noch nicht abgeschlossen, und ihr dürfe man nicht vorgreifen. Die Regierung werde alle Verantwortlichkeiten verfolgen; die Aufsichtsbeamten hätten genaue Anweisungen erhalten. Nach dem ersten Ergebniss der Untersuchung sei die Verfolgung gegen eine Anzahl von Angestellten, darunter einen Oberinspektor, eingeleitet. „Das Personal sei genügend unter der Bedingung, dass man ihm nicht zu viel Arbeit gebe.“ (So der Parlamentsbericht des „Temps“.) Darauf rief der Abgeordnete Bernard: „Aber das ist ja idiotisch!“ (Lärm.) Präsident Dechanel ruft den Abgeordneten Bernard zur Ordnung. Der Minister bemerkte weiter, die Regierung habe die Orléansbahngesellschaft aufgefordert, die bei der Untersuchung betheiligten Angestellten vorerst vom Dienst zu entheben. Die Kammer möge die Ergebnisse der Untersuchung abwarten. (Proteste.) Man habe die Verdoppelung der Gleise zwischen Paris und Bretigny verlangt. Aber das Gesetz erfordere die Einhaltung gewisser Formen für solche Maassnahmen. Die nöthigen Schritte seien eingeleitet. Er, der Minister, habe von der Orléansbahnverwaltung die Aenderung des Zugdienstes zwischen Paris und Bretigny verlangt. Der Kammer liege ein Gesetzentwurf vor, der den Minister ermächtige, die Zugverspätungen und die den Gesellschaften obliegenden Verantwortlichkeiten zu verfolgen. Die Kammer möge nur anordnen, dass dieser Entwurf auf die Tagesordnung gesetzt werde. Zudem sei die Regierung bereit, von der Kammer die nöthigen Waffen zu verlangen, um die Eisenbahngesellschaften zu zwingen, das nöthige Personal zu halten. Die gegenwärtige Gesetzgebung erlaube der Regierung das nicht. (Beifall.) Ein Redner verlangte, der Direktor der Orléansbahngesellschaft solle verfolgt werden als direkt für das Unglück verantwortlich. Ein anderer wollte alle Verwaltungsräthe vor das Zuchtpolizeigericht gestellt wissen. Schliesslich wurde eine vom Abgeordneten Coutant beantragte und vom Minister genehmigte Tagesordnung angenommen, welche den Minister auffordert, der Orléansbahngesellschaft die sofortige Ausführung der Verdoppelung der Gleise zwischen Paris und Bretigny zur Vermeidung des Verzugs aufzugeben. Die Arbeiten sollen am 15. Juli 1902 beendigt sein. Auch wurden mehrere verschärfende Zusätze betreffs Entlastung und Vermehrung des Personals usw. angenommen. Gegen den Antrag, den Direktor der Orléansbahn unter Anklage zu stellen, verwahrte sich jedoch der Ministerpräsident Waldeck-Rousseau energisch, als eine wahrhafte „Usurpation von Machtbefugnissen enthaltend“. Dieser Antrag wurde verworfen.

— **Ein schwerer Eisenbahnunfall** hat sich von neuem in Frankreich auf der Südbahn ereignet. Am 14. d. Mts. entgleiste der Süd-Expresszug auf der Fahrt von Bayonne nach Bordeaux etwa 15 km vor Dax zwischen Saint Geours und Saubusse, angeblich infolge zu grosser Fahrgeschwindigkeit. Die Zahl der Personen, welche bei dem Unfall ums Leben kamen, wird auf 13 und die der Verletzten auf 30 angegeben. Da der Zug aber nur 34 Reisende geführt haben soll, so ist die Zahl der Verwundeten (30) jedenfalls übertrieben. Die meisten Reisenden befanden sich, als die Entgleisung erfolgte, im Speisewagen. Die Lokomotive fuhr über die Böschung noch etwa 200 m in das anstossende Feld hinaus. Bisher sind sieben Leichen, darunter die einer Frau, erkannt worden. Der anscheinend mit f a s t s ä m m t l i c h e n Insassen verunglückte Expresszug fährt gerade auf der Strecke zwischen Bayonne und Dax mit der grössten in Europa vorkommenden Fahrgeschwindigkeit: er legt die 50 km lange Strecke in 30 Minuten zurück (ab Bayonne 11 Uhr 28 Minuten, an Dax 11 Uhr 58 Minuten Vormittags). Die R e i s e geschwindigkeit beträgt also genau 100 km in der Stunde! Die F a h r geschwindigkeit wird vermuthlich an der Unglücksstelle noch grösser gewesen sein. Unter den Getödteten befindet sich der Herzog von Canevaro. Seine Gemahlin wurde schwer verletzt. Sie führte eine Schatulle mit Geschmeide im Werthe von 1 000 000 Fr. mit sich, das spurlos verschwunden sein soll. Die französischen Zeitungen führen das Unglück auf Unterwaschung des Bahnoberbaus durch vielen Regen und mangelnde Bahnunterhaltung in Verbindung mit der rasenden Fahrgeschwindigkeit zurück und sind voller Anklagen gegen die Midi-Gesellschaft. — Die Angabe des „Berl. Lokalanzeigers“, das Unglück habe sich n a c h Verlassen der Station Dax ereignet, ist, wie ein Blick auf die Karte lehrt, unrichtig.

— **Frachtvergünstigung für Lebensmitteltransporte von Italien nach dem Auslande.** Auf der Tagesordnung der nächsten Sitzung der königlichen Eisenbahntarifkommission befindet sich einer Meldung der „B. B.-Ztg.“ zufolge ein Antrag, eine Frachtvergünstigung in Höhe von 42 % schon bei einem jährlichen Transport von 1 500 Wagen Lebensmittel in das Ausland zuzugestehen, während diese Vergünstigung früher erst bei 5 000 Wagensendungen Lebensmittel gewährt wurde. Bisher hatten lediglich zwei grosse Ausfuhrhäuser unter Ausschluss der mittleren und kleineren Firmen vom Wettbewerb Nutzen hiervon. Von der vorgeschlagenen Maassregel wird ein weiterer Aufschwung der Lebensmittelausfuhr erhofft.

— **Straffestsetzung für verzögerte Wagengestellung auf den spanischen Bahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten richtete ein Rundschreiben an die Eisenbahninspektoren, in welchem er diese anweist, den Eisenbahngesellschaften eine Geldstrafe von 1 500 Pesetas aufzuerlegen, wenn sie den Verfrachtern nicht hinreichend Wagen zur Beförderung von Waaren mit den gewöhnlichen Güterzügen zur Verfügung stellen. Die Blätter halten diese Maassregel für den ersten Schritt des Ministers, die Eisenbahngesellschaften zu der genauesten Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu zwingen.

— **Wettbewerb um Entwürfe zu gedeckten Güterwagen von 1 500 Pud (24 570 kg) Tragfähigkeit für russische Bahnen.** Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ berichtet, hat das Ministerium der Verkehrsanstalten der Berathung der Vertreter russischer Eisenbahnen die Frage unterbreitet, betr. die Ausschreibung eines Wettbewerbes für die Ausarbeitung eines Entwurfes für einen gedeckten Güterwagen von 1 500 Pud (= 24 570 kg) Tragkraft und betr. die Festsetzung von Prämiirungsbedingungen für die besten Entwürfe zum Bau solcher Wagen vorgelegt.

Mit der Erhöhung der Tragfähigkeit eines Wagens von 610 Pud (= 9 989 kg) auf 750 Pud (= 12 285 kg) hat man in Russland zweifellos gute Erfahrungen gemacht. Ob der grosse Schritt einer Erhöhung bis auf 1 500 Pud (= 24 570 kg) gleich praktisch sein wird, ist eine andere Frage, deren Entscheidung im bejahenden Sinne die günstige Beantwortung einer grossen Reihe technischer Fragen voraussetzt, die mit dem Bau der Bahnen, der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven usw. eng zusammen hängt. Es wird sich das also nicht so leicht und verhältnissmässig einfach durch eine Verstärkung der Federn machen lassen, wie das s. Zt. bei der Erhöhung der Tragfähigkeit auf 750 Pud möglich war. Gegenwärtig handelt es sich um den Bau ganz neuer Wagen, deren Verwendbarkeit nachgewiesen werden müsste.

— **Entschädigung für verlorene und beschädigte Güter seitens der russischen Eisenbahnen.** Bei der Bemessung der Höhe von Entschädigungsansprüchen für verlorene oder beschädigte Güter werden von den Empfängern in Russland gewöhnlich als Grundlage für ihre Ansprüche Rechnungen von ihren Lieferanten vorgewiesen, in denen den Empfängern ein bestimmter Rabatt vom Werthe der betreffenden Waaren gewährt wird. Einzelne Eisenbahnen bringen bei der Regelung der erhobenen Reklamationen den laut Rechnung bewilligten Rabatt in Abzug, während andere Eisenbahnen die volle Summe der Rechnung entrichten. Das Ministerium der Verkehrsanstalten erklärt nun, der „St. Petersb. Ztg.“ zufolge, im Hinblick auf das von den Eisenbahnen verschieden gehandhabte Entschädigungsverfahren, dass die Rechnungen der Lieferanten bei Erhebung von Entschädigungsansprüchen keine ausschlaggebende Bedeutung haben können, sondern lediglich als Fakturen aufzufassen sind. Für die Entschädigung sei einzig und allein der Marktpreis der Waare maassgebend, der am Empfangsorte besteht.

Allgemeines.

— **Ueber Versuche mit Stossfangschienen.** In Nr. 64 S. 983 d. Ztg. war das Urtheil zum Abdruck gebracht, welches der Oberingeniör von Fischer-Zickhartburg, in den Heften 4 und 5 des laufenden Jahrgangs des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ über die Stossfangschiene auf Grund eines Versuchs auf der Linie Wien-Salzburg der österreichischen Staatsbahnen gefällt hat. Gegenüber diesem abfälligen Urtheile wird uns von anderer Seite folgendes geschrieben:

„Das scharfe Urtheil des Verfassers der Artikel im ‚Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens‘ gründet sich hauptsächlich auf die Beobachtungen, welche an einer Versuchsstrecke gemacht wurden, deren Schienen früher mit Flachlaschen versehen waren und seit dem Jahre 1874, also bis zum Augenblicke der Einlegung der Stossfänge 22 Jahre, von Zügen aller Gattungen in ziemlich dichter Folge befahren worden waren. Wie der Verfasser selbst zugibt, passen die neben diesen alten, am Stosse meist schon abgenutzten und beschädigten Schienen gelegten Stossfänge nicht; ebenso liegt auch das Füllstück nicht satt an, weshalb nicht alle Bedingungen für die volle Wirkung der Stossfänge zutreffen. Trotzdem kann der Verfasser den Stossfängen eigentlich nichts absolut schlechtes nachweisen, denn die nicht ganz gleichmässige Abnutzung derselben, insbesondere neben der Stosslücke, kann wohl nicht verwundern, wenn man die Schaulinien für die Laufflächen der Schienen dieser Stelle in Betracht zieht, die bleibende Verbiegungen der Schienenenden von 2 mm zeigen, welche selbstverständlich schon vor Einlegung der Stossfänge, vorhanden waren. Diese müssen an solchen Stellen die Radlasten ganz allein aufnehmen und erleiden dadurch eine Abnutzung, wie dies ja nicht anders möglich ist. Der Nachweis, dass die Stossfänge in der betreffenden Strecke nicht mehr rädertragend seien, zeigt sich bei näherer Ueberlegung als wenig stichhaltig, weil die Durchbiegung der Fahrschiene in dem Augenblicke, in welchem das Rad die Auflauffläche der Stossfangschiene erreicht, eine grössere ist, als dass die Räder die Stossfangschiene nicht berühren sollten. Im Gegentheil müssen auch abgenutzte Radreifen noch auf der Stossfangschiene auflaufen und zwar weil sie bekanntlich an der Fahrfläche der Schiene am meisten abgenutzt sind, daher der äussere weniger abgenutzte Theil noch die Stossfangschiene berührt. Damit fällt aber eigentlich der Hauptgrund weg, welchen der Verfasser gegen die Ausrüstung alter Gleise mit Stossfangschienen anführt. Im übrigen lassen die auf der Strecke Salzburg-Wien gelegten 300 Stossfangschienen hinsichtlich der Abnutzung ein Urtheil überhaupt nicht zu, da sie aus alten bereits abgefahrenen Schienen gehobelt worden sind.

Was aber von den Stossfangschienen auf der Wiener Stadtbahn angeführt wird, steht im Widerspruche mit den Anschauungen anderer Fachmänner, welche aus dem bisherigen Verhalten der Stossfangschienen zu ganz anderen günstigeren Schlussfolgerungen gelangen. (Vergl. Nr. 11 der ‚Zeitschrift des österreichischen Ingeniör- und Architektenvereins 1900‘: Der Oberbau der Wiener Stadtbahn.)

Die Thatsache kann jedenfalls nicht geleugnet werden, dass die Schienenenden in den mit Stossfängen versehenen Wiener Stadtbahngleisen bisher tadellos erhalten sind und das Befahren der Gleise allgemein als ein aussergewöhnlich angenehmes bezeichnet wird. Dies ist aber nicht nur bei den von Stadtbahnzügen befahrenen Gleisen der Fall, sondern auch das Verhalten der Stossfangschiene auf jener Linie der Wiener Stadtbahn, d. i. der Vorortlinie, wo neben dem Personenverkehr ein starker Güterverkehr sich abwickelt, ist ein gleich gutes, und auch dort, wo also gewiss eine grosse Anzahl ausgelaufener Radreifen über die Stösse läuft, wurde die Schonung der Schienenenden und das sanfte Fahren herbeigeführt. Damit aber erscheint der Hauptzweck, welcher mit der Einführung der Stossfangschiene angestrebt wurde, erreicht.“

Soweit unser Gewährsmann. Bekanntlich sind auch auf den preussischen Staatsbahnen eingehende Versuche mit Stossfangschienen angestellt worden. Hier lauten die Urtheile wieder weniger günstig.

— **Ueber die Verletzungen der bei dem Heidelberger Eisenbahnunfall Verwundeten** hielt der Assistent an der Heidelberger chirurgischen Klinik, Dr. Völcker, einen Vortrag. Es waren Stunden grosser Aufregung, so führte er aus, in denen sich herzerschütternde Szenen abspielten. In der Ambulanz der chirurgischen Klinik wurden die ersten Verbände angelegt. Viele Aerzte der Stadt unterstützten dabei die Aerzte der Klinik. Der grosse Raum war mit Verwundeten überfüllt. Die nothwendigen schweren Operationen wurden im grossen Operationssaal der Klinik vorgenommen. Im ganzen wurden an jenem Abend etwa 80 Verwundete verbunden, von denen 40 in die Klinik aufgenommen wurden. Der Dienst in der Klinik erwies sich als vorzüglich organisirt, so dass in kaum drei Stunden sämmtliche Verwundete sich in ihren Betten befanden. Der Vortragende schilderte die Art und Weise, wie die einzelnen Verletzungen, besonders diejenigen, die an einer grösseren Zahl von Patienten in ähnlicher Weise beobachtet wurden, zu Stande kamen. Besonders häufig waren die Brüche des Unterschenkels, die durch das Zusammenschlagen der Sitze verursacht wurden. Daher auch der alte Rath, bei Zusammenstössen, wenn möglich, rasch die Beine in die Höhe zu ziehen. Interessante Beobachtungen wurden bezüglich der Einwirkung des Unfalls auf das Gemüthsleben der Verletzten gemacht, die sich in Zuständen der Benommenheit, Verwirrtheit und Verlust des Gedächtnisses zeigte. Von den in die Klinik Aufgenommenen sind vier gestorben, 16 konnten als geheilt oder wesentlich gebessert entlassen werden. Bei den noch in der Klinik Befindlichen — zwei Patienten ausgenommen — zeigt sich ein günstiger Verlauf des Heilprozesses.

— **Ein „blinder Passagier“ von Konstantinopel bis Berlin.** Auf dem Drehgestell eines Schlafwagens zwischen der Achse und der Feder eingeklemmt, hat ein blinder Passagier die 53 Stunden dauernde Fahrt des Orient-Expresszuges von Konstantinopel nach Berlin mitgemacht und ist halbtodt vor Hunger und Durst und Strapazen, aber sonst ohne Verletzung dort eingetroffen. Wir entnehmen den Tageszeitungen über diese tollkühne Fahrt folgende Einzelheiten: Der blinde Passagier ist der 21 Jahre alte, aus Kopenhagen gebürtige Hjalmar Banström, der sich auf einem englischen Dampfer als Kohlenzieher verdungen hatte. Als das Schiff Konstantinopel anlief, ging der junge Mann mit einem Kameraden an Land. Er blieb über Urlaub, und als er an Bord zurückkehren wollte, war der Dampfer schon abgefahren. Ohne Kleider, Wäsche und Baarmittel — seine geringen Habseligkeiten befanden sich auf dem Dampfer — irrte er einige Tage in der türkischen Hauptstadt umher, um Arbeit zu suchen. Da seine Bemühungen erfolglos waren, fasste er den Entschluss, nach Berlin zu fahren, und führte sein Vorhaben aus, indem er unter einen Schlafwagen des Luxuszuges kroch und sich dort auf hartem Gestell eine Lagerstätte bereitete, auf der er über 50 Stunden rasender Fahrt ausharren musste. Seine That frischt das Andenken an den berüchtigten Kistenreisenden auf, stellt aber den Wagemuth desselben in Schatten. Den Bahnbeamten, die sich das Gestell angesehen haben, auf dem B. in halb liegender, halb sitzender Stellung die weite Reise gemacht hat, können es sich nicht erklären, dass der Verwegene am Leben und seine Knochen heil geblieben sind. Da die Wände der Schlafwagen tief herabreichen, blieb B. unentdeckt und erst nach der am Mittwoch Abend 6 Uhr 3 Minuten auf dem Bahnhof Charlottenburg erfolgten Ankunft, als der Wagen einer betriebstechnischen Untersuchung unterzogen wurde, fand man den durch die erlittenen Strapazen, Kälte und Hunger völlig erschöpften jungen Mann, dessen dürftige Kleider buchstäblich in Fetzen herunterhingen. Die mitleidigen Bahnbeamten brachten ihn zunächst in einen durchwärmten Raum und stärkten ihn mit Speise und Trank. Später wurde Banström der Polizeibehörde übergeben, die ihn in Gewahrsam nahm. Wenn sich die Personalien als wahr herausstellen, wird B. durch Vermittelung des dänischen Generalkonsulats nach seiner Heimath zurückbefördert werden.

Rechtsprechung.

— **Ueber die Berechtigung zur Klageerhebung aus dem Frachtvertrage** im internationalen Verkehr sind kürzlich von belgischen Gerichten zwei wichtige Entscheidungen ergangen, über die in der „Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport“ folgendes mitgetheilt wird:

1. Ein Korb Fische, der in Bremen mit Bestimmung nach Antwerpen aufgegeben worden war, kam nicht an den Bestimmungsort. Der Adressat behauptete, infolge dessen einen Schaden im Betrage von 224,25 Fr. erlitten zu haben, wofür er die Eisenbahn belangte, welche ihren Pflichten dadurch zuwider gehandelt habe, dass sie die Sendung an eine andere Bestimmung gelangen liess. Die Eisenbahn beantragte Abweisung der Klage, indem sie zugleich nachwies, dass sie den Werth der Sendung vor Anbringung der Klage schon dem Absender vergütet habe. Die Klage wurde vom Handelsgericht zu Antwerpen abgewiesen mit der Begründung, dass das dem Empfänger durch den Art. 16 Abs. 2 gewährte Recht, die aus dem Frachtvertrage entspringenden Ansprüche im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, ausdrücklich an die Voraussetzung gebunden ist, dass das Gut am Bestimmungsorte angekommen war, oder dass er den Besitz am Frachtbriefe erlangt hat, was nach den eigenen Anführungen des Klägers hier nicht der Fall gewesen.

2. Am 27. September 1897 waren durch die Spedition Lovel & Cie. in Bremen der Eisenbahn zur eilgutmässigen Be-

förderung nach Brüssel für die Vorstellungen des Cirkus Wulff Eisenkonstruktionen übergeben worden, welche angeblich infolge eines groben Fehlers der belgischen Staatsbahnen erst am 27. Oktober am Bestimmungsorte angekommen sind. Wulff beziehungsweise Lorel & Cie., diese letzteren für Rechnung und als Mandatare des ersteren, verklagten die Eisenbahn auf Zahlung von 5000 Fr. Schadenersatz. Die Eisenbahn erhob Einwendungen gegen die Zulässigkeit der Klage, soweit diese von Wulff angestrengt war. Das Handelsgericht zu Brüssel hat diese Einwendungen als berechtigt erklärt, weil der Frachtbrief von Lorel & Cie. als Absender persönlich und nicht als Beauftragten des Wulff unterzeichnet ist und weil der Name des Wulff überhaupt im Frachtbriefe nicht vorkommt, und zwar weder als Absender, noch als Empfänger, noch in irgend einer anderen Art, und dass daher die von Wulff angestrengte Klage unbegründet sei. Dagegen sei der von Lorel & Cie. erhobene Anspruch berechtigt, jedoch nur insoweit, als er auf die — auch bereits gemäss Art. 40 des Internationalen Uebereinkommens von der belgischen Staatsbahn angebotene — Erstattung der Transportkosten gehe. Weitergehende Ansprüche auf Grund des dem Kläger Wulff etwa erwachsenen Schadens würden auch Lorel & Cie. nicht machen können, da eine Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht stattfand, auch die Firma einen Schadenersatz an Wulff nicht geleistet habe und sie ihrerseits nicht berechtigt sei, einen Schaden geltend zu machen, der einer dritten, dem Frachtvertrag fernstehenden Persönlichkeit erwuchs.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 16,03 km lange Strecke Rheindürkheim-Guntersblum der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, welche am 24. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der schmalspurigen Eisenbahnlinie Zittau-Hermsdorf i. B. zwischen Zittau Haltepunkt und Zittel gelegene Haltepunkt Kleinschönau wird am 1. Dezember d. J. als Haltestelle für den Güterverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Wien K. F. J. B. - Eger gelegenen Station Wappoltenreith-Raabs wird vom 1. Dezember d. J. ab in Wappoltenreith abgeändert.

Betriebsabtheilung Halle a/S. der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Berlin. Die Bezeichnung der Privatladestelle Halle-Ochsenstall der Halle-Hettstedter Eisenbahn ist in Halle Süd abgeändert worden.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Im vorgenannten Verzeichnisse ist auf Seite 205 in den Spalten 1 und 2 hinter Rodach, Herzogthum Coburg, Verwaltungsbezirk Erfurt, vorzutragen:

Rodach i. Obfr., Königreich Bayern, Bayer. Staatseisenbahn (Lokalbahn Kronach-Nordhalben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Der in der Vereinszeitung Nr. 84 vom 27. Oktober d. J. auf Seite 1275 unter (2642) auf 336 ₰ berichtigte Frachtsatz Dresden-Elbkai-Sambor für Ausn.-Tarif Nr. 14 (Reis) tritt erst mit 1. Januar 1901 in Kraft.

Wien, am 16. November 1900. (2861)

K. k. pr. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 24. November wird die 16,03 km lange normalspurige Nebenbahnstrecke Guntersblum-Rheindürkheim mit den Haltestellen Gimbsheim, Eisch, Hamm und Ibersheim für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Privatdepeschen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf dieser Strecke ausgeschlossen.

Für dieselbe haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, sowie die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Januar 1900. Die Entfernungen, welche der Frachtberechnung zwischen den neuen Haltestellen im Verkehre mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie der Oldenburger Staatsbahn zu Grunde zu legen sind, werden in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife aufgenommen.

Die Beförderungspreise für Personen, Reisegepäck und Leichen sind im Nachtrag II zum Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif Theil II Heft B enthalten.

Für die Beförderung von lebenden Thieren sind die Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Thiertarifs Theil I, sowie des Staatsbahn- und des Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarifs Theil II vom 1. April 1898 maassgebend. Gleichzeitig wird die 2,73 km lange Theilstrecke Rheindürkheim-Osthofen, welche seither nur dem Güterverkehr diente, für den gleichen Verkehr wie bei den übrigen oben genannten Stationen eröffnet.

Der Fahrplan für die neuen Haltestellen wird rechtzeitig zum Aushang gebracht.

Mainz, den 12. November 1900. (2862)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahn wurde am 21. Oktober l. J. die normalspurige 129 km lange Neubaustrecke Rustschuk-Gorna Orechovitza Kaltinez-Trnovo dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Budapest, am 7. November 1900. (2863)

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember wird der an der Strecke Bingerbrück-Coblenz zwischen den Stationen St. Goar und Salzig gelegene Haltepunkt Hirzenach für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern, lebenden Thieren und Privatdepeschen eröffnet. Der Güterverkehr erstreckt sich nur auf Eil- und Frachtstückgüter bis zum Gewicht von 150 kg; lebende Thiere können nur als Kleinvieh bei einzelnen Stücken aufgeliefert werden. Die Beförderung von Grossvieh, sowie der Wagenladungsverkehr überhaupt ist ausgeschlossen. Privatdepeschen können während der Dienststunden unbeschränkt aufgeliefert werden, ankommende Telegramme werden jedoch nur in der Zeit von 7 Uhr Vormittags bis 7 Uhr Nachmittags den Empfängern zugestellt. Sonstige Be-

förderungen von und nach Hirzenach finden nicht statt. Für den neuen Haltepunkt haben die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, sowie die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Gültigkeit. Die Aufnahme von Hirzenach in die Güter- und Thiertarife erfolgt bei Ausgabe der nächsten Nachträge zu den betr. Tarifen. Bis zu diesem Zeitpunkte werden die Frachtsätze je nach der geographischen Lage durch Anstoss von 6 km an die Entfernungen von St. Goar oder durch Anstoss von 4 km an diejenigen von Salzig ermittelt. Die Beförderungspreise für Personen und Reisegepäck werden durch ein besonderes Verzeichniss bekannt gegeben. Der Fahrplan wird rechtzeitig zum Aushang gebracht.

Weitere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau.

Mainz, den 14. November 1900. (2864)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1901 wird der an der Berliner Ringbahn zwischen den Stationen Schöneberg und Tempelhof (Ringbahn) neuerrichtete Haltepunkt Papestrasse für den Personenverkehr der Berliner Ring- und Stadtbahn sowie der Berliner Vorortstrecken mit Ausnahme der Strecken Berlin Anhalter Bahnhof-Gross-Lichterfelde und Berlin Anhalter Bahnhof-Zossen eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Papestrasse und Schöneberg . . . . . 1,66 km
zwischen Papestrasse und Tempelhof (Ringbahn) . 1,38 „

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden sämmtliche Südringzüge in beiden Richtungen halten.

Am 1. April 1901 wird die an der Vorortstrecke Berlin (Anhalter Bahnhof)-Gross-Lichterfelde Ost belegene Haltestelle Tempelhof (Rangirbahnhof) für den Personenverkehr aufgehoben.

Berlin, den 12. November 1900. (2865)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Leer-Emden gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Petkum für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und Vieh eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle in die Gütertarife für die Tarifgruppe IV, die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, in den Oldenburg-nordwestdeutschen Gütertarif, den Staatsbahnthiertarif und den rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Kohlentarif aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 14. November 1900. (2866)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Güterverkehr.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Die Frachtsätze der in die Schnitttariftabelle A des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Pflaumen) des Tarifes vom 1. Mai d. J. laut unserer Bekanntmachung vom 4. August d. J. aufgenommenen Stationen Kaufbeuren und Kempten der bayerischen Staatseisenbahnen werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. wie folgt abgeändert:

Der Frachtsatz der Station Kaufbeuren von 575 Cts. auf . . 570 Cts.
und der Frachtsatz der Station Kempten von 602 Cts. auf . 601 „

Breslau, den 17. November 1900. (2867)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Güterverkehr mit Galizien betr.

Mit Gültigkeit ab 1. Dezember 1900 kommen für Holzkohlesendungen in 10 t Ladungen ab den galizischen Stationen Dolina tr., Hadikfalva tr., Hatna tr. und Krechowice nach bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 16. November 1900. (2868)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Loetzen der ostpreussischen Südbahn in den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (2869)

Magdeburg, den 17. November 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem vom 1. August 1898 gültigen Heft 2 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn kommt am 1. Dezember d. J. der V. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Kaarst und Niederdollendorf des Direktionsbezirks Köln.

Auch sind in den Nachtrag Frachtsätze aufgenommen, welche mit dem Tage der Eröffnung der Bahnstrecke von Luxemburg nach Petingen für den Güterverkehr für die an dieser Strecke gelegenen Stationen und die Stationen Athus, Differdingen, Obercorn, Petingen, Rodingen und Rodingen französische Grenze in Geltung treten werden. Der Tag wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Strassburg, den 9. November 1900. (2870)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, Liebau usw.

Vom 25. d. Mts. ab werden im vorbezeichneten Kohlenverkehr neue Frachtsätze von Dubenskogrube des Direktionsbezirks Kattowitz nach den Stationen: Chlumetz, Chrudim, Deutschbrod, Friedland i/B., Hlinsko, Hohenbruck, Iglau, Kolin, Königgrätz, Opatowitz, Pardubitz, Predmeritz, Raspenau, Reichenau b/Gablonz, Semil, Smiric, Starkenbach, Wildenschwert, Zdiretz-Krenzberg der österreichischen Nordwest- und südnorddeutschen Verbindungsbahn, nach Humpoletz der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz, nach Zwittau der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und nach Horitz, Unter Bautzen der böhmischen Kommerzialbahn eingeführt. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. Abfertigungsstation ist Czerwionka.

Kattowitz, den 17. November 1900. (2871)
Königliche Eisenbahndirektion, gleichzeitig im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 7 für Getreide etc.

Vom 1. Dezember 1900 n. St. werden für die Stationen Semljanoje und Jushawino der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn im Verkehr nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Pregelbahnhof und dem Königsberger Lagerhause daselbst, sowie nach Königsberg i/Pr. Kaibahnhof der Staatsbahn ermässigte Frachtsätze eingeführt, welche von den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie von unserem Tarifbüreau zu erfahren sind.

Direktion (2872H&V)
der ostpreussischen Südbahn.

Norddeutsch-sächsischer und Berlin-Stettin-sächsischer Verbands-Güterverkehr.

Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl etc. im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien wird, soweit der Verkehr nach den Hafenstationen der preussischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen in Betracht kommt, vom 1. Dezember d. J. an auf die asiatischen Häfen östlich von Aden, ferner auf Australien und auf die Inseln des stillen Ozeans ausgedehnt.

Dresden, am 17. November 1900. (2873)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn.

Auf 1. Januar 1901 wird der Nachtrag VI zum Binnen-Gütertarif der Main-Neckarbahn zur Einführung gelangen. Derselbe enthält u. a. anderweite, bei andern deutschen Eisenbahnverwaltungen bereits durchgeführte Zusatzbestimmungen zu den §§ 56 und 69 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, welche von den bisherigen Zusatzbestimmungen in der Hauptsache darin abweichen, dass in Hinkunft die bis 9 Uhr Vormittags ladebereit gestellten Wagen für solche Versender bezw. Empfänger, die innerhalb eines Umkreises von zwei Kilometern von der Station wohnen, noch innerhalb der Geschäftsstunden des laufenden Tages be- bezw. entladen werden müssen, während bisher allgemein eine 12stündige Be- bezw. Entladefrist eingeräumt war.

Die zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss I, 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 16. Nov. 1900. (2874)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. November 1900.

Mit Wirksamkeit vom 15. November l. J. sind ab Schlan, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, direkte Frachtsätze nach Dachau, München C. B., O. B., S. B., München-Laim und Pasing zur Einführung gelangt.

München, den 15. November 1900. (2875)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. November 1900 ist zum 8. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) der Nachtrag XI ausgegeben worden.
Ausser einer Anzahl im Verfügungswege schon durchgeführter Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält der Nachtrag insbesondere Entfernungen und Frachtsätze für die pfälzischen Stationen Heidesheim i. d. Pfalz, Neuoffstein in der Pfalz und Obrigheim-Colgenstein sowie für die badischen Stationen Eppelheim, Ittlingen, Reihen und Richen. Ausserdem sind neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Schiltach der badischen Bahn eingeführt worden.
Sodann enthält der Nachtrag neue und geänderte Bestimmungen für den Verkehr mit Stationen der Nebenbahnstrecke Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, der Albthalbahn und der Zell-Todtnauer Bahn.
Ueber die in den Ausnahmetarifen eingeführten neuen Frachtsätze geben die Verbandsstationen Auskunft.
Karlsruhe, den 13. November 1900. (2876)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. November 1900 ist zum 7. Heft des Verbandsgütertarifs — Baden-Saarbrücken — der Nachtrag II ausgegeben worden.
Derselbe enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Michelbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken sowie für die badischen Stationen Eppelheim, Ittlingen, Mannheim-Industriehafen, Reihen und Richen sowie einige Ergänzungen und Aenderungen des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl.
Ausserdem enthält der Nachtrag neue und geänderte Bestimmungen für den Verkehr mit den Stationen der Nebenbahnstrecken Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, der Albthalbahn und der Zell-Todtnauer Bahn.
Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.
Karlsruhe, den 13. November 1900. (2877)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdentsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 werden die Stationen Breslau Oderhafen und Pöpelwitz-Umschlag in den Ausnahmetarif Nr. 42 A und B (Steine) des oben bezeichneten Verbandtarifs aufgenommen.
Die Schnittsätze in Schnitttafel B (Seite 244 des Tarifs) betragen:

	für 100 kg in Pfennigen I.	II.
bei Breslau Oderhafen .	33	32
„ Pöpelwitz-Umschlag .	32	32

Breslau, den 15. November 1900. (2878)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.
Mit Gültigkeit vom 15. November 1900 ab werden direkte Ausnahmesätze für Torfstreu bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen von Augustfehn, Hude, Leer, Oldenburg (Grossh.) nach München C. B. eingeführt. Näheres ist auf vorgenannten Stationen zu erfahren.
Hannover, den 14. Nov. 1900. (2879)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. treten für den Verkehr mit Station Worms und Worms Hafen (Direktionsbezirk Mainz) anderweite, ermässigte Entfernungen in Kraft.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.
Stettin, den 14. November 1900. (2880)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Borgerhout in den Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl usw. des Heftes B des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs aufgenommen.
Die Frachtsätze sind die gleichen wie die für die Station Antwerpen (Bassins et Entrepôt) local.
Köln, den 15. November 1900. (2881)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab werden die in dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr enthaltenen Tarifkilometer bis zum Schnittpunkte Reinheim im Verkehr mit
Mainz Centralbhf. . . . . auf 54 km
Worms . . . . „ 66 „
Worms Hafen . . . . . „ 66 „
ermässigt.
Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Tarifkilometer und Sätze für die Station Rosengarten des Bezirks Mainz infolge Schliessung dieser Station für den Güterverkehr aufgehoben.
Die Gültigkeitsdauer des in unserer Bekanntmachung vom 13. September d. J erwähnten Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. im Versande an den Wasserumschlagsplätzen der Bezirke Frankfurt a/M. und Mainz wird bis zum 1. Oktober 1902 verlängert.
Mainz, den 16. November 1900. (2882)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-hessischer Thierverkehr.
Mit Wirkung vom 1. Dezember l. J. ab treten die in den Stationsentfernungstafeln Seite 11—51 des Tarifs vom 1. September 1892 für die Station Rosengarten enthaltenen Angaben, sowie die unter D 2 Seite 7 des Nachtrags I zu diesem Tarif für den Rheinübergang und das Trajekt zwischen Worms und Rosengarten vorgesehene besondere Zusatzbestimmung ausser Kraft.
Nähere Auskunft wird von den Abfertigungsstellen ertheilt.
Darmstadt, 8. November 1900. (2883)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ostdeutsch-österr. Verband.
Theil II, Heft 2 vom 1. August 1900.
Am 1. Dezember 1900 tritt im oben genannten Verbande für Glassand, unverpackt (A.-T. 14) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen ein direkter Frachtsatz von Hohenbocka B. G. und Oberl. Bhf. nach Gmünd K. K. St. B. in Höhe von 93 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 15. November 1900. (2884)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bei Beförderung flüssiger Rohhefe von Chemnitz, Dresden (Alt-, Neu- und Friedrichstadt), sowie von Leipzig (bayerischer und Dresdner Bahnhof) nach Löbau werden vom 20. November d. J. an bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen die Frachtsätze des Spezialtarifs III angewendet.
Dresden, den 17. Nov. 1900. (2885)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Algringen der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze als Versandstation aufgenommen. (2886)
Frankfurt a/M., den 14. Nov. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Im Transittarif für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer und holländischer Herkunft von Frankfurt a/M. nach gewissen südbadischen Stationen treten die Frachtsätze für Felle und Häute nach Konstanz, Schaffhausen und Singen, sowie nach Bregenz und Friedrichshafen mit sofortiger Wirkung ausser Kraft.
Karlsruhe, den 14. Nov. 1900. (2887)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die besonderen Frachtsätze für die Beförderung der Artikel Felle und Häute von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. nach Bregenz in den Transittarifen für die Beförderung von besonders benannten Gütern belgischer oder holländischer Herkunft vom 20. Mai 1890 aufgehoben, da sie durch die regelmässigen Sätze des Spez.-Tarifs I unterboten werden.
Karlsruhe, den 14. Nov. 1900. (2888)
Generaldirektion.

Südwestdentscher Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. November 1900 wird für die Beförderung von Pflastersteinen von den pfälzischen Stationen Altenglan und Rammelsbach nach der badischen Station Mannheim Industriehafen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,34 ℳ für 100 kg eingeführt.
Karlsruhe, den 13. Nov. 1900. (2889)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Für Reis, geschält, auch gemahlen, der Posit. R—4 b der allgemeinen Güterklassifikation des Tarifes, Theil I für Oesterreich-Ungarn treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Fracht-

sätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Schreckenstein nach Liebau transit	113 Heller
von Schreckenstein nach Wichstadtl-Lichtenau transit	137 „
von Schreckenstein nach Mittelwalde transit	140 „

Wien, am 14. November 1900. (2890)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Adriatisch - norddeutscher Eisenbahnverband.
Adriatisch - sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Verbandsgütertarife, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 gelangen neue Verbandsgütertarife, Theil II,
a) für den adriatisch - norddeutschen Eisenbahnverband,
b) für den adriatisch-sächsischen Eisenbahnverband
zur Einführung.

Hierdurch wird der vom 1. Januar 1896 gültige Tarif, Theil II, für den Triest-Fiume-norddeutschen Eisenbahnverband sammt Nachträgen I—V, sowie der gleichfalls vom 1. Januar 1896 gültige Tarif, Theil II, für den Triest-Fiume-sächsischen Eisenbahnverband und sächsisch-indischen Verbandsverkehr nebst Nachträgen I—VI aufgehoben.

Exemplare des adriatisch-norddeutschen Verbandtarifes sind zum Preise von 70 Hellern oder 60 ₰, solche des adriatisch-sächsischen Verbandtarifes zum Preise von 80 Hellern oder 68 ₰ bei den betheiligten Bahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 16. November 1900. (2891)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Aufhebung des bestehenden und Einführung eines neuen Lokalgütertarifes.

Mit Ende Dezember 1900 tritt die Auflage vom 1. Januar 1898 des Lokalgütertarifes, Theil II, für den Transport von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft ausser Wirksamkeit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 tritt eine Neuauflage des Lokalgütertarifes, Theil II, für den Transport von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Preis: 1 Krone.
Wien, am 15. November 1900. (2892)

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung neuer Personen- und Gepäcktarife.

Am 1. Januar 1901 gelangen auf den Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn sowie auf den in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn) die nachstehenden Tarife in Kraft:

1. Lokal-Personen- und Gepäcktarif für die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Durch diesen Tarif wird der vom 1. September 1899 gültige gleichnamige Tarif sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

2. Tarif für den Transport von Personen, Reisegepäck und als Gepäck zu befördernden Hunden zwischen Stationen der ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits. Durch diesen Tarif wird der vom 1. Januar 1898 gültige gleichnamige Tarif und der Nachtrag I zu demselben ausser Kraft gesetzt.

3. Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn). Durch diesen Tarif werden die auf den Linien der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn) derzeit gültigen Lokal-Personen- und Gepäcktarife und die Nachträge zu denselben ausser Kraft gesetzt.

Die obigen Tarife sind bei der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária Valéria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 15. November 1900. (2893)
Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

---

7. Verdingungen.

Für das Etatsjahr 1901 wird die Lieferung folgender Betriebsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen öffentlich ausgeschrieben:

Gruppe A II, Holzkohlen,
„ A III a, Mineralöl,
„ A III b, Petroleum,
„ A IV, Rüböl, rohes und gereinigtes, Oel zur Gasbereitung, Putzöl und Rindstalg,
„ A V, Stearinlichte, Streichhölzer, Schmierseife, weisse Seife, kalzinirte Soda, kaustische Soda, Stärkegummi, Seifensteinpackung, Putzkrem und Schreibkreide,
„ A VI, Bindfaden, Plombenschnur, Heede, Bremsleinen, Zugleinen, Schnürleinen, Uhrgewichtsleinen, wollene Fadendochte, Petroleumfackeldochte und Plomben,
„ A VII, Packleinwand, Putzbaumwolle, Putzlappen, Putztücher und Putzleder,
„ A VIII, Piassavabesen und Reiserbesen,
„ A IX a, Aufsatzgläser, Einsatzgläser, Standgläser und Korke mit Glasröhrchen,
Gruppe A IX b, Lampencylinder,
„ A X, Zinkpole, Kuperpole und Verbindungsklemmen,
„ A XI, Kupfervitriol, Bittersalz, Schreibfarbe und Papierstreifen für Telegraphenapparate,
„ XII, Glühkörper und
„ XIII, Kohlenstifte für elektrische Bogenlampen.

Angebotseröffnungs - Termine für die Gruppen A III a, A III b, A IV, A VI, A VII und A VIII am 4. Dezember d. J., Vorm. 11 Uhr, für die Gruppen A II, A V, A IX a. A IX b, A X, A XI, Gruppe XII und XIII am 20. Dezember d. J., Vorm. 11 Uhr, im Zimmer Nr. 51 des Verwaltungsgebäudes hierselbst.

Die Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu den oben angegebenen Terminen versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Angebotsbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer Nr. 30 des Empfangsgebäudes aus, können auch von dem Rechnungsbüreau B, hierselbst, Zimmer Nr. 2 des Empfangsgebäudes gegen Einsendung von 50 ₰ in baar für jede Gruppe postpflichtig bezogen werden. (Briefmarken werden nicht in Zahlung genommen.)

Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach dem jedesmaligen Eröffnungstermin.

Kattowitz, den 14. Nov. 1900. (2894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahn.

Wir beabsichtigen, unseren Bedarf an gekämmter bunter gut trockener Putzbaumwolle für das Jahr 1900, welcher etwa 36 000 kg beträgt, im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Die Lieferung hat in Theillieferungen von 6 000 kg innerhalb 8 Tagen nach eingegangener Anforderung zu erfolgen.

Bezügliche Angebote in den Preislagen von 39—43 ℳ ersuchen wir unter Beifügung einer Probe bis zum 29. d. Mts. an uns einzusenden. Dieselben werden am 30. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, in unserem Materialienbüreau, Carlstrasse Nr. 8, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter geöffnet. (2895)

Oldenburg, den 14. November 1900.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserm Bezirk lagernden alten, noch brauchbaren und unbrauchbaren Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, Laschen, eiserne Schwellen, Kleineisenzeug etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 27. November, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 21 Tage.

Mainz, den 10. November 1900. (2896)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 92. | 24. November 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber die Lüftung von Tunneln.

(Fortsetzung aus Nr. 68.)

3. **Bestimmung des an einem Punkt des Tunnels zur Erzeugung einer bestimmten Luftströmung zu unterhaltenden Ueber- oder Unterdruckes (auf die Atmosphäre bezogen).**

Die bisherigen Untersuchungen haben ergeben, welche Luftströmung in einem zu lüftenden Tunnel vorhanden sein muss, wie die Richtung und Stärke der Strömung bei einem bestimmten Zugfahrplan und bestimmter Zusammensetzung, Schwere und Geschwindigkeit der Züge und bei bestimmtem Streckenquerschnitt beschaffen sein muss. Nunmehr ist klarzustellen, mit welchen Mitteln man die nach dem früheren berechnete Luftströmung thatsächlich auch aufrecht erhalten kann. Abzusehen ist dabei von dem Plan des italienischen Ingeniörs Ottavi, der 1889 vorschlug, in einem bei der einen Tunnelmündung zu erbauenden Schacht übereinander liegende Feuerstellen einzurichten, die Mündung des Tunnels durch eine bewegliche Thür zu verschliessen und durch den Zug der Feuergase in jener Esse die Tunnelluft abzuziehen. Das Verfahren ist durchaus unpraktisch und unwirthschaftlich. Mittels einer Lüftungsmaschine kann man eine bessere Lüftung mit viel weniger Brennmaterial erzielen. Thatsächlich ist mit der Gebläsemaschine, die man an dem einen Ende des Tunnels, besser an einem Zwischenpunkt aufstellt, am einfachsten eine gute Lüftung herzustellen. Die frische Luft kann entweder eingesogen — durch Absaugen der schlechten Luft — oder eingepresst werden. Das Absaugen der Luft ist gebräuchlich in den Vereinigten Staaten (Baltimore-, St. Louis- und St. Clairtunnel), in England (Severntunnel bei Bristol, Merseytunnel in Liverpool, Tunnel der Mittellandbahn in London), in Frankreich (Tunnel zwischen den Stationen Port Royal und Luxembourg auf der Verlängerung der Sceauxlinie in Paris). Ueber einige dieser Anwendungen ist bereits berichtet. Das zweite Verfahren des Eindrückens frischer Luft ist von Saccardo vorgeschlagen worden und in Anwendung beim Apennintunnel auf der Linie Bologna-Pistoja, beim Gotthardtunnel und für andere Tunnel, wie den Simplon-Tunnel, den Cochemer Tunnel, geplant.

Die folgenden Untersuchungen darüber, welcher Ueber- oder Unterdruck — in Millimetern Wassersäule — an dem Punkte, wo die Luftmaschine thätig sein soll, im Falle des Eindrückens oder Abziehens der Luft unterhalten werden muss, um eine bestimmte Luftströmung im Tunnel zu unterhalten, gründen sich auf die Arbeiten der mehrerwähnten italienischen Kommission, die mit dem Studium der Lüftung des Pracchiatunnels befasst war.

In einem Cylinder vom Querschnitt Ω (Abb. 3), der an den beiden Enden durch Oeffnungen von den Querschnitten ω_1 und

Abbildung 3.

ω_2 mit der Aussenluft verbunden ist, bewege sich ein Kolben vom Querschnitt S mit der Geschwindigkeit W und um diesen Kolben verbleibe in dem Cylinder ein ringförmiger freier Raum Ω_0. Der den drei Oeffnungen Ω_0, ω_1 und ω_2 entsprechende Kontraktionskoeffizient sei $= 1$, d. h. ein durch die Oeffnungen gehender Luftstrom erfahre beim Durchtritt keine Zusammenziehung oder Einschnürung infolge der Richtungsänderungen der Lufttheilchen, die die Brechungen an den Kanten sonst immer zur Folge haben. Wenn sich der Kolben in der Pfeilrichtung bewegt, entsteht wie in Abb. 3 durch ein Druckdiagramm noch

zeichnerisch angedeutet ist, vor ihm ein Druckzuwachs h_1, hinter ihm eine Druckabnahme h_2 gegenüber dem äusseren Druck p, dem Atmosphärendruck. Der Ueberdruck h_1 bewirkt ein Austreten von Luft aus ω_1 mit einer gewissen Geschwindigkeit V_1; der Unterdruck h_2 bewirkt ein Einströmen von Luft bei ω_2 mit einer gewissen Geschwindigkeit V_2. Im Cylinder entsteht also eine Gesammtluftströmung in der Bewegungsrichtung des Kolbens; diese Strömung erfolge mit der Geschwindigkeit V.

Abbildung 4.

Ferner fliesst infolge der Druckunterschiede h_1 und h_2 und der Kolbenbewegung eine gewisse Luftmenge mit der Geschwindigkeit V_0 aus dem Raum vor dem Kolben in den Raum hinter demselben, um den Kolben herum. Nach der bekannten Beziehung zwischen Ueberdruck und Ausflussgeschwindigkeit ist

$$V_1 = \sqrt{2gh_1};\ V_2 = \sqrt{2gh_2};\ V_0 = \sqrt{2g(h_1 + h_2)}.$$

In Abb. 4 bezeichnen AB den Weg, um den der Kolben selbst, AC den Weg, um den die Luft in der Sekunde vorrückt, d. h. es sei $W = AB$ und $V = AC$. Wenn, wie hier angenommen, $V < W$ ist, so muss eine Luftmenge vom Inhalt des Raumes $BBCC = \Omega(W - V)$ aus dem Raum vor dem Kolben um diesen herum hinter denselben getreten sein. Es beträgt die Menge der von A nach C vorgerückten Luft:

$$\Omega V = \begin{cases} \omega_1 V_1 = \omega_1 \sqrt{2gh_1} \\ \omega_2 V_2 = \omega_2 \sqrt{2gh_2} \end{cases}$$

der hinter den Kolben getretenen Luft:

$$\Omega(W - V) = \Omega_0 V_0 = \Omega_0 \sqrt{2g(h_1 + h_2)}.$$

Aus diesen Formeln lassen sich bei gegebener Luftgeschwindigkeit die Grössen des Ueber- oder Unterdrucks ermitteln usw. Die Betrachtung ist aber noch einen Schritt weiter zu führen und der Fall zu untersuchen, dass ausser den durch die Kolbenbewegung hervorgerufenen Druckunterschieden an der einen Mündung ausserhalb des Cylinders noch ein Druckunterschied gegen die andere Mündung künstlich hergestellt wird. Dieser Unterschied sei unter der Voraussetzung, dass an der anderen Mündung Atmosphärendruck herrscht, $= h$. Bei der Untersuchung sind vier Fälle zu unterscheiden, nämlich:

Abbildung 5.

1. Der Luftdruckunterschied an den beiden Tunnelenden ist $h < 0$ — links Atmosphäre, rechts saugende Wirkung — und reicht aus, um einen Luftstrom in der Bewegungsrichtung des Kolbens hervorzurufen, der eine grössere Geschwindigkeit hat, als der Kolben: $V > W$. In Abb. 5 sind die Verhältnisse unter Beifügung eines Druckdiagramms zeichnerisch angedeutet.

Abbildung 6.

Abbildung 7.

2. wie 1, jedoch hat der Luftstrom eine geringere Geschwindigkeit, als der Kolben: $V < W$. Zu vgl. Abb. 6;
3. der Luftdruckunterschied an den Tunnelenden — links Atmosphäre, rechts einpressende Wirkung — ist $h > 0$, aber der Luftstrom geht noch mit dem Kolben (Abb. 7);
4. wie 3, jedoch geht der Luftstrom dem Kolben entgegen (Abb. 8).

Abbildung 8.

Die Beziehungen zwischen den einzelnen Grössen lassen sich auch für diese Fälle rechnerisch genau festlegen, wenngleich sich die Ausdrücke dafür weniger einfach gestalten.*)

---

*) Fall 1 (zu vergl. Abb. 5).

Nach dem Vorhergehenden ist

$$V_1 = \sqrt{2g(h - h_1)} \qquad V_2 = \sqrt{2gh_2}$$

$$\Omega V = \omega_1 V_1;\ V_1 = \frac{\Omega V}{\omega_1} \qquad \Omega V = \omega_2 V_2$$

$$\frac{\Omega^2 V^2}{\omega_1^2} = 2g(h - h_1) \qquad \frac{\Omega^2 V^2}{\omega_2^2} = 2gh_2$$

$$\frac{V^2}{2g}\ \frac{\Omega^2}{\omega_1^2} = h - h_1 \quad (1) \qquad \frac{V^2}{2g}\ \frac{\Omega^2}{\omega_2^2} = h_2 \quad (2)$$

$$V_0 = \sqrt{2g(h_1 - h_2)}$$

$$\Omega(W - V) = \Omega_0 V_0$$

$$\frac{\Omega^2}{\Omega_0^2}(W - V)^2 = 2g(h_1 - h_2)$$

$$\frac{\Omega^2}{\Omega_0^2}\ \frac{(W - V)^2}{2g} = h_1 - h_2 \quad (3)$$

Aus den Gleichungen 1 und 2 ergibt sich:

$$\gamma)\qquad h_1 - h_2 = h - \frac{V^2 \Omega^2}{2g}\left(\frac{1}{\omega_1^2} + \frac{1}{\omega_2^2}\right) = \frac{(W - V)^2 \Omega^2}{2g \cdot \Omega_0^2},$$

woraus

$$V = \frac{W}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2} + \frac{1}{\omega_1^2} + \frac{1}{\omega_2^2}\right)} + \sqrt{\frac{W^2}{\Omega_0^4\left(\frac{1}{\Omega_0^2} + \frac{1}{\omega_1^2} + \frac{1}{\omega_2^2}\right)^2} - \frac{W^2 - 2gh\frac{\Omega_0^2}{\Omega^2}}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2} + \frac{1}{\omega_1^2} + \frac{1}{\omega_2^2}\right)}}.$$

Wenn die Geschwindigkeit der Luft gleich der des Kolbens, also $V = W$ ist, wird $h_1 = h_2$ und aus Gleichung γ ergibt sich:

$$h = \frac{W^2 \Omega^2}{2g}\left(\frac{1}{\omega_1^2} + \frac{1}{\omega_2^2}\right).$$

Fall 2 (Abb. 6).

Aehnlich wie vorher ist:

$$\frac{V^2}{2g} \cdot \frac{\Omega^2}{\omega_1^2} = h_1 + h;\quad \frac{V^2}{2g}\ \frac{\Omega^2}{\omega_2^2} = h_2$$

$$\frac{(W - V)^2}{2g} \cdot \frac{\Omega^2}{\Omega_1^2} = h_1 + h_2$$

$$h_1 + h_2 = \frac{V^2 \Omega^2}{2g}\left(\frac{1}{\omega_1^2} + \frac{1}{\omega_2^2}\right) - h = \frac{(W - V)^2}{2g} \cdot \frac{\Omega^2}{\Omega_0^2},$$

Alle Aufgaben, welche die durch einen Kolben in einem Cylinder hervorgerufenen Luftströmungen betreffen, lassen sich mit Hilfe der sich ergebenden Gleichungen lösen. Auf die Wirklichkeit lassen sich indessen die betrachteten Rechnungsergebnisse noch nicht ohne weiteres übertragen, da man wohl sofort den in einem Rohr sich bewegenden Kolben für den in einem Tunnel fahrenden Eisenbahnzug einsetzen, nicht aber ohne weiteres die Tunnelmündungen an die Stelle der Oeffnungen ω_1 und ω_2 setzen kann. In der Praxis sind vielmehr für Ω_0, ω_1 und ω_2 Gleichwerthe aus den Widerstandsverhältnissen im Tunnel zu ermitteln und als „Gleichwerthe für die Mündungen" in die Rechnungen einzusetzen.

Was zunächst ω_1 und ω_2 betrifft, so befinde sich gemäss Abb. 9 ein Zug von der Länge l in einem Tunnel von der Länge L. Die Widerstände, welche den Oeffnungen ω_1 und ω_2 entsprechen, wechseln dann beständig mit den Strecken x und y vor und hinter dem Zuge. Der Luftstrom gehe von A nach B, also der Zugrichtung entgegen, und es bezeichne

Abbildung 9.

β den Reibungskoeffizienten von Luft gegen Tunnelwand, $D=\frac{4\,\Omega}{P}$ den mittleren Durchmesser des Tunnelquerschnitts (wobei Ω der Tunnelquerschnitt, P dessen Umfang), ferner $\Sigma_1\xi$, $\Sigma_2\xi$ und $\Sigma\xi$ die Summen der zufälligen Widerstände für die Strecken x, y und für die ganze Tunnellänge.

Der Druck h_1, der die Luftgeschwindigkeit V in der Strecke x hervorruft, ist unter solchen Umständen:

$$h_1=\frac{V^2}{2g}\left(1+\beta\frac{x}{D}+\Sigma_1\xi\right).$$

Der Druck h_2, der die Geschwindigkeit in dem Abschnitt y aufrechterhält, beträgt

$$h_2=\frac{V^2}{2g}\left(\beta\frac{y}{D}+\Sigma_2\xi\right).$$

Nach der obigen Angabe für die Bedeutung der gleichwerthigen Mündung ergibt sich alsdann

$$\omega_1\sqrt{2gh_1}=\Omega V=\Omega\sqrt{\frac{2gh_1}{1+\beta\frac{x}{D}+\Sigma_1\xi}}$$

woraus

$$\omega_1=\frac{\Omega}{\sqrt{1+\beta\frac{x}{D}+\Sigma_1\xi}} \text{ und ähnlich } \omega_2=\frac{\Omega}{\sqrt{\beta\frac{y}{D}+\Sigma_2\xi}}.$$

Geht der Luftstrom mit dem Zuge, d. i. in der Richtung BA, so wird

$$\omega_1=\frac{\Omega}{\sqrt{\beta\frac{x}{D}+\Sigma_1\xi}};\quad \omega_2=\frac{\Omega}{\sqrt{1+\beta\frac{y}{D}+\Sigma_2\xi}}.\text{*)}$$

Ausser β, dem Reibungskoeffizienten von Luft gegen Tunnelwand, ist alles in der Gleichung bekannt. Aus zahlreichen sehr ausgedehnten Versuchen, welche zu Pracchia ausgeführt wurden, kann $\beta=0{,}02$ angenommen werden.

Es handelt sich noch um die Bestimmung der vom Zuge herrührenden, dem Werth Ω_0 entsprechenden Widerstände. Hierfür sind in Betracht zu ziehen die Widerstände in den Querschnitten AA und BB, Abb. 10 — daherrührend, dass der Strom

Abbildung 10.

des Fluidums aus dem Querschnitt AA von der Grösse Ω plötzlich sich auf den Querschnitt $\Omega-S$ ($S=$ Zugquerschnitt)

---

woraus

$$V=\frac{W}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2}-\frac{1}{\omega_1^2}-\frac{1}{\omega_2^2}\right)}-$$
$$-\sqrt{\frac{W^2}{\Omega_0^4\left(\frac{1}{\Omega_0^2}-\frac{1}{\omega_1^2}-\frac{1}{\omega_2^2}\right)}-\frac{W^2+2gh\frac{\Omega_0^2}{\Omega^2}}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2}-\frac{1}{\omega_1^2}-\frac{1}{\omega_2^2}\right)}}.$$

Fall 3 (Abb. 7).

Es ist hier:

$$\frac{V^2}{2g}\frac{\Omega^2}{\omega_1^2}=h_1-h;\quad \frac{V^2}{2g}\cdot\frac{\Omega^2}{\omega_2^2}=h^2$$
$$\frac{(W-V)^2}{2g\,\Omega_0^2}=h_1+h_2$$

$$\alpha)\qquad h_1+h_2=\frac{V^2}{2g}\,\Omega^2\left(\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}\right)+h=\frac{(W-V)^2\,\Omega^2}{2g\,\Omega_0^2},$$

woraus

$$\beta)\qquad V=\frac{W}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2}-\frac{1}{\omega_1^2}-\frac{1}{\omega_2^2}\right)}\pm$$
$$\pm\sqrt{\frac{W^2}{\Omega_0^4\left(\frac{1}{\Omega_0^2}-\frac{1}{\omega_1^2}-\frac{1}{\omega_2^2}\right)}-\frac{W^2-2gh\frac{\Omega_0^2}{\Omega^2}}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2}-\frac{1}{\omega_1^2}-\frac{1}{\omega_2^2}\right)}}.$$

Hier bleibt der Luftstrom in der Richtung des Kolbens. Man kann aber auch den Grenzfall annehmen, dass $V=0$ ist. Dann ist nach Gleichung α: $h=\frac{W^2\,\Omega^2}{2g\,\Omega_0^2}$. Dies ist der Druck, den man an der rechtsseitigen Oeffnung ausüben muss, um den von der Kolbenbewegung erzeugten Luftstrom zu vernichten. Durch Einsetzen des erhaltenen Werthes für h in Gleichung β erhält man das entsprechende V.

Wenn $h=0$, d. h. für beide Tunnelseiten der gleiche Druck vorausgesetzt wird, wird

$$V=\frac{W}{1+\Omega_0\sqrt{\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}}}$$

4. Fall (Abb. 8). Es ist:

$$\frac{V^2}{2g}\cdot\frac{\Omega}{\omega_1^2}=h-h_1;\quad \frac{V^2}{2g}\cdot\frac{\Omega^2}{\omega_2^2}=h_2$$
$$\frac{(V+W)^2}{2g}\cdot\frac{\Omega^2}{\Omega_0^2}=h_1-h_2.$$
$$h_1-h_2=h-\frac{V^2\,\Omega^2}{2g}\left(\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}\right)=\frac{(V+W)^2\,\Omega^2}{2g\,\Omega_0^2},$$

woraus

$$V=\frac{W}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2}+\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}\right)}+$$
$$+\sqrt{\frac{W^2}{\Omega_0^4\left(\frac{1}{\Omega_0^2}+\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}\right)}-\frac{W^2-2gh\frac{\Omega_0^2}{\Omega^2}}{\Omega_0^2\left(\frac{1}{\Omega_0^2}+\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}\right)}}.$$

---

*) Zum Einsetzen in die früheren in Fussnote behandelten ausführlichen Gleichungen ist die folgende Form bequem:

$$\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}=\frac{1}{\Omega^2}\left(1+\beta\frac{x}{D}+\beta\frac{y}{D}+\Sigma_1\xi+\Sigma_2\xi\right)$$

oder, da $x+y=L-l$:

$$\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}=\frac{1}{\Omega^2}\left(1+\beta\frac{L-l}{D}+\Sigma\xi\right).$$

zusammenziehen und später im Querschnitt BB wieder auf Ω ausdehnen muss —, ferner die Reibung des Fluidums an Tunnelwand und Zug innerhalb der Länge des Zuges. Der Ausschuss hat hierüber sehr umfassende Untersuchungen angestellt, denen hier nicht weiter gefolgt wird, deren Ergebniss aber dargestellt wird durch die folgende Formel für Ω_0, welche den erwähnten verschiedenen Verlusten an lebendiger Kraft Rechnung trägt:

$$\frac{1}{\Omega_0^2}=\frac{1}{(\Omega-S)^2}\left\{\frac{1}{\beta_0^2}-1+\beta_1\frac{lp}{4(\Omega-S)}+\frac{S^2}{\Omega^2}\pm\beta\frac{lP}{4(\Omega-S)}\cdot\frac{\left(W\frac{S}{\Omega}\mp V\right)^2}{(W\mp V)^2}\right\}.$$

Hier ist p der Umfang des Zuges.

In dieser Gleichung befinden sich zwei neue Koeffizienten, der Reibungskoeffizient β_1 von Luft gegen Zugwandungen und der Kontraktionskoeffizient β_0. Aus zahlreichen bei Pracchia angestellten Versuchen ergab sich $\beta_1 = 0{,}26$. β_0 kann $= 0{,}95$ gesetzt werden.

Nunmehr sind alle Werthe, die in die auf die oben bezeichneten vier Fälle anzuwendenden allgemeinen Formeln einzuführen sind, bekannt. Mittelst dieser Werthe können die Formeln für alle praktischen Fälle, in denen ein Zug von gegebener Zusammensetzung und bestimmter Geschwindigkeit einen Tunnel durchfährt, anwendbar gemacht werden. Die sich ergebenden Gleichungen sind nicht gerade einfach. In der folgenden Zusammenstellung sind die Ergebnisse der hochinteressanten Untersuchungen, die für die Frage der Tunnellüftung von allergrösster Bedeutung sind, erschöpfend und übersichtlich zusammengestellt. Für jeden der darin behandelten Fälle ist der an dem einen Tunnelende anzuwendende Unter- oder Ueberdruck und die Geschwindigkeit des damit erzielten Luftstroms formelmässig angegeben. Statt des Werthes h ist jedoch der Ueber- oder Unterdruck e in Millimetern Wassersäule eingeführt, ein leicht ausführbarer Ersatz, da e gleich ist dem Produkt aus der Luftsäule h und dem Gewicht des Kubikmeters Luft. Ferner sind im Interesse kürzerer Schreibung der Formeln die Bezeichnungen R_1, R_2 und R_3 eingeführt. Es bedeutet:

$$R_1 = 1+\beta\frac{L-l}{D}+\Sigma\xi$$

und

$$R_2=\left(\frac{1}{\beta_0^2}-1+\beta\frac{l\,.\,p}{4(\Omega-S)}+\frac{S^2}{\Omega^2}\right)\cdot\frac{\Omega^2}{(\Omega-S)^2},$$

endlich

$$R_3=\beta\frac{l\,.\,P}{4(\Omega-S)}\cdot\frac{\Omega^2}{(\Omega-S)^2}$$

Die Zusammenstellung erhält demnach folgenden Wortlaut:

Fall 1. Unterdruck am einen Tunnelende, genügend um einen Luftstrom von derselben Richtung, aber höherer Geschwindigkeit wie der Zug herzustellen.*)	$e=\frac{\gamma}{2g}\left\{V^2R_1+(V-W)^2R_2+\left(V-\frac{S}{\Omega}W\right)^2R_3\right\}$ $V=\frac{W}{R_1+R_2+R_3}\left\{R_2+\frac{S}{\Omega}R_3+\sqrt{\frac{2ge}{\gamma W^2}(R_1+R_2+R_3)-\frac{(\Omega-S)^2}{\Omega^2}R_2R_3-R_1\left(R_2+\frac{S^2}{\Omega^2}R_3\right)}\right\}$
Fall 2. Wie Fall 1, mit dem Unterschiede, dass der Luftstrom dieselbe Geschwindigkeit hat, wie der Zug.	$e=\frac{\gamma W^2}{2g}\left(R_1+\frac{(\Omega-S)^2}{\Omega^2}R_3\right)\qquad V=W$
Fall 3. Wie Fall 1, mit dem Unterschiede, dass der Luftstrom kleinere Geschwindigkeit hat, als der Zug. Der Grösstwerth von e entspricht: $V\Omega - WS$.	$e=\frac{\gamma}{2g}\left\{V^2R_1-(V-W)^2R_2+\left(V-W\frac{S}{\Omega}\right)^2R_3\right\}$ $V=\frac{W}{R_1-R_2+R_3}\left\{-R_2+\frac{S}{\Omega}R_3+\sqrt{\frac{2ge}{\gamma W^2}(R_1-R_2+R_3)+R_1\left(R_2-\frac{S^2}{\Omega^2}R_3\right)+\frac{(\Omega-S)^2}{\Omega^2}R_2R_3}\right\}$ d)
Fall 4. Gleicher Aussendruck an beiden Mundlöchern. In der Formel für V muss man das obere oder untere Zeichen anwenden, je nachdem $\frac{(\Omega-S)^2}{\Omega^2}R_2-\frac{S^2}{\Omega^2}R_1\lessgtr 0$.	$e=0\qquad V=\frac{W}{R_1-R_2\pm R_3}\left\{-R_2\pm\frac{S}{\Omega}R_3+\sqrt{R_1\left(R_2\mp\frac{S^2}{\Omega^2}R_3\right)\pm\frac{(\Omega-S)^2}{\Omega^2}R_2R_3}\right\}$
Fall 5. Ueberdruck am einen Tunnelende, der Luftstrom behält jedoch die Richtung des Zuges. Die untere Grenze von e entspricht: $V\Omega = WS$.	$e=\frac{\gamma}{2g}\left\{-V^2R_1+(V-W)^2R_2+\left(V-W\frac{S}{\Omega}\right)^2R_3\right\}$ $V=\frac{W}{R_1-R_2-R_3}\left\{-R_2-\frac{S}{\Omega}R_3+\sqrt{-\frac{2ge}{\gamma W^2}(R_1-R_2-R_3)+R_1\left(R_2+\frac{S^2}{\Omega^2}R_3\right)-\frac{(\Omega-S)^2}{\Omega^2}R_2R_3}\right\}$
Fall 6. Ueberdruck am einen Tunnelende, jedoch ist der Luftstrom während der Zugbewegung Null.	$e=\frac{\gamma W^2}{2g}\left\{R_2+\frac{S^2}{\Omega^2}R_3\right\}\qquad V=0$ e)

*) Dieser erste der früher angeführten Fälle stellt sich, wenn die bereits angegebenen Werthe für $\left(\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}\right)$ und für Ω_0^2 eingesetzt werden in die frühere Formel γ, welche lautete:

$$\frac{V^2\Omega^2}{2g}\left(\frac{1}{\omega_1^2}+\frac{1}{\omega_2^2}\right)+\frac{(W-V)^2\Omega^2}{2g\,\Omega_0^2}=h,$$

wie folgt:

$$h=\frac{(V-W)^2}{2g}\frac{\Omega^2}{(\Omega-S)^2}\left\{\frac{1}{\beta_0^2}-1+\beta_1\frac{l\,.\,p}{4(\Omega-S)}+\frac{S^2}{\Omega^2}+\beta\frac{l\,.\,P}{4(\Omega-S)}\frac{\left(V-\frac{S}{\Omega}W\right)^2}{(V-W)^2}\right\}+\frac{V^2\Omega^2}{2g}\frac{1}{\Omega^2}\left(1+\beta\frac{L-l}{D}+\Sigma\xi\right).$$

Die Umformung erfolgt dann weiter unter Einführung der Werthe e, R_1, R_2 und R_3.

Fall 7. Ueberdruck am einen Tunnelende, der Luftstrom geht aber dem Zug entgegen.	$e = \frac{\gamma}{2g}\left\{V^2 R_1 + (V+W)^2 R_2 + \left(V + W\frac{S}{\Omega}\right)^2 R_3\right\}$ $V = \frac{W}{R_1+R_2+R_3}\left\{-R_2 - \frac{S}{\Omega}R_3 + \sqrt{\frac{2ge}{\gamma W^2}(R_1+R_2+R_3) - R_1\left(R_2 + \frac{S^2}{\Omega^2}R_3\right) - \frac{(\Omega - S)^2}{\Omega^2}R_2 R_3}\right\}$
Fall 8. Ueber- oder Unterdruck am einen Ende zwecks Erzielung eines Luftstromes von bestimmter Richtung während des Anhaltens eines Zuges im Tunnel.	$e = \frac{\gamma V^2}{2g}(R_1+R_2+R_3)$ $\quad V = \sqrt{\frac{2ge}{\gamma(R_1+R_2+R_3)}}$

(Schluss folgt.)

Vorortverkehr der Grossen Ostbahn in London.

Hierüber bringt das Bulletin der Internationalen Kommission des Eisenbahnkongresses einen beachtenswerthen Aufsatz aus der Feder von P. G. Drury. Nach einer einleitenden Schilderung über den Bevölkerungszudrang, der sich unausgesetzt aus den ländlichen Bezirken nach den Grossstädten bewegt, geht Verfasser auf die Schwierigkeiten über, welche in London durch die tägliche Beförderung von Hunderttausenden von Menschen entstehen, die sich in den Morgenstunden nach ihrer Arbeitsstelle in der City drängen. Es ist mehr als wahrscheinlich, sagt Drury, der selbst als Beamter der Grossen Ostbahn den Londoner Verkehrsverhältnissen nahe steht, dass sich die hiesigen Uebelstände in den festländischen Grossstädten sehr bald wiederholen und dass es sich daher in diesem Falle um ein gemeinsames Interesse aller Industrieländer handelt. Im allgemeinen bilden Omnibus und Trambahnen die Verkehrsmittel zwischen den eigentlichen Städten und dem nächsten, sie umgebenden Vorstadtgürtel. In einzelnen Städten hat sich vermöge der elektrischen Strassenbahnen bereits ein zweiter Kreis von Vororten gebildet. Aber auf grösseren Entfernungen können der Geschäftsmann und der Arbeiter nur allein auf die Hilfe der Lokomotivbahn sicher zählen, wenn sie sich rechtzeitig an ihre Arbeitsstelle begeben wollen. Den Fahrplan und den Zugdienst diesem schwerwiegenden Bedürfniss gegenüber entsprechend auszugestalten, ist aber ausserordentlich schwierig, und es soll die Aufgabe dieser Zeilen sein, in kurzem das zu schildern, was von der Ostbahn auf diesem Gebiete geleistet worden ist.

Nach einer im Jahre 1891 von der Londoner Gemeindeverwaltung aufgenommenen Statistik begaben sich damals alle 24 Stunden 1 000 000 Menschen von ausserhalb nach dem Innern der Stadt, der sogen. City. Dieser Stadttheil bedeckt den Flächenraum einer englischen Quadratmeile = etwa 6 qkm. Von diesen Leuten wurden 266 000 angebracht auf Eisenbahnen, die im Innern von London Bahnhöfe besitzen. Man kann annehmen, dass sich letztere Zahl inzwischen um 30 bis 40 % vermehrt hat, und es ist wahrscheinlich, dass von sämmtlichen in London ankommenden Eisenbahnreisenden ungefähr 70 % dort in den Stunden zwischen 6 und 10 Uhr Vormittags eintreffen, zu welcher Zeit die ankommenden Züge häufig überfüllt, die abgehenden Züge aber nahezu leer sind. Die Leistungsfähigkeit eines jeden Zuges ist bis zum äussersten ausgenutzt, und man setzt so viele Züge in Bewegung, wie die Kreuzungspunkte und die Einrichtungen der Endstationen dies nur irgend gestatten.

Damit eine Bahnlinie den höchsten Grad ihrer Leistungsfähigkeit erreicht, würde es nöthig sein, dass alle auf ihr verkehrenden Züge genau die gleiche Geschwindigkeit einhielten. Nun aber lässt es sich nicht vermeiden, dass man auch den vom Publikum gestellten Ansprüchen nach schnellfahrenden Zügen Rechnung trägt, besonders wenn es sich um Gegenden handelt, die vom Mittelpunkte der Stadt entfernter liegen. Dagegen hat die Einschaltung von Schnellzügen zwischen die gewöhnlichen Omnibuszüge zur Folge, dass nur eine bedeutend geringere Anzahl von Zugen auf der betreffenden Strecke verkehren kann. Auf der Strecke zwischen London (Liverpool Street) und Enfield könnten bei gleicher Schnelligkeit aller abgefertigten Züge während einer Stunde 15 Züge laufen; wenn aber ein durchgehender Zug mit einem Omnibuszuge abwechselt, können dort in der gleichen Zeit nur fünf Züge verkehren. Bekanntlich ist die rasche Zugfolge auf der Stadtbahn in Berlin nur dadurch möglich, dass dort für die Fernzüge besondere Gleise vorhanden sind.

Die Ostbahngesellschaft besitzt in einem Umkreis von 12 englischen Meilen (20 km) um London ein Schienennetz von 85 englischen Meilen (187 km) Länge mit 99 Personenstationen und beschäftigt in diesem Betriebe mehr als 3 000 Beamte, um eine Bevölkerung von nahezu 1 500 000 Einwohnern zu bedienen. Die Station Liverpool-Street in London, die Hauptstation des Netzes, welche der Bank von England auf nur 450 m nahegerückt ist, umschliesst 18 Bahnsteiggleise. Die einzelnen Bahnsteige sind 148 bis 274 m lang und 4 bis 17 m breit. Die Zahl der täglich ankommenden und abgehenden Reisenden beträgt nach einer im Oktober 1899 angestellten Stichprobe 150 000. Die Station Liverpool-Street besitzt 20 Gleise, 153 Weichen und 211 Signale. Die höchste Zahl der innerhalb einer Stunde dort einlaufenden Züge beträgt 41; im ganzen verkehren dort im Laufe eines Tages ausgehend und eingehend mehr als 1 100 Züge. Von den täglich dort ankommenden 75 000 Reisenden treffen rund 52 000 in den Stunden zwischen 6 und 10 Uhr Morgens ein. Ausserdem bringt die Ostbahn an Wochentagen täglich 32 000 Reisende auf ihrem Bahnhofe Fenchurch-Street an, der ebenfalls im Mittelpunkte der Hauptstadt belegen ist. Die hier aussteigenden Reisenden kommen sämmtlich aus einem kleinen, aber sehr dicht bevölkerten Theile des Vorortbezirkes.

Nach der von der Regierung geführten amtlichen Statistik beförderte die Ostbahn eine grössere Anzahl Reisende, als irgend eine andere Bahn des Königreichs. Die Zahl der von ihr auf einfache Fahrkarte beförderten Reisenden betrug im Jahre 1899 nicht weniger als 107 000 000, und wenn man diesen noch 35 000 Abonnenten hinzurechnet und annimmt, dass diese wöchentlich mindestens 12 Mal fahren, so kommt man auf eine Anzahl von rund 129 000 000 Reisenden.

Die gewöhnliche Zusammensetzung eines Vorortzuges der Ostbahn umfasst 15 Wagen mit 650 Plätzen. Jedes Abtheil umfasst in der I. Klasse 8, in der II. und III. Klasse 10 Plätze. Die Gesellschaft hat neuerdings mit gutem Erfolge breitere Fahrzeuge eingestellt, welche in der I. Klasse für 8, in der II. und III. Klasse für 12 Plätze Raum bieten. Dadurch erhöht sich die Leistungsfähigkeit eines Zuges um 20 %. Die Geschwindigkeit der Züge ist natürlicherweise abhängig von der Häufigkeit ihrer Aufenthalte auf Zwischenstationen. Nach den hierüber geführten Erhebungen ist aber festgestellt, dass der jedesmalige Aufenthalt, den diese Vorortzüge für das Ein- und Aussteigen ihrer Reisenden in Anspruch nehmen, zwischen 20 und 30 Sekunden schwankt. — Auf vielen Linien des Vorortverkehres folgen sich die Züge in regelmässigen Zwischenräumen während des ganzen Tages, nur Morgens und Abends stellt man einige Hilfszüge ein. Auf der Linie von Liverpool-Street nach Walthamstowe finden diejenigen Personen, welche in London zur Nachtarbeit antreten müssen, während der ganzen Nacht Züge zu ihrer Verfügung, die einen ununterbrochenen Verkehr herstellen und nur am Sonntag Morgen 7 Stunden aussetzen. 120 Maschinen stehen täglich für den Vorortverkehr geheizt und die Zahl der dabei verwendeten Wagen übersteigt 1 300.

Das von der Ostbahn angewendete Signalsystem ist die von Mr. Sykes erfundene Blockung. Nach diesem System kann der Signalwärter sein Signal nicht eher ziehen, um dem herankommenden Zuge die Einfahrt zu gestatten, als bis der vorhergehende Zug die Strecke verlassen hat.

Sehr eingehend hat sich die Ostbahngesellschaft mit der Frage einer Arbeiterbeförderung zu ermässigten Preisen beschäftigt. Im Jahre 1898 hat sie gegen 6 000 000 Arbeiter zu Ausnahmesätzen befördert. Ein Versuch ist gemacht worden, den nach London zustrebenden Morgenverkehr auf eine möglichst lange Zeit zu vertheilen. Die niedrigen Arbeiterfahrgeldsätze gelten für die bis 7 Uhr Morgens in Liverpool-Street einlaufenden Züge. Für die Zeit von 7 bis 8 Uhr Morgens gilt für alle dort ankommenden und abgehenden Züge der halbe

Fahrgeldsatz. Nach 8 Uhr ist wieder der volle Satz zu zahlen. Diese Maassregel hat bisher zu dem erwünschten Ergebnisse geführt, aber eine neuerdings getroffene Entscheidung, der das Gesetz über die Fahrpreisermässigungen zu Grunde liegt und die sich auf Arbeiterbeförderung bezieht, wird voraussichtlich von nachtheiliger Wirkung auf jene Einrichtung sein, die gleichzeitig im Interesse des Reisenden und des Bahndienstes liegt.

Die Schwierigkeit, dem Vorortdienste seine Sicherheit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit zu erhalten, steigert sich von Jahr zu Jahr infolge der Verkehrszunahme. Für eine Lösung dieser Schwierigkeit möchte Verfasser folgende Leitsätze zur Erwägung der betheiligten Fachmänner stellen: 1. die Maschinen müssen derartig eingerichtet sein, dass sie ein schleuniges Anhalten und ein rasches Infahrtsetzen ermöglichen; 2. die Wagen müssen kurze Puffer haben und zur Aufnahme einer möglichst grossen Zahl von Reisenden eingerichtet sein, aber die Länge eines Vorortzuges darf nicht das Maass von 450 m einschliesslich der Maschine überschreiten; 3. die Maschine und die Züge müssen auf ihrer ganzen Länge mit einer selbstthätigen Bremsvorrichtung versehen sein; 4. die Stationen müssen so angelegt sein, dass die Bahnsteige nicht in einer starken Krümmung liegen, so dass der Zugführer den Zug nicht mehr von Anfang bis Ende übersehen kann; 5. die Gleise müssen in den Stationen völlig waagerecht liegen; 6. jedes Bahnhofsgebiet darf nicht mehr als 800 m Länge haben.

Zum Schlusse weist Herr Drury die Aufmerksamkeit der leitenden Stellen nochmals auf die Wichtigkeit einer pünktlichen Zugbeförderung im Vorortdienste grosser Städte, wie London, Paris, Berlin, Newyork und Boston es sind, hin. Unter den gegenwärtigen sozialen und geschäftlichen Verhältnissen steht die Rücksicht auf eine pünktliche Zugbeförderung Abends und Morgens an Wichtigkeit einzig und allein nur derjenigen auf die Betriebssicherheit nach. Eine vielfache Erfahrung hat die Ostbahngesellschaft gelehrt, dass, um die Vororte zu bevölkern und das Vertrauen der täglich verkehrenden Reisenden zu gewinnen, kein Mittel so günstig und so nachhaltig wirkt, als die regelmässige und pünktliche Einhaltung des Fahrplans. Nichts aber zerstört dies Vertrauen so gründlich und erweckt eine so erbitterte Verstimmung unter den Betroffenen, wie das unpünktliche Eintreffen der Morgenzüge. Mit freudiger Genugthuung behauptet Herr Drury, dass die Ostbahngesellschaft sich dieser ihrer Pflicht bewusst gewesen ist und dass der Erfolg ihrer Bemühungen in der Raschheit einen Ausdruck gewonnen hat, mit welcher die von ihr befahrenen Vorortbezirke ein städtisches Ansehen gewonnen haben.

Von grösstem Interesse würde es nach der Ansicht des Verfassers sein, wenn die Leiter des Vorortdienstes in anderen Grossstädten sich durch diese Zeilen angeregt fühlen möchten, ihre Erfahrungen auf diesem Gebiete der Oeffentlichkeit zu übergeben, namentlich dann, wenn sie die von ihnen erzielten Erfolge auf ein bestimmtes System oder auf einen besonderen Betriebsgrundsatz glauben zurückführen zu können.

Die Entwickelung der amerikanischen Eisenbahnen.

Im „Engineering“ lesen wir hierüber folgendes: Nach allgemeiner Schätzung werden im laufenden Jahre zwischen 5 000 und 6 000 englische Meilen (= 8 050—9 660 km) neue Bahnen eröffnet werden, so dass sich dann die Länge der Bahnen in den Vereinigten Staaten auf 192 000 Meilen (= 309 120 km) beläuft. Im ersten Halbjahre betrug die Zunahme — hauptsächlich durch den Ausbau bestehender Eisenbahnnetze — etwas mehr als 2 000 Meilen (= 3 220 km), aber da das zweite Halbjahr für den Eisenbahnbau stets günstiger ist als das erste, ausserdem keine Besorgniss mehr wegen pünktlicher Ablieferung des bestellten Materials herrscht, so ist es ausser Zweifel, dass die hohe Ziffer von 6 000 Meilen (= 9 660 km) Zunahme erreicht werden kann.

Das ist mehr als das Doppelte der durchschnittlichen Zunahme in dem Zeitraum von 1892—1898, doch sind die vorliegenden Neuanlagen durchweg solide Unternehmungen, dazu bestimmt, neuen Handelsverkehr zu eröffnen; die unsoliden „wild-cats“ (Wildkatzen) früherer Zeiten sind verschwunden. Poor hebt in seinem „Manual of Railroads“, das soeben für das laufende Jahr erschienen ist, hervor, dass auf Grund der gemachten Erfahrungen das Land einer gedeihlicheren Zeit im Eisenbahnbau entgegen gehe und dass „in Staaten wie Ohio und sogar wie Newyork kein neuer Eisenbahnbau, wenn er nicht gerade einem ganz besonderen Zwecke diene, Aussicht auf Rentabilität habe, da die bestehenden Bahnen dem Verkehr vollauf genügten“, und dass dasselbe von neuen Bahnbauten, die als Träger des Verkehrs zwischen dem Osten und Westen dienen sollten, gesagt werden könne. „Die bestehenden Linien können die zwei-, ja dreifache Tonnenzahl des jetzigen Verkehrs befördern und neue Linien werden nur dazu führen, den Verkehr zu zersplittern und die bestehenden Linien zu schwächen; der mangelhafte Erfolg wird nur die Entstehung ähnlicher Eisenbahnunternehmungen hindern. In der That war es für die Interessen Amerikas höchste Zeit, dass der Sorglosigkeit, mit der immer neue Bauten entstanden, ein Halt geboten wurde. Wie man sich erinnern wird, begann die Bauwuth vor nicht ganz 30 Jahren beim Uebergang zur Metallzahlung. In dem Zeitraum von 1840—1850 betrug die Zunahme 6 203 Meilen (= 9 986,83 km) oder 210 %, von 1850—1860 21 605 Meilen (= 34 784,05 km) oder 240 %, von 1860—1870 22 296 Meilen (= 35 896,56 km) oder 73 % und endlich von 1870—1880 40 374 Meilen (= 65 002,14 km) oder 76 %. In dem Zeitraum von 1880 bis 1891 betrug die Zunahme 73 392 Meilen (= 118 161,12 km), deren Anlage etwa 900 000 000 £ (= 18 387 000 000 ℳ) kostete. Es war dies zweifellos eine grossartige Leistung, die selbst für Amerika als bemerkenswerth zu verzeichnen ist, doch war sie theuer genug erkauft. Die Folgen dieser Bauwuth sind in finanzieller Beziehung noch jetzt zu spüren und werden auch nicht so bald getilgt sein, und doch war es ein grosses Werk. Es ist in diesem Zeitraum in den 45 Staaten ebenso viel gebaut worden wie in der ganzen Zeit von 1830–1875. In zwei verschiedenen Jahren betrug die Zunahme je 11 600 und 12 982 Meilen (= 18 676 und 20 901,01 km), in zwei weiteren zweijährigen Zeitabschnitten je 21 377 und 21 095 Meilen (= 34 416,97 und 33 962,95 km), in zwei fünfjährigen Zeiträumen je 35 294 und 39 492 Meilen (= 56 823,34 und 63 582,12 km), während in den beiden grossen dreijährigen Zeitabschnitten von 1881—1883 und von 1886—1888 56 344 Meilen (90 713,84 km) hinzukamen, eine Ziffer gleich bedeutend mit 30 % der Gesammtlänge aller Bahnen des Landes am Ende des Jahres 1898. Betrachtet man diese Zahlen ohne Rücksicht auf Einnahmen, so sind sie um so bemerkenswerther, wenn man bedenkt, dass es in Grossbritannien heutigen Tages nur 21 700 Meilen (= 34 937,00 km) Eisenbahnen gibt. Seit 1890 ist in den Vereinigten Staaten nicht mehr soviel gebaut worden, doch sind in den letzten neun Jahren immerhin 21 127 Meilen (= 34 014,47 km) oder jährlich durchschnittlich 2 350 Meilen (= 3 783,50 km) hinzugekommen.

Aus der Fülle statistischen Materials, das in Poor's „Manual“ enthalten ist, heben wir folgende Zahlen der Jahre 1899 und 1893 heraus: Die Gesammtlänge der vorhandenen Bahnen betrug im Jahre 1899 250 362 Meilen (= 403 082,82 km), im Jahre 1893 227 852 Meilen (= 366 841,72 km). Die Anzahl der Lokomotiven belief sich im Jahre 1899 auf 37 245, im Jahre 1893 auf 36 118 Stück. Personenwagen waren vorhanden im Jahre 1899 26 184, im Jahre 1893 27 179, Güterwagen im Jahre 1899 1 328 084, im Jahre 1893 1 206 444. Die Personenbeförderung belief sich im Jahre 1899 auf 537 977 301, im Jahre 1893 auf 597 056 539 Reisende, die Güterbeförderung im Jahre 1899 auf 975 789 941 t, im Jahre 1893 auf 757 464 480 t. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1899 297 559 712 D. (= 1 249 750 790,40 ℳ), 1893 310 442 870 D. (= 1 303 860 054,00 ℳ), die Einnahmen aus dem Güterverkehr 1899 922 436 314 D. (= 3 874 232 518,80 ℳ), im Jahre 1893 808 494 668 D. (= 3 395 677 605,60 Mark). Die Betriebsroheinnahmen betrugen demnach 1899 1 336 096 379 D. (= 5 611 604 791,80 ℳ), 1893 1 207 106 026 D. (= 5 069 845 309,20 ℳ). Der Betriebsüberschuss belief sich 1899 auf 513 879 443 D. (= 2 158 293 660,60 ℳ), 1893 auf 469 815 755 D. (= 1 973 226 171,00 ℳ). Obgleich die amerikanischen Bahnen $8^1/_2$ mal so lang sind als die englischen, so ist trotzdem die Personenbeförderung eine viel geringere als in England, wo im letzten Jahre 1 106 691 991 Personen die Bahn benutzten. Anders steht es mit dem Güterverkehr, der sich in England im Jahre 1899 auf 296 611 190 t Mineralien und 117 011 835 t verschiedene Güter, im ganzen auf 413 623 025 t mit einer Einnahme von 52 116 994 £ (= 1 064 750 187,42 ℳ), also auf etwa 2 sh. 6 d. für die Tonne, belief, gegen fast 1 D. (= 4,20 ℳ) für die beförderte Tonne auf den amerikanischen Bahnen.

Wenn der Beweis für die gedeihliche Entwickelung einer Bahn von den an die Eigenthümer gezahlten Dividenden abhinge, so würde Amerika im Vergleich zu England sehr zurückstehen. Der Zinsfuss der Obligationen bleibt ziemlich unverändert; im letzten Jahr betrug er 4,54 %, 1896 4,49 %, 1893 4,70 %, 1890 4,66 %. Aber die Durchschnittsdividende auf das Gesammt-

kapital der Bahnen, welches 1893 2,39 % betrug, fiel auf 1,62 % im Jahre 1896, und obgleich sie sich auf 2,37 % im letzten Jahre hob, so ist dies wohl nur „ausnahmsweisem Gedeihen" zuzuschreiben und auch in dieser Höhe dürftig genug im Vergleich zu der Durchschnittsdividende von 3,81 %, welche im letzten Jahre vom Stammkapital der englischen Bahnen gezahlt wurde. Das Aktienkapital der gesammten Bahnen des Landes betrug Ende 1899 5 602 181 181 D. (23 529 160 960,20 ℳ).

Ein grosser Theil des Kapitals ist nicht nur zinslos, sondern auch der Prozentsatz der dividendenzahlenden Aktien ist ein viel geringerer als im Jahre 1882. Im Jahre 1898 betrug er 33,05 % gegen 48,11 % im Jahre 1882.

Einer der unerfreulichsten Züge amerikanischer Eisenbahnen ist der, dass infolge der Bauwuth früherer Jahre ein grosser Theil der Bahnen in die Hände von Zwangsverwaltern (receivers) gefallen ist. In dem Zeitraum von 1884—1899 einschliesslich haben 521 Körperschaften mit 78 582 Meilen (= 126 517,02 km) Bahnen und einem Kapital von 5 353 869 100 D. (= 22 486 250 220 ℳ) bankerott gemacht. Das dabei interessirte Kapital hat fast die gleiche Höhe wie das Kapital sämmtlicher Unternehmungen Grossbritanniens. Die schlimmste Zeit war das „Schreckens"-Jahr 1893, als 27 883 Meilen (= 44 891,68 km) Bahnen in die Hände von Zwangsverwaltern fielen. Seitdem ist die Sachlage sehr gebessert, und im letzten Jahre gab es nur 12 solcher Gesellschaften mit 1 043 Meilen (= 1 679,23 km). Eine gute Folge hiervon war die, dass man sich mehr zusammengeschlossen und grosse Gesellschaften gebildet hat. Am Ende des letzten Jahres gab es 60 Haupt- oder Stammbahnen, welche 61 % der gesammten Meilenzahl des Landes beherrschten, 76 % aller Reisenden und 62 % sämmtlicher Güter beförderten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die diesjährige **Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen** findet am 19. Dezember d. J. auf dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin statt. In der 37 Punkte umfassenden Tagesordnung befindet sich eine Anzahl von Abänderungsanträgen zu den Zusatzbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, zu den Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr, zu dem Verzeichnisse der sperrigen Güter, zu dem Verzeichnisse der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife, zu der Güterklassifikation selbst und zu dem deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I. Ueber die einzelnen wichtigeren Punkte werden wir berichten, sobald die Beschlüsse bekannt geworden sind.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Oktober d. J. stellen sich auf 118 666 000 ℳ und übertreffen die vorjährige Zahl um 6 888 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 32 017 000 (+ 1 467 000) ℳ, der Güterverkehr 86 649 000 (+ 5 421 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 7 780 000 (+ 240 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober d. J. sind 851 712 000 ℳ oder 56 868 000 ℳ mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 20 149 000 ℳ auf den Personenverkehr, mit 36 378 000 ℳ auf den Güterverkehr und mit 341 000 ℳ auf sonstige Quellen.

— **Ueber das Offenbacher Eisenbahnunglück** ist vom Centrum in der zweiten hessischen Kammer folgende Interpellation eingebracht worden: „Das furchtbare Eisenbahnunglück bei Offenbach am Main hat in den weitesten Kreisen der Bevölkerung tiefgehende Erregung hervorgerufen. Es besteht die Ansicht, dass eine schuldhafte menschliche Handlung nicht vorliegt, dass aber auch der an fraglichem Abend herrschende Nebel oder andere Zufälle den Unfall wenigstens in seiner entsetzlichen Ausdehnung nicht erklären. Es werden gewichtige Stimmen laut, nach welchen Fehler in der Verwaltung, veraltete Konstruktionen der sogenannten D-Wagen, insbesondere fehlerhafte Anlagen von Licht und Schutzvorrichtungen, wie andererseits unangebrachte Sparsamkeit in Bezug auf Anlage weiterer Bahngleise, Anstellung von geeignetem und genügendem Wärterpersonal an der Ausdehnung des Unfalls mitgewirkt haben. Wir fragen deshalb bei der Regierung an, ob die stattgehabten Ermittelungen die Richtigkeit oder das Unzutreffende dieser Ansicht ergeben haben. Wir fragen gleichzeitig an, ob grossherzogliche Regierung gewillt ist, in energischster Weise im Rahmen der hessisch-preussischen Eisenbahngemeinschaft dahin zu wirken, dass etwa bestehende Missstände beseitigt und unangebrachte Sparsamkeit ohne Rücksicht auf den finanziellen Effekt für die Zukunft vermieden werde."

Es war ja leider zu erwarten, dass das traurige Unglück wieder Wasser auf die Mühle aller derer liefern würde, die die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft mit unfreundlichem Auge ansehen. Der Ton dieser Interpellation ist unseres Erachtens viel zu erregt. Wir würden es allenfalls erklärlich finden, wenn aus Anlass des Offenbacher Unglücks etwa im preussischen Landtag, wäre er versammelt, die Frage zur Erörterung gezogen würde, ob eine andere Bauart der D-Wagen eine raschere Entleerung bei Unfällen ermöglichen könnte und ob gegen die Gefahr so schneller Inbrandsetzung der Wagen durch anderweite Beleuchtungseinrichtungen besserer Schutz möglich sei — die gehäuften Anklagen, die wir in der Interpellation unter Berufung auf „gewichtige Stimmen" finden, scheinen uns aber weit über das Ziel hinaus zu schiessen.

Selbstverständlich kann dem hessischen Landtag das Recht nicht bestritten werden, wegen des Offenbacher Unfalls ebenso wie wegen eines jeden anderen innerhalb der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vorgefallenen die grossherzogliche Regierung zu befragen, da ja eben zwischen beiden Staaten eine Betriebs*gemeinschaft* besteht. Zur Klarstellung der Sachlage ist es aber wohl angezeigt, hier darauf hinzuweisen, dass die Bahnstrecke, auf der das Unglück sich ereignete, zwar auf grossherzoglich hessischem Gebiet liegt, aber sich von Anbeginn des Baues der Bahn an in preussischer Staatsverwaltung befunden hat und nicht etwa zu *den* hessischen Strecken gehört, die erst durch den Vertrag wegen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft in preussischen Staatsbahnbetrieb übergegangen sind.

— **Schadenersatz für die Angehörigen der beim Offenbacher Eisenbahnunglück Getödteten.** Den Angehörigen der dort um das Leben gekommenen Personen ist von der Eisenbahndirektion Frankfurt die Aufforderung zugegangen, anzugeben, welchen Schaden die betheiligten Familienmitglieder an Effekten, Kleidern, Geld usw. möglicherweise erlitten haben. Bei den meisten Verunglückten wird dies nur annähernd möglich sein, zumal auch mehrere der Reisenden beträchtliche Baarmittel mit sich geführt hatten.

— **In Sachen der Monatsfahrkarten** ist seitens der Handelskammer zu Minden dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ein Gesuch eingereicht, in welchem gebeten wird, die Gültigkeitsdauer dieser Karten, welche gegenwärtig mit dem Schlusse des Lösungsmonats endigt, in der Weise abzuändern, dass sie demnächst vom Lösungstage bis zum betreffenden Tage des folgenden Monats gelten. Der Antrag wird damit begründet, dass zahlreiche Reisende von dem Genusse der durch die Monatskarten gewährten Vortheile ausgeschlossen bleiben, weil sie die Fahrpreisermässigung unter den gegenwärtigen Umständen nur eine zu kurze Zeit würden ausnutzen können. Diesem Antrage haben sich der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge die Handelskammern zu Bochum, Coburg, Elberfeld, Friedberg, Geestemünde, München-Gladbach, Göttingen, Hannover, Harburg, Münster, Nordhausen, Osnabrück, Siegen, Solingen, Verden, Altona, Stolp und Trier angeschlossen; auch die Handelskammer zu Oldenburg hat eine gleichlautende Eingabe an die dortige grossherzogliche Eisenbahndirektion gerichtet. Gewiss erscheint der durch diese lebhafte Bewegung angestrebte Zweck im Interesse des Publikums wünschenswerth, doch möchten wir bezweifeln, ob die dadurch erreichten Vortheile, die doch nur einem geringen Theile der Reisenden zu gute kommen, diejenigen Nachtheile aufwiegen, welche der Verwaltung und dem Betriebe durch die erschwerte Kontrole erwachsen. Die Gefahr eines unrechtmässigen Gebrauchs, welche bei Monatskarten im Vergleiche zu gewöhnlichen Fahr- und Rückfahrkarten an sich schon eine sehr gesteigerte ist, wächst bei der vorgeschlagenen Aenderung des bisherigen Systems in erheblicher Weise. Dies würde sich namentlich da fühlbar machen, wo die Bahnsteigsperre eingeführt ist und wo, wie z. B. im Berliner Stadtbahn- und Vorortsverkehr, der Zudrang von Monatskarteninhabern zu den Ausgängen oft ein sehr grosser ist. Während jetzt ein kurzer Blick auf die vorgezeigte Karte dem Beamten genügt, um eine wirksame Kontrole auszuüben, würden leicht durch die erschwerte und umständlichere Abwickelung der Revision Verzögerungen und Aufenthalte entstehen, welche dem grösseren Theile des betheiligten Publikums gewiss nicht angenehm wären. Eine dem Antrage der Handelskammern entsprechende Aenderung würde sich daher u. E. nur dann empfehlen, wenn zugleich ein Mittel gefunden würde, welches die Fahrkartenkontrole wesentlich erleichtert.

— **Grosse Berliner Strassenbahn.** Der durch die Beseitigung des Akkumulatorenbetriebes veranlasste Streit der Stadtgemeinde Berlin mit der vorgenannten Strassenbahngesellschaft, über den wir in Nr. 87 d. Ztg. berichtet haben, hat bei einer mündlichen Verhandlung, die vor einem Vertreter des Oberpräsidenten stattfand, zu einem vorläufigen Abkommen zwischen den Parteien geführt, über welches den „B. N. N." zufolge sich die städtische Verkehrsdeputation am 17. d. Mts. schlüssig gemacht hat. In dieser Sitzung wurde beschlossen, der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft die bisher verweigerte Bauerlaubniss vorbehaltlich aller Rechte der Stadtgemeinde zu ertheilen. Danach bleibt die Festsetzung der Entschädigungsansprüche dem schwebenden Ergänzungsverfahren vorbehalten. In diesem wird es sich vornehmlich um die Entschädigung handeln, welche die Grosse Berliner Strassenbahngesellschaft der Stadtgemeinde für die Zulassung der unterirdischen Stromzuführungskanäle auf dem Potsdamer Platz, in der Königgrätzerstrasse bis zur Moltkebrücke, auf dem Schlossplatz, dem Opernplatze usw. zu leisten haben wird.

— Ueber die Lage des Eisenmarktes erfährt die „Rh.-W. Ztg.", dass die Beschäftigung der Werke im rheinisch-westfälischen Industriebezirk, soweit es sich um Eisenbahnmaterial handelt, noch für längere Zeit hinaus als gut bezeichnet werden kann, weil Aufträge in Schienen, Satzachsen, Bandagen usw. in grösserem Maassstabe noch zu erledigen sind, ausserdem besonders von Amerika Aufträge darin wieder einlaufen. Man muss dabei gleichfalls mit einem Ersatz für verschlissenes Material in der Höhe von 7—8 % jährlich rechnen. Es steht sonach zu erwarten, dass ein Ausfall in diesem Fabrikationszweig überhaupt nicht zu verzeichnen sein wird.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Auf der Tagesordnung des für den 30. d. Mts. zur Herbstsitzung einberufenen Staatseisenbahnraths stehen u. a. die Grundzüge für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommene versuchsweise Einführung der parteiseitigen Mitwirkung bei Abfertigung von Stückgütern. Die dem Staatseisenbahnrath hierüber zugegangene Vorlage enthält u. a. folgende Mittheilungen:

Bei grösseren Bahnämtern herrscht in den Nachmittagsstunden, insbesondere gegen Schluss der Aufnahmezeit, ein so ausserordentlicher Andrang der Parteien, dass trotz Aufgebots aller verfügbaren Arbeitskräfte die wünschenswerthe rasche Abfertigung der zugeführten Güter nicht erzielt werden kann und die Aufgeber häufig gezwungen sind, bei den Güterabfertigungen längere Zeit zu warten. Um diesem Uebelstande nach Thunlichkeit abzuhelfen, beabsichtigt die Staatseisenbahnverwaltung, versuchsweise nach dem Vorgange der österreichischen Postverwaltung in einigen grösseren Stationen, zunächst in Wien, die Besorgung gewisser bei der Güterabfertigung nothwendiger Verrichtungen, und zwar die Abwaage der Sendungen, das Bezetteln der Güter, die Berechnung der Fracht- und sonstigen tarifmässigen Gebühren und die Ausfertigung der Eilgut- und Frachtkarten solchen Parteien zu überlassen, welche sich hierzu unter den diesfalls aufzustellenden Bedingungen bereit erklären. Bei dieser Einrichtung hätte sich die Thätigkeit der Güterannahmestelle gelegentlich der Aufnahme der Sendungen nur auf die Uebernahme derselben nach der Stückzahl sowie auf die Entgegennahme und auf die Prüfung der Vollzähligkeit der Begleitpapiere (Frachtbriefe, Eilgut- und Frachtkarten) zu beschränken. Der Partei würde für jede Sendung zunächst nur eine Bestätigung (Nummernzettel) über die Anzahl der aufgelieferten Stücke ausgefolgt, auf Grund welcher nachträglich der Aufnahmeschein und ein etwaiger Ausweis über eine der Sendung aufgelegte Nachnahme bei der Station behoben werden könnte. Die Versandstation würde die parteiseitige Abfertigung durch stichprobenweise Nachwaage der Güter und Nachprüfung der parteiseitig berechneten Frachtgebühren und auch durch Untersuchung des Inhaltes der Sendung kontroliren. Für die Aufnahme solcher parteiseitig abgefertigten Güter ist die Errichtung einer besonderen Annahmestelle in Aussicht genommen. Die rasche Abfertigung der Güter, welche diese Maassnahme ermöglicht, würde insbesondere jenen Firmen, welche täglich oder doch häufig grössere Mengen von Sendungen zur Aufgabe bringen, den Vortheil bieten, dass der Aufenthalt ihrer Fuhrwerke und Bediensteten in den Stationen bedeutend abgekürzt wird, während andererseits die von diesen Firmen zu besorgende Abwaage der Güter und die Gebührenberechnung für diese eine wesentliche Mehrarbeit kaum mit sich bringen dürfte, da diese Verrichtungen ohnehin schon derzeit von den Aufgebern zu Geschäftszwecken vorgenommen zu werden pflegen.

Die in Rede stehende Abfertigung ist vorerst für Stückgüter in Aussicht genommen, welche im Lokalverkehr der Staatsbahnen direkt abgefertigt werden, mit Ausschluss explosiver und bedingungsweise zum Eisenbahntransporte zugelassener Güter.

— **Investitionsanleihe der Graz-Köflacher Bahn.** Die Verhandlungen hierüber hatten am Beginne des Herbstes in der Richtung zu einer Verständigung geführt, dass die Regierung sich bereit erklärte, der Gesellschaft die Bewilligung zur Begebung der Investitionsanleihe zu ertheilen, wenn diese u. a. den Betrieb der steierischen Landesbahn Wieselsdorf-Stainz für eigene Rechnung übernimmt. Die genannte Bahn hat einen Betriebskostenabgang, welcher in den letzten Jahren 18000 bis 20000 Kr. betrug. Die geplante Vereinbarung hätte eine Entlastung für das Land und den Bezirk Stainz gebildet. Wie jedoch verlautet, ist die Angelegenheit in der letzten Zeit auf eine erhebliche Schwierigkeit gestossen, da die von der Graz-Köflacher Bahn gestellten Bedingungen für die Uebernahme der Bahn mit den konzessionsmässigen Verpflichtungen nicht vereinbar sind.

— **Die Tariferhöhungen der österreichischen Staatsbahnen.** Ueber diese verhandelte die Wiener Handels- und Gewerbekammer in ihrer letzten Vollsitzung. Der Berichterstatter wies darauf hin, dass die jüngsten Tariferhöhungen auf den Staatsbahnen in den Kreisen der Industrie und des Handels Beunruhigung hervorgerufen haben. Bei diesen Erhöhungen seien ausschliesslich fiskalische Gründe maassgebend gewesen. Die Eisenbahnen seien aber nicht aus Rücksichten des Vertrages verstaatlicht worden. Der Berichterstatter verkennt zwar nicht, dass Tarifveränderungen, ja sogar Erhöhungen mancher Art, wobei man der Zollpolitik des Reiches nachzuhelfen imstande wäre, bisweilen selbst heilsam sein könnten. Nothwendig wäre jedoch, dass solche Tarifregelungen nur auf dem Wege der breitesten Bekanntmachungen und nach Anhörung der berufenen Körperschaften platzgreifen dürfen.

Auf Grund der Anträge des Berichterstatters wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. Die ohnehin veränderliche Höhe des Fehlbetrages zur Bedeckung des Zinsen- und Tilgungsdienstes darf nicht auf die Tarifbildung rückwirken. 2. Die nothwendige „Pflege des Ertrages" der Staatseisenbahnen ist nicht zu erblicken in Tariferhöhungen, sondern lediglich in Maassnahmen, welche geeignet sind: a) den Verkehr zu erleichtern, zu entwickeln und zu heben; b) die vorhandenen Betriebsmittel in besserer Weise zur Ausnutzung zu bringen, wie dies mit der Trennung des Nahverkehres vom Fernverkehre bei der Beförderung der Güter der Fall wäre; c) den bereits bedenklich hohen Betriebskoeffizienten herabzusetzen. 3. Tarifregelungen, auch Erhöhungen, können unter Umständen platzgreifen, jedoch nur unter der Bedingung, dass die Berathung der Tarife in den gesetzmässig gegebenen Interessenvertretungen und Körperschaften, insbesondere den Handels- und Gewerbekammern, eingeführt wird, und dass das Votum dieser Körperschaften — abweichend von der bisher geübten Praxis — auch Beachtung findet. 4. Die Kammer hält es für geboten, dass diesen Körperschaften die reglementarischen und Tarifbestimmungen einschliesslich der Klassifikation ein- für allemal zur Berathung zugewiesen werden, und 5. erklärt es die Kammer für dringlich nothwendig, dass das Handelsministerium von der ihm satzungsgemäss zustehenden Einwirkung bei Veränderung von Tarifen und reglementarischen Bestimmungen entsprechenden Gebrauch macht und zu seiner eigenen Unterrichtung sich der Mitwirkung der Handels- und Gewerbekammer bediene.

— **Neue Donaubrücke in Linz.** Der im Sommer 1897 begonnene Bau der zweiten Brücke über die Donau in Linz, durch welche der Anschluss der Station Linz der österreichischen Staatsbahnen an die Station Urfahr der Mühlkreisbahn ermöglicht wird, ist nunmehr vollendet und verkehrte am 6. d. Mts. bereits der erste Eisenbahnprobezug über dieselbe. Die Brücke, eine sogen. kombinirte Strassen- und Eisenbahnbrücke, hat eine Gesammtlänge von 392 m und besteht aus drei Strombrücken mit Halbparabelträgern von je 83,2 m Stützweite, drei Fluthbrücken von je 36,3 m und einer Fluthbrücke von 26,6 m Stützweite. Die Pfeiler (zwei im Strom- und fünf im Ueberschwemmungsgebiete) sind pneumatisch fundirt. Die Höhe der Brücke über dem Niederwasser der Donau beträgt 16,5 m. Der Bau erforderte einen Kostenaufwand von annähernd 3000000 Kr.

— **Zuständigkeit der politischen Behörden bei Uebertretungen der Betriebsordnung.** Ein Bezirksgericht hatte mehrere Personen, welche durch Winken mit Stöcken, Schirmen und dergleichen einen Personenzug der Kremsthalbahn auf offener Strecke zum Halten gebracht haben, von der Anklage wegen Uebertretung des § 431 Str.-G. freigesprochen. Der Oberste Gerichts- und Kassationshof hat über die gegen dieses Urtheil erhobene Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes im Sinne der Nichtigkeitsbeschwerde erkannt. Das Ministerium des Innern hat nun die Landesbehörden ersucht, unter

Hinweis auf die bemerkenswerthen Ausführungen des oberstgerichtlichen Erkenntnisses die strikte Befolgung des die Uebertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung betreffenden Normalerlasses vom 17. Oktober 1870 den Unterbehörden einzuschärfen und dafür zu sorgen, dass sie jederzeit im Sinne dieses Erlasses sowohl ihre eigene Strafgewalt nachdrücklich wahrnehmen, als auch mit der ungesäumten Zuleitung solcher Verhandlungen, in welchen sich Anzeichen eines strafgesetzwidrigen Thatbestandes ergeben, an das Strafgericht vorgehen.

— **Vertrieb der den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs dienenden Druckschriften.** Mit Verfügung vom 6. Februar d. J. hat ein Wiener magistratisches Bezirksamt die Einstellung des Verkaufes der im Verlage der „Steyrermühl" in Wien erscheinenden Druckschrift „Illustrirter Führer auf den Linien der Wiener Stadtbahn" auf den im XIII. Wiener Gemeindebezirke gelegenen Stadtbahnhöfen und Haltestellen unter Berufung auf die Bestimmungen der §§ 15 und 22 der Gewerbeordnung von der Staatsbahndirektion in Wien verlangt.

Die vorerwähnte Verfügung wurde von der niederösterreichischen Statthalterei von Amtswegen aufgehoben, weil das genannte — lediglich den Bedürfnissen des Verkehres dienende und demnach schon deshalb der Bestimmung des § 15 der Gewerbeordnung nicht unterzuordnende — Presserzeugniss sich bei näherer Prüfung als eine von der Bahnverwaltung veranstaltete Druckschrift darstellt, deren Vertrieb überhaupt nicht gewerbsmässig, das ist in Absicht auf die Erzielung eines Gewinnes aus diesem Betriebe, erfolgen soll.

— **Erhöhung der Pensionsgenüsse der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen streben bekanntlich die Berücksichtigung eines Theiles des Quartiergeldes bei der Pensionsbemessung an (vergl. Nr. 87 S. 1321). Diesbezüglich fand vor kurzem in Wien eine sehr zahlreich besuchte Versammlung von Mitgliedern des Pensionsinstituts der österreichischen Staatsbahnen statt, um zu berathen, welche Mehrleistungen die Mitglieder des Pensionsinstituts auf sich nehmen sollten, um die angestrebte Erhöhung der Pensionsgenüsse durch Zurechnung eines Fünfttheiles des Gehaltes bei der Pensionsbemessung zu ermöglichen. Man einigte sich über folgende Punkte:

1. Die fortlaufenden Pensionsfondsbeiträge vom Gehalte werden von 3 auf 4 % erhöht. 2. Es wird eine Nachzahlung von 1 % für jedes über 10 Jahre zurückgelegte Dienstjahr von dem Gehalte, welchen das Mitglied im Zeitpunkte der Zurücklegung des 10. Dienstjahres bezogen hat, nebst 4 % Zinsen pro rata in angemessenen Monatsraten eingehoben. 3. Es soll eine einmalige Nachzahlung von 10 % des bei Einführung der angestrebten Begünstigung bezogenen Gehaltes in 24 Monatsraten geleistet werden. 4. Innerhalb 5 Jahren vom Zeitpunkte der Einführung der in Rede stehenden Begünstigung soll die Pensionirung auf eigenes Ansuchen unter Anrechnung des Gehaltsfünftels nur dann erfolgen, wenn das betreffende Mitglied im vorhinein 2 % des voraussichtlich zu beziehenden Gehaltes der nächsten 5 Jahre erlegt. Von diesem Betrage soll jährlich die im Wege des Gehaltsabzuges hereingebrachte, im Punkte 1 angeführte Beitragsleistung von 1 % in Abschlag gebracht werden. Bei von Amtswegen erfolgenden Pensionirungen fällt die Gefahrzeit hinweg; den Hinterbliebenen eines innerhalb derselben verstorbenen Mitgliedes bleibt die Anrechnung des Gehaltsfünftels gewahrt. 5. Das Pensionsausmaass ist auch für die Hinterbliebenen um 20 % zu erhöhen. 6. Die Einführung des Gehaltsfünftels soll keine obligatorische sein, sondern jedem Mitgliede innerhalb einer gewissen Frist die Wahl freigestellt werden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich im September d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

Hauptbahnen	im September	
	1900 Kr.	gegen 1899 Kr.
Ungarische Staatsbahnen	19 985 800	+ 1 537 364
Südbahngesellschaft (ungar. Linien) .	1 530 772	+ 29 248
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	149 979	+ 564
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 035 374	+ 1 208
Mohács-Fünfkirchener E.	114 186	+ 12 660
Fünfkirchen-Bárcser E.	97 300	+ 5 579
Hauptbahnen zusammen	22 913 411	+ 1 586 623
Lokalbahnen „	3 212 178	+ 37 425
insgesammt	26 125 589	+ 1 624 048

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im September 9 173,8 (+ 2,9) km und jene der Lokalbahnen 8 120,4 (+ 280,7) km, zusammen somit 17 294,2 (+ 283,6) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 192 838 894 (+ 11 662 324) Kr. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 10 497 834 Kr. und auf die Lokalbahnen 1 164 490 Kr.

— **Bau einer Brücke für den Eisenbahn- und allgemeinen Verkehr über die Theiss.** Der ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien den Bau einer für den Eisenbahn-, Strassen-, Fuhrwerks- und Personenverkehr einzurichtenden grossen Brücke über die Theiss zwischen den Stationen Szentes und Csongrád beschlossen. Der Bau dieser Brücke wird einen Kostenaufwand von 2 620 000 Kr. beanspruchen. An dieser Ausgabe werden neben der Direktion der ungarischen Staatsbahnen sich auch das dabei interessirte Staatsstrassenärar sowie das Komitat Csongrád betheiligen.

— **Erweiterung von Stationen.** Der ungarische Handelsminister hat die Erweiterung mehrerer grösserer Stationen der ungarischen Staatsbahnen, deren Umfang und Einrichtung den Ansprüchen des Dienstes und der Betriebssicherheit nicht mehr entspricht, vorbehaltlich der parlamentarischen Genehmigung mit einem Kostenaufwande von 6 250 000 Kr. beschlossen.

Vereinsausland.

— **Strategische Eisenbahnen in Frankreich.** Die „Berl. N. Nachr." schreiben hierüber folgendes: Während bei der Verhandlung der Deputirtenkammer vom 16. d. Mts. über die schweren Eisenbahnunfälle die bittersten Anklagen gegen die Orléansbahngesellschaft und gegen den Verkehrsminister Baudin als oberste Aufsichtsbehörde geschleudert wurden, weil trotz jahrelangen Mahnens und Versprechens auf der verkehrsreichsten Strecke nahe bei Paris noch nicht die nöthige Vermehrung der Gleise stattgefunden hat, ist man im strategischen Bahnbau nach der Ostgrenze um so eifriger gewesen. Seit mehreren Jahren sind grosse Arbeiten im Gange, um den Schienenweg zwischen Vitry-le-François und Lérouville zu einem viergleisigen zu gestalten. Bekanntlich ist diese Strecke die wichtigste strategische Linie ganz Frankreichs. Das Werk ist nunmehr zum grossen Theile durchgeführt; am Sonnabend, den 17. d. Mts. ist ein neuer Abschnitt zwischen Revigny und Nançois-le-Petit dem Verkehr übergeben worden, so dass nur noch die Strecke zwischen dem letzteren Orte und Lérouville fertig zu stellen bleibt. In Wahrheit ist die Linie von Paris aus viergleisig. Die ehemalige Bannmeilenlinie von Gretz nach Coulommiers ist über Sézanne nach Vitry-le-François weitergeführt und verdoppelt worden; die Züge können also direkt von Paris auf vier Gleisen fahren. In Vitry geht die strategische Linie nach Durchquerung der Champagne pouilleuse in die von Avricourt über, die jetzt viergleisig gemacht wird. Gegen diese sehr kostspielige Anlage sind von Militärkritikern viele und starke Bedenken geltend gemacht worden; diese Konzentrirung der Truppenbeförderungsmittel nach der Ostgrenze gilt vielen Strategen als gefährlich und man hätte es lieber gesehen, dass eine zweite Linie mehr im Norden auf die Argonne zu gebaut werde. Die theilweise beendeten, theilweise im Gange befindlichen Anlagen sind, wie bemerkt, sehr umfangreich und kostspielig. Nançois-le-Petit, wo man augenblicklich die Vervierfachung der Gleise beendet, ist ein wichtiger strategischer Punkt. Dort zweigt sich eine andere grosse Militärlinie nach Neufchâteau und Epinal mit Ausladeanlagen an beiden Seiten ab. Die Arbeiten müssen bis Lérouville durchgeführt werden und werden grosse Anstrengungen erheischen, denn der Boden ist sehr uneben und fällt an einzelnen Stellen recht steil zur Maas herab. Man wird zuerst die kurze Strecke von Nançois nach Loxéville beenden, wo bereits ein Anschluss an die Linie von Saint-Mihiel und Verdun besteht.

Die Linie zwischen Vitry und Nançois ist die längste viergleisige Strecke in ganz Frankreich; sie ist 60 km lang. In der Pariser Presse wird die Vollendung dieses strategischen Bahnbaues mit grösster Befriedigung gefeiert; so sagt der „Figaro" u. a.: „Da hat man ein enormes Werk vollendet, von dem man in Frankreich nicht genug Ahnung hat, wo man gewohnt ist, über die deutschen Eisenbahnarbeiten in Aufregung zu gerathen."

— **Zum Unfall des Südexpress bei Dax.** Bei der Untersuchung der Ursache des schrecklichen Unfalles sollen, wie wir Pariser Blättern entnehmen, der Leiter der Staatsaufsicht der Südbahn, Lax, der namens des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Erhebungen machte, und der Oberstaatsanwalt von Pau vorerst zu verschiedenen Ergebnissen gekommen sein. Letzterer erklärt, dass der Unfall einem Auseinandergehen der Gleise oder einer Bodensenkung, mit einem Wort also dem

schlechten Zustand der Strecke, zuzuschreiben sei, und dass dieser schlechte Zustand schon mehrere Tage vorher durch eine Anzahl Angestellter festgestellt und zur Anzeige gebracht sei. Lax dagegen glaube nicht, dass ein schlechter Zustand der Strecke die Schuld am Unfall trage. Die Direktion der Südbahngesellschaft erklärt, dass der angebliche Bericht, welchen der Lokomotivführer der Südbahn eingesandt habe, um die Gefahr, mit so grosser Schnelligkeit auf einer mangelhaften Strecke zu fahren, kund zu geben, nicht existire, dass keine Spur davon zu finden sei, und dass, wenn er an die Direktion der Gesellschaft nach Bordeaux eingesandt worden wäre, es keinesfalls möglich wäre, ihn zu verheimlichen. Andererseits haben Zeugen erklärt, dass der Zugführer vor ihnen, kurz nach dem Unfall, das Bestehen dieses Berichtes betheuert habe.

— **Die Forderungen der schweizerischen Eisenbahnangestellten-Organisation.** Eine in Luzern am 18. d. Mts. abgehaltene Versammlung von Abgesandten des Personals schweizerischer Transportanstalten berieth über „die Lage der Eisenbahner am Vorabend der Verstaatlichung und die Forderungen der Organisation bei und nach dem Uebergang an den Bund". Dem Generalsekretär Sourbeck wurden lebhafte Huldigungen dargebracht. Zum Schluss betonte dieser, dass seit Gründung der Organisation mächtige Kämpfe durchgefochten worden seien; der starke Verband sei der beste Schutz des einzelnen, das möge man auch im kommenden neuen Betriebssystem nicht vergessen. Sourbeck, der in den Verwaltungsrath der künftigen Bundesbahnen gewählt ist, legt zum 1. Juli n. J. sein Amt als Generalsekretär nieder. In seinem jetzt erstatteten Bericht erkannte er an, dass in dem neuen Besoldungsgesetz für die Bundesbahnen wenigstens der wundeste Punkt der bisherigen Ordnung der Lohnfrage, das weite Hinausschieben der Zeit der Erreichung des Lohnhöchstbetrages, behoben worden sei. Die Bestimmung im Gesetze, wonach alle drei Jahre Aufbesserungen von mindestens 300 Fr. vorgesehen sind, gestatte, den Lohnhöchstbetrag schon nach etwa acht Jahren zu erreichen. Auch seien Verbesserungen betreffs Pension, Kilometergeld usw. gewährt oder in Aussicht. Die Wünsche der Eisenbahner hätten also im neuen Gesetz ein befriedigendes Entgegenkommen gefunden. Auch sei den Bundesbehörden zu trauen, dass sie das Gesetz ehrlich und weitherzig durchführen würden. Doch würde von der Versammlung noch eine Reihe von weiteren Wünschen betreffs Pensionswesen, besserer Regelung des Bussenwesens und Errichtung einer Disziplinarinstanz sowie wegen der Urlaubsfrage aufgestellt. Der Centralvorstand der Organisation soll baldigst bei der neugewählten Generaldirektion der Bundesbahnen auf möglichst beschleunigte Erledigung dieser Angelegenheiten drängen.

— **Die Betriebsergebnisse der italienischen Eisenbahnen im Jahre 1899** werden im „Handelsmuseum" nach dem amtlichen Jahresberichte des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats zu Genua wie folgt zusammengestellt.

Der allgemeine wirthschaftliche Aufschwung Italiens, insbesondere das rasche Aufblühen der Industrie, tritt natürlich auch in den Einnahmen der italienischen Bahnen in Erscheinung; allerdings hat der Ausbau des italienischen Eisenbahnnetzes nicht gleichen Schritt mit der Ausdehnung und Steigerung des Verkehres gehalten. Trotzdem erreichte die Kilometerzahl der italienischen Linien Ende 1899 gegen 16 000 km, während sie im Jahre 1860 kaum 2 000 km betrug. Von diesen 16 000 km wurden etwa 9 000 km vom Staate gebaut, theils in eigener Verwaltung, theils mit Unterstützung des Staates von Eisenbahngesellschaften, während die übrigen 7 000 km auf private Rechnung hergestellt wurden. Die Netze der italienischen Eisenbahnlinien und ihre Betriebseinnahmen für 1899 sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

	Länge km	Betriebseinnahmen	
		in Millionen Lire	für 1 km
Mittelmeerbahn	5 782	133	23 048
Meridionalbahn	5 780	113	19 687
sizilianische	1 093	10	9 441
sardinische	1 032	2,5	2 406
verschiedene Eisenbahnen	1 542	12,2	7 909
venetianische Gesellschaft	748	3,3	5 157
	15 977	274	17 150

Der Eisenbahnbetrieb in Italien ist um vieles kostspieliger als in anderen europäischen Ländern; demzufolge sind auch die Tarife für Personen- und Waarentransport verhältnissmässig sehr hoch. Die Kostspieligkeit des Betriebes ist zunächst auf die fast durchgehends gebirgige Natur des Landes, dann aber auch auf den gänzlichen Mangel an Steinkohlenbergwerken zurückzuführen. Die italienischen Eisenbahngesellschaften müssen für Steinkohlen nahezu das Doppelte von dem bezahlen, was Unternehmungen in anderen Ländern bei gleicher Länge des Netzes ausgeben. Ueberdies sind die Preise für Eisen, Stahl und andere Metalle, die beim Bahnbau, bei der Ausrüstung und beim rollenden Material in Italien benöthigt werden, bedeutend höher als anderwärts; aber selbst abgesehen von all' diesen ungünstigen Verhältnissen sind die Bahntarife noch immer viel zu hoch. Es wurden bereits im Jahre 1898 und sodann im Jahre 1899 Verhandlungen zwischen den verschiedenen Bahnverwaltungen und der Regierung gepflogen. Die Regierung gewährte ihrerseits Konzessionen und Erleichterungen, die Bahnen hingegen verpflichteten sich zu Mehrleistungen und Tarifermässigungen im Personen- und Frachtenverkehre. Man erhofft von diesen Maassregeln eine rasche Hebung des Eisenbahnverkehres und Beseitigung der erwähnten Uebelstände.

Die italienische Regierung hat die Eisenbahngesellschaften im Jahre 1899 zu bedeutenden Ausgaben für Verkehrszwecke, namentlich für rollendes Eisenbahnmaterial, ermächtigt, indem sie in Anbetracht des sich immer fühlbarer machenden Mangels an Wagen auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten die Lieferung von 111 Lokomotiven, 455 Personen-, 56 Gepäck- und 3 050 Güterwagen, die für den Betriebsdienst der adriatischen und Mittelmeerbahnen bestimmt sind, ausschrieb. Es wurden für diese Lieferung 43 000 000 L. bewilligt und auch ausländische Firmen, und zwar bis zur Hälfte des genannten Betrages, zugelassen. Das Vertrauen, das die italienische Regierung durch Zulassung des Auslandes zeigte, ist jedenfalls beachtenswerth. Italien hat zwar auch auf dem Gebiete der Erzeugung von Fahrmaterial grosse Fortschritte erzielt, doch haben die italienischen Bahnen mit den italienischen Erzeugnissen bisher keine besonders guten Erfahrungen gemacht, da ihr die sicheren Ueberlieferungen alter Industrien fehlen. Der vielbesprochene elektrische Betrieb einiger Strecken der italienischen Mittelmeerbahn stellt zunächst nur praktische Versuche dar, die den Werth der verschiedenen Systeme erproben sollen.

— **Die Fertigstellung der Bahnlinie Kaidalowa-chinesische Grenze** (Anschlussstrecke an die chinesische Ostbahn) wird nach Meldungen aus St. Petersburg mit grossem Eifer betrieben. Die Zahl der Arbeiter ist bedeutend erhöht worden und es wird Tag und Nacht gearbeitet. Am 14. d. Mts. sollte die Legung der Schienen bis zur Station Onon am gleichnamigen Flusse erfolgt sein. Da der Bau der eisernen Brücke über diesen Fluss erst im Frühling oder gar im Sommer beendet werden kann, haben die russischen Ingeniöre begonnen, eine hölzerne Brücke zu bauen, damit die Züge ungehindert verkehren können. An den Erdarbeiten nimmt ein Eisenbahnbataillon theil.

— **Chinesische Ostbahn.** Die Nachrichten über diesen Bahnbau widersprechen sich fortwährend. Eine Wladiwostoker Meldung der „Nowoje Wremjä" vom 9. d. Mts. behauptet, „der Generalguvernör, die Chefs der Truppenabtheilungen und der Oberingeniör des Bahnbaues seien eifrig bemüht, gute Beziehungen zwischen den Russen und den Chinesen wiederherzustellen. Die Chinesen kehrten zur Bahnlinie zurück und nähmen die Arbeit wieder auf".

Eine Wladiwostoker Meldung des nämlichen Blattes vom 15. d. Mts. besagt dagegen: „Auf der südlichen Strecke der mandschurischen Bahn haben die Chinesen die Bahn- und die Telegraphenlinie in einer Ausdehnung von 300 Werst zerstört, alle Stationsgebäude wurden verbrannt, eine grosse Anzahl Lokomotiven und Wagen wurden beschädigt. Der Gesammtverlust beträgt gegen 10 000 000 R., die Ausbesserung der Bahnlinie dürfte 5 000 R. für die Werst kosten" Die „Berl. N. N." bemerken hierzu mit Recht: „300 Werst zu 5 000 R. betragen erst 1 500 000 R., der Rest der 10 000 000 R. scheint also auf Stationsgebäude und Material gerechnet zu werden. Sollten die Chinesen das alles nur gethan haben, um jetzt schleunigst gute Beziehungen herzustellen und die Bahn wieder aufbauen zu helfen?"

— Der Betrieb der **Tsingtau-Kiautschoubahn** soll den „Nachrichten aus Kiautschou" zufolge im Februar/März kommenden Jahres eröffnet werden und man legt im militärischen und im Verkehrsinteresse besonderen Werth auf die Fertigstellung dieser Strecke, für die denn auch die Materialienlieferungen beschleunigt eingefordert werden. Bisher ist, trotz der Wirren, eine Unterbrechung im Bau vermieden worden.

— **Bau der Eisenbahn Dar-es-Salaam-Ukami.** Der Präsident der Deutschen Kolonialgesellschaft hatte dem Reichskanzler unter dem 8. Juni d. J. den Beschluss des Vorstandes mitgetheilt, der deutschen Reichsregierung aus dem Vermögen der Deutschen Kolonialgesellschaft den Betrag von 100 000 ℳ behufs Beendigung der Vorarbeiten zum Bau der Eisenbahn Dar-es-Salaam-Ukami zur Verfügung zu stellen. Der Direktor der Kolonialabtheilung des Auswärtigen Amtes Dr. Stuebel hat nun in einem sehr verbindlichen Schreiben vom 8. d. Mts. dem

Vorstand der Deutschen Kolonialgesellschaft den aufrichtigen Dank für diese Opferwilligkeit ausgesprochen. Dann heisst es weiter: „Die Gründe, welche die Kolonialverwaltung veranlasst haben, von dem Anerbieten keinen Gebrauch zu machen, liegen in der Rücksicht, die sie auf die Stellung des Reichstags zur vorliegenden Frage in seiner letzten Tagung zu nehmen hat, und sind im Schoosse der Versammlung selbst bereits zur Sprache gebracht worden. Ich knüpfe im übrigen an die vorstehende Mittheilung die Bemerkung, dass ich in voller Uebereinstimmung mit der Deutschen Kolonialgesellschaft den Bau von Eisenbahnen für die wichtigste Aufgabe halte, die der Kolonialverwaltung für das ostafrikanische Schutzgebiet vorliegt, und dass ich die bestimmte Erwartung hege, es werde in kurzer Zeit gelingen, die für Durchführung dieser Aufgabe geeigneten Mittel und Wege zu finden."

— **Die niederländisch-südafrikanische Eisenbahn.** Die „Voss. Ztg." lässt sich durch ihren Rotterdamer Berichterstatter über die Angelegenheiten der Transvaalbahn, deren technischer Leiter van Kretzschmar demnächst in Amsterdam dem Aufsichtsrathe mündliche Aufklärung zu ertheilen haben wird, berichten, dass man in Amsterdamer unterrichteten Kreisen die Drohungen der „Times" (s. Nr. 85 S. 1289 d. Ztg.) nicht allzu ernst nimmt. „Das Aktienkapital ist erheblichentheils in deutschen Händen und die Stellungnahme der deutschen Presse zur Verhinderung eines englischen Eingriffs in die Geldangelegenheiten der Transvaalbahn daraus leicht erklärlich. Das Aktienkapital ist gegen die Obligationsschuld aber das weit kleinere, und wenn den Aktionären nichts anzuhaben ist, sind die Obligationsbesitzer von selbst gedeckt. Die Taktik in London geht nun dahin, die Aktionäre in schwebender Pein zu lassen und die Thaten der Transvaalbahnbeamten aufzubauschen, um sowohl einen Trumpf in der Hand zu behalten, als auch späterhin Britanniens Grossmuth in desto glänzenderem Lichte zu zeigen. Zugleich wird dadurch für die Kommission, der die Untersuchung der durch die südafrikanischen Republiken ertheilten Konzessionen übertragen ist, in der Behandlung anderweitiger Finanzangelegenheiten freieres Spiel gewonnen und die Transvaalbahnsache nimmt die Aufmerksamkeit Europas ablenkend in Anspruch."

Angesichts der grossen Besorgnisse, welche der schwebende Zustand allen Betheiligten verursacht, wäre es jedoch zu wünschen, dass die Direktion den Stand der in Amsterdam vorhandenen flüssigen Geldmittel veröffentlichte und angäbe, in welchem Umfange der Reservefonds börsenfähigen Werth besitzt. Wo die Gesellschaft nun schon bald ein volles Jahr nur Ausgaben hat, wäre es doch von Interesse, zu wissen, bis zu welchem Zeitpunkt die Zinszahlung für die Obligationen fortgesetzt werden kann.

— **Portugiesische Kolonialbahnen.** Wir entnehmen hierüber der neuesten Nummer der „Kolon.-Ztg." folgendes: Die grosse Companhia do Nyassa, deren Konzession das ganze nördliche, an Deutsch-Ostafrika angrenzende Gebiet der Kolonie Mozambique umfasst, geht jetzt energisch an die Erfüllung ihrer vertraglichen Verpflichtung, den Nyassasee mit der Pembabucht, die eine kurze Strecke südlich des deutsch-portugiesischen Grenzflusses Rovuma liegt, durch eine Eisenbahn zu verbinden, durch die deutsche Kolonialpolitiker eine Ablenkung des Handels im Süden Deutsch-Ostafrikas wegen der hier fehlenden Eisenbahn ebenso nach dem portugiesischen Gebiete befürchten, wie es im Norden thatsächlich bereits nach englischem Gebiete durch die Mombassabahn eingetreten ist. Vor einiger Zeit meldete ein in Lissabon eingetroffenes Telegramm das glückliche Eintreffen der am 14. August von Ibo abmarschierten Expedition unter dem englischen Major Spilbury und dem portugiesischen Leutnant Trindade in Fort Johnston, dem Endpunkte der beabsichtigten Eisenbahn am Nyassasee. Eine zweite Expedition unter Befehl des portugiesischen Leutnants Vires Vicaas ist vor einigen Tagen ebenfalls von der Pembabucht aufgebrochen, um Militärstationen an der Bahnlinie bis zum Nyassa zu errichten.

In Kürze, wahrscheinlich bereits im Dezember, wird in Lissabon ein Kolonialkongress abgehalten werden, um alle die portugiesischen Kolonien betreffenden Fragen einer gründlichen Durchberathung zu unterziehen.

Unter den Fragen, die den Kongress beschäftigen werden, ist besonders die Eisenbahnfrage wichtig, namentlich der Bau der Tigerbaibahn nach Deutsch-Südwestafrika und der der Benguella-Eisenbahn nach dem Barotsereich. Die erstere Bahn wollte bekanntlich der Staat bis zur deutschen Grenze bauen, während die Otavigesellschaft wahrscheinlich lieber selbst den Bau der Bahn und des Hafens in die Hand nähme. Die Benguellabahn soll auch ganz mit portugiesischen Kapitalien gebaut werden und wird am 1. Januar mit den Arbeiten begonnen werden. Zur Aufbringung eines eigenen Fonds hierfür werden u. a. erhoben: Sonderzölle auf die in Portugal eingeführte Baumwolle und auf den in den Zollämtern von Loanda, Benguella und Mossamedes zur Ausfuhr gelangenden Kautschuk, ferner Steuererhöhung auf den in Angola hergestellten Branntwein, der Ueberschuss des Zollamts in Benguella usw. Die Portugiesen sind freilich sehr wenig erbaut davon, dass im Oktober der „Morning Leader" sie davon in Kenntniss setzte, dass das Barotsereich zufolge eines im November vorigen Jahres abgeschlossenen Vertrags in die Hände der Chartered Company und Cecil Rhodes' gelangt ist. Das Barotsereich, das Angola, dem Kongostaat und Deutsch-Südwestafrika benachbart ist, ist etwa so gross wie England. In dem bekannten Abkommen Deutschlands mit der South Africa Co. sollten bekanntlich die Engländer nicht eher eine Bahn von Rhodesia auf dem Breitengrade bauen, den die Portugiesen jetzt für ihre Benguellabahn gewählt haben, als bis die Tigerbaibahn durch Deutsch-Südwestafrika ausgeführt ist.

Allgemeines.

— **Beitritt zum Allgemeinen deutschen Sprachverein.** Der Vorsitzende dieses Vereins, Geh. Oberbaurath Sarrazin, hat an die Präsidenten und Vorsitzenden der deutschen Eisenbahnbehörden die Bitte gerichtet, eine seinem Anschreiben beigefügte Anmeldungsliste für den Beitritt zu genanntem Verein bei den Eisenbahnbeamten in Umlauf zu setzen. Es ist wohl zu hoffen, dass dieser Bitte allgemein entsprochen und dadurch dem Verein eine grosse Anzahl neuer Mitglieder in den Kreisen der deutschen Eisenbahnbeamten gewonnen wird. Die Ziele des Vereins sind auf die Pflege der Reinheit und Schönheit der deutschen Muttersprache gerichtet. Gegenüber der Fremdwörtersucht und den anderen zahlreichen tief eingewurzelten Schwächen und Schäden, an denen die deutsche Sprach- und Schreibweise namentlich im Kanzleistil noch immer krankt, ist die Erreichung des erstrebten Zieles nur möglich, wenn immer weitere Kreise von deutschen Männern und Frauen sich dieser Uebel bewusst werden. Kaum ein Gebiet ist in dieser Richtung der Reinigung und Säuberung bedürftiger, als das der deutschen Eisenbahnsprache, in die sich infolge der zahlreichen Berührungen mit fremdsprachigen Ländern und der ganzen vielfach internationalen Natur des Eisenbahnbetriebes eine Unzahl von geschmacklosen, überflüssigen und durch gute deutsche Ausdrücke leicht ersetzbaren Fremdwörtern eingebürgert haben. Wir erinnern nur an „Billet", „Perron", „Coupé" — Fremdwörter, die wir dank dem Wirken des Geheimraths Sarrazin und der lebhaften Unterstützung dieser Bestrebungen durch den jetzigen preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten so ziemlich überwunden haben. Aber noch immer ist die Eisenbahnsprache des täglichen Lebens erfüllt von zahlreichen Geschmacklosigkeiten. Wie oft wird das unglückliche, auf deutsch gar nicht schreibfähige „à" und das beinahe ebenso hässliche „pro" in Wort und Schrift angewandt, obgleich der Ersatz durch ein deutsches Wort so leicht und natürlich ist! Gelingt es, die Sprache der Eisenbahnwelt zu säubern und zu bessern, so ist damit für die Sache des Sprachvereins unendlich viel gewonnen, denn die Eisenbahn dient dem Verkehr des ganzen Volkes, niemand kann sie entbehren, sie verkörpert einen unendlich wichtigen Bestandtheil unseres wirthschaftlichen Lebens. Von ihr aus gehen eine Unzahl von Begriffen und Bezeichnungen in alle Kreise über, ihr Einfluss auf die Sprache ist daher sehr bedeutungsvoll. Möchte es gelingen, den Bestrebungen des Allgemeinen deutschen Sprachvereins auch in die Eisenbahnwelt immer mehr Eingang zu verschaffen.

— **Ueber die Preisbewegung auf dem Kohlenmarkte** während des letzten Jahrzehnts entnimmt „Glückauf" der „Zeitschrift des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins" die nachfolgende Darstellung aus der Feder eines Fachmannes. Im Jahre 1889 hatte der grosse Arbeiterstreik im westfälischen Kohlenrevier, der auch nach anderen Bergwerksbezirken übergriff, eine stürmische Aufwärtsbewegung der Kohlenpreise veranlasst. Die volle drei Wochen anhaltende Arbeitseinstellung verursachte einen Ausfall von rund 2 000 000 t in der Kohlenförderung, und da ausserdem die Industrie, welche sich seit zwei Jahren wieder eines ruhigen Gedeihens erfreute, der Sachlage ohne Vorräthe gegenüber gestanden hatte, so äusserte sich die Rückwirkung des ersten Schreckens in einem überhasteten Streben nach Beschaffung von Lagerbeständen. Hierdurch trat namentlich in Westfalen, wo damals noch kein Kohlensyndikat zwischen Nachfrage und Angebot mildernd und regelnd vermittelte, eine sprunghafte Preissteigerung ein, wobei sich einzelne Zechen in bis dahin unerhörten Forderungen zu übertreiben suchten. Die Plötzlichkeit und Heftigkeit war so gross, dass sich in Westfalen die Preise während eines Zeitraumes von 15 Monaten um 100 %, ja bei Hochofenkoks um nahezu 200 % steigerten, während in Oberschlesien die Bewegung in etwas

milderen Formen verlief. Der so entstandenen Ueberspannung folgte dann im Sommer 1890 eine zeitweilige Ernüchterung, als auf dem Eisenmarkte eine rückläufige Bewegung zunächst in Amerika und England eintrat. Aber schon im Winter 1890/91 zogen die Preise unter der Einwirkung eines Arbeiterausstandes in Belgien, eines drückenden Wagenmangels und einer heftigen Winterkälte wieder stark an. Schon damals zeitigte die „Kohlennoth" die verschiedenartigsten Vorschläge zur Abhilfe, wie Beschränkung der Kohlenausfuhr, tarifarische Begünstigung der Kohleneinfuhr, Verstaatlichung des Bergwerksbesitzes u. dergl., wie sie auch heutzutage wieder aufgetaucht sind. Doch vollzog sich die rückläufige Bewegung dann, mit März 1891 beginnend, ohne jegliches staatliche Eingreifen und zwar so rasch und plötzlich, dass bereits im Sommer 1891 die westfälischen Preise nicht mehr viel höher standen als vor dem Streik. Damit war aber der Tiefstand der rückläufigen Bewegung noch bei weitem nicht erreicht, die Markt- und Absatzverhältnisse des Kohlenbergbaues gestalteten sich vielmehr in den drei folgenden Jahren immer trostloser. Die Hauptursache bildete die Lähmung der Eisenindustrie, aber mit ihr zusammen wirkte der ungünstige Ausfall mehrerer Jahresernten und der beispiellos milde Verlauf der Winter. Namentlich in Westfalen, wo sich die Zechen jetzt in gegenseitigen Preisunterbietungen übertrafen, traten ganz unleidliche Zustände ein, und die schon oft vergeblich versuchte, aber erst jetzt gelingende Bildung eines Kohlensyndikats gestaltete sich daher geradezu zu einer rettenden That. — Mitte 1895 begann dann durch den ungeahnten Aufschwung der elektrischen Industrie eine Neubelebung auf allen Gebieten des Grossgewerbes, die länger als fünf Jahre anhalten und auch dem Kohlenmarkte eine allmähliche Besserung bringen sollte. Jedoch erfolgte ein merklicher Umschwung für die deutschen Verhältnisse erst mit dem Jahre 1898, als ein Bergarbeiterausstand in Wales mit einem Schlage 130 000 Bergleute zum Feiern brachte, was einem täglichen Förderausfall von 120 000 t entsprach. Die hiermit und mit dem spanisch-amerikanischen Kriege in Zusammenhang stehende Preissteigerung der englischen Kohle veranlasste in den deutschen Küstenländern nicht wenige Verbraucher, sich der deutschen Kohle zuzuwenden. Der Keim zu der heutigen Marktlage wurde jedoch erst gelegt, als im Herbst 1899 der Transvaalkrieg eine neue ausserordentliche Verschärfung der englischen Förderungs- und Bedarfsverhältnisse herbeiführte und die Kohlenpreise — zumal unter der Mitwirkung einer lebhaften Spekulation — dort um rund 100 % steigerte. Eine solche Preisvertheuerung konnte unmöglich ohne Rückwirkung auch auf den deutschen Markt bleiben, und so sehen wir denn unter der Einwirkung des Andranges, den jetzt die bisherigen Verbraucher englischer Kohlen aus den Küstenländern und von den unteren Läufen der Elbe, Oder und Weichsel den deutschen Bergwerksgebieten zuwandten, auch hier die Preise in steigenden Verhältnissen in die Höhe gehen. Am besten veranschaulicht sich dies durch die Preise, welche seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung in den betreffenden Jahren bezahlt wurden und die sich stellten wie folgt:

	für Ruhrkohle	für oberschlesische Kohle
	M.	*M.*
Etatsjahr 1895/96	8,50	
„ 1896/97	9,00	7,69
„ 1897/98	9,00	8,00
„ 1898/99	9,60	8,30
„ 1899/1900	9,60	8,60
ab 1. Juli 1900	11,10	11,10

Unter diesen Umständen drang auch in Deutschland die Beunruhigung in immer weitere Kreise, jeder suchte schon in den Sommermonaten seinen Bedarf für den Herbst und Winter zu decken, um nicht durch den allgemein befürchteten Nothstand in späterer Jahreszeit in Verlegenheit zu gerathen, und diese Angstbestellungen liessen natürlich den Bedarf noch weit über das thatsächliche Maass hinaus gesteigert erscheinen. Dazu zeitigte die verschärfte Marktlage noch eine recht bedauerliche Erscheinung in den Preisausschreitungen gewisser Zwischenhändler. Waren schon im Jahre 1899 die Preisforderungen der dritten und vierten Hand zum Theil über das berechtigte Maass hinausgegangen, so erwuchsen nunmehr aus der Angst der Verbraucher zum Theil ganz beispiellose Vorgänge. Jetzt aber ist bereits seit dem 1. September eine wesentliche Besserung auch in dieser Beziehung bemerkbar, namentlich auch infolge des Umstandes, dass der oberschlesische Grosshandel seinen Unterabnehmern gewisse Höchstpreise vorgeschrieben hat. So konnte auf allen Gebieten eine gewisse Erleichterung der Marktlage eintreten, und die Kohlennoth ist — wie wir bereits in unserem Leitaufsatze in Nr. 80 S. 1207 f. d. Ztg. ausführten — gewichen, seit die Angst vor ihr einer besseren Einsicht in die bestehenden Verhältnisse Platz gemacht hat. In dieser Hinsicht muss namentlich nochmals wieder hervorgehoben werden, dass die Versendungen der hauptsächlichen preussischen Kohlenreviere in den acht Monaten vom Januar bis August d. J. eine Zunahme gegen das Vorjahr um über 5 000 000 t = 9,4 % aufweisen, indem der Versand

	1900	gegen 1899	
im Ruhrrevier	33 653 890 t	31 404 560 t	= + 7,2 %
in Oberschlesien . . .	11 952 720 „	10 911 500 „	= + 9,5 „
an der Saar	4 764 740 „	4 613 260 „	= + 3,3 „
im Aachener Bezirk . .	1 041 910 „	998 060 „	= + 4,4 „
in Niederschlesien . . .	2 283 190 „	2 074 960 „	= + 10,0 „
an Braunkohlen und Briketts im Magdeburger Wagen-Gestellungs-Bezirk . .	7 117 140 „	5 605 190 „	= + 27,0 „
	60 813 590 t	55 607 530 t	= + 9,4 %

beträgt. Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, dass die Kohlenförderung auch in dem bevorstehenden Winter einem wesentlich gesteigerten Bedarf vollauf gewachsen sein wird.

— **Rheinisch-westfälisches Kohlensyndikat.** Der jüngst gebildete Ausschuss rheinischer Handelskammern für die Verhandlungen mit dem Kohlensyndikat erstattete, wie die „Köln. Ztg." erfährt, Bericht über das Ergebniss der auf seine Veranlassung angestellten Erhebungen über die Kohlenversorgung der Industrie. Danach sind über 1 300 Antworten eingelaufen. Die Klagen gehen hauptsächlich von jenen Verbrauchern aus, die durch die Händler beziehen. Es wurden Preiserhöhungen bis 50 %, in einzelnen Fällen sogar bis 100 % festgestellt. Das Syndikat beabsichtigt nunmehr, in den Verträgen mit den Händlern vorzusehen, dass das Syndikat berechtigt sei, von den Verträgen zurückzutreten, wenn die Händler bei dem Weiterverkauf ungewöhnlich hohe Gewinne beanspruchen. Die Handelskammer in Essen soll endgültig als Schiedsrichter entscheiden, dass die verlangten Preise ungewöhnlich hohe seien. Ausserdem soll bereits Anfang Dezember in Düsseldorf eine Zweigstelle errichtet werden, welche vom Syndikat direkt bedient wird und an Kohlenverbraucher mit einem Jahresbetrage von 600—1 200 t direkt abgibt. Falls die Einrichtung sich bewährt, sollen weitere Filialen errichtet werden. Das Syndikat erklärt sich bereit, den direkten Verkehr zwischen den grösseren Händlern und den Verbrauchern gleichfalls zu fördern und jederzeit den Verbrauchern Auskunft zu geben, ob nach Lage der allgemeinen Verhältnisse die von den Händlern verlangten Zuschläge angemessen erscheinen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 13. d. Mts. erwähnte der Vorsitzende, Wirkl. Geh. Oberbaurath Streckert, die schmerzlichen Verluste, die der Verein durch den Tod der Mitglieder Kommerzienrath Oechelhaeuser, hier, Regierungs- und Baurath Karl Köhne in Halle a/S. und Generalmajor z. D. R. v. Behrend erlitten hat und gedachte der Verstorbenen in warmen, anerkennenden Worten.

Nach Erledigung geschäftlicher Mittheilungen berichteten Geh. Oberbaurath Blum und Eisenbahnbauinspektor Wittfeld über die eingegangenen Lösungen der vom Verein gestellten Preisaufgaben, für deren gute Lösungen 2 000 *M.* und 500 *M.* ausgesetzt waren. Zu der ersten Aufgabe „Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb (Reibungsstrecken und Zahnstrecken) zu geben" war nur eine für ungenügend befundene Arbeit, dagegen zu der zweiten Aufgabe „Entwurf einer selbstthätigen Wegeschranke für unbewachte Wegeübergänge" waren 35 Arbeiten eingegangen. Der zur Beurtheilung der eingegangenen Arbeiten gewählte Ausschuss hält keine der Lösungen für einwandfrei und hat beschlossen, den ausgesetzten Preis von 500 *M.* unter die beiden zunächst besten Bearbeitungen mit dem Kennwort „Wahrschoo" und „Selbstthätigkeit", deren Verfasser Ingeniör Otto Marr in Leipzig und Hermann Biermann in Breslau sind, zu theilen und jedem 250 *M.* zuerkannt.

Darauf erhielt Civilingeniör G. Lentz-Düsseldorf das Wort zu seinem Vortrage: Fortschritte im Eisenbahnwesen: Der spannungsfreie Lokomotivkessel und der gegossene Rahmen.

In der Einleitung zu dem ersten Gegenstande seines Vortrages gab der Vortragende zunächst die Erklärung ab, dass er im Zweifel gewesen sei, wie er ihn benennen solle, da man von einem „spannungsfreien Kessel" doch nur reden könne, wenn er kalt da steht. Er habe diesen Ausdruck aber gewählt, um eine zu lange Bezeichnung zu vermeiden, und beabsichtige, über einen Lokomotivkessel zu sprechen, der frei von den auf seine Zerstörung wirkenden Spannungen sei. Diese Spannungen seien

bei einem im Betriebe befindlichen Lokomotivkessel äussere und innere. Die äusseren liessen sich vermeiden, wenn man den Rahmen der Lokomotive so steif herstelle, dass er des Kessels zum Halten und zur Versteifung nicht bedarf, ihn vielmehr nur zu tragen brauche und ihm so die Möglichkeit liesse, seinen natürlichen Ausdehnungen oder Formveränderungen zu folgen. Die inneren Spannungen würden möglichst unschädlich auftreten, wenn es gelänge, die Siederohre, Stehbolzen und Anker elastisch zu machen und, sofern es gilt, eine Widerstandsfähigkeit gegen höhere Spannungen zu erreichen, den Kessel als Wellrohrkessel herzustellen.

Ueber alle diese Fragen verbreitete sich der Vortragende sehr eingehend auf Grund seiner neuerdings nach dieser Richtung angestellten Ermittelungen und unter Hinweis auf die vorgelegten Zeichnungen und Proben.

Uebergehend auf den zweiten Gegenstand seines Vortrages, den gegossenen Lokomotivrahmen, erwähnte der Vortragende zunächst die bisher üblichen Systeme, das europäische, den Plattenrahmen, und das amerikanische, den Barrenrahmen. Bei ersterem bilden Bleche die Grundform des Rahmens, an welche seine Armatur angeschraubt oder genietet ist. Beim amerikanischen System besteht der Rahmen aus kurzen Schmiedestücken, die zusammengeschweisst werden. Die beiden Systemen anhaftenden Mängel würden vermieden bei Anwendung eines gegossenen Rahmens, der es gestatte, alle Armaturtheile, die sonst angenietet würden, in einem Stück mit dem Rahmen zu formen und dadurch einen dauerhafteren Bau zu erreichen.

Der Vortragende gab zum Schluss der Hoffnung Ausdruck, dass ein solcher Rahmen sowie der vorgeschriebene Kessel eine bessere, weniger reparaturbedürftige Lokomotive für die Zukunft ergeben werde, und dürfe man jene dann wohl mit Recht als Fortschritte im Eisenbahnwesen bezeichnen.

An der sich anschliessenden Besprechung, die erkennen liess, dass die von dem Vortragenden gegebene Anregung fernerhin Beachtung finden werde, betheiligten sich die Herren Müller, Schwabe, Radok und Becker.

Der Geheime Oberbaurath Müller machte sodann Mittheilungen über den Unfall des D-Zuges auf der Bahnstrecke Mühlheim-Offenbach. An der sehr lebhaften Besprechung betheiligten sich die Herren Callam, Schwabe, Benoit, Hirche, Wolff, Müller-Breslau, Lentz, Heinrich, Goering, Wetz, Kaupe, Fränkel und der Vorsitzende.

In üblicher Abstimmung erfolgte die Aufnahme der Herren Eisenbahnbauinspektor Biedermann, Oberingeniör Ekert, Oberregierungsrath Fuhrmann, Eisenbahnbauinspektor Mellin, Regierungsbaumeister Obergethmann, Regierungsbaumeister Roudolf und Regierungsbaumeister und Direktor Schrimpff als einheimische und ordentliche Mitglieder.

Bücherschau.

— Stühlen's Ingeniörkalender für Maschinen- und Hüttentechniker für 1901. Unter Mitwirkung von R. M. Daelen, Düsseldorf, Baurath G. F. Heim, Wasseralfingen, Professor W. Riehn, Hannover, Professor Dr. R. Rühlmann, Döbeln, J. Hermanuz, Oberingeniör, Esslingen u. a., herausgegeben von Fr. Bode, Civilingeniör, Dresden. 36. Jahrgang. Preis mit 2 Beigaben 3,50 ℳ in Lederband und 4,50 ℳ in Brieftaschenform mit Ledertasche. Verlag von G. D. Bädeker, Essen.

Die neue Ausgabe des bestens bekannten Kalenders ist den neuen Errungenschaften auf den einschlägigen technischen Gebieten aufmerksam gefolgt und der Inhalt hat eine entsprechende Verbesserung und Bereicherung erfahren, hauptsächlich in den Kapiteln über Elektrotechnik und Mechanik. Dem Kalender sind 2 Beigaben zugefügt. In der einen haben die Verzeichnisse der Vorstände der technischen Vereine, der technischen Hochschulen, die Sicherheitsvorschriften für elektrische Starkstromanlagen und solche für elektrische Mittelspannungsanlagen, die Patentgesetzgebung Deutschlands, Frankreichs, Englands, Belgiens, Oesterreichs usw. sowie die Dampfkesselvorschriften Platz gefunden. Eine zweite Beigabe bildet das bekannte, für den täglichen Gebrauch bestimmte Westentaschenbuch von Bode, enthaltend eine Anzahl Tabellen und technischer Angaben aller Art. Die Ausstattung des Kalenders ist die gewohnte sorgfältige, der Preis mässig.

— Elektromotoren für Gleichstrom. Von G. Roessler, Professor an der königlich technischen Hochschule zu Berlin. Mit 49 in den Text gedruckten Figuren. Berlin, Julius Springer; München, R. Oldenbourg. 1899. Preis 4 ℳ.

Das Buch stellt die erweiterte Ausarbeitung einer Reihe von Vorträgen dar, die der Verfasser vor einem Kreise von Maschineningeniören an der technischen Hochschule in Charlottenburg gehalten hat. Sein Ziel ist auf praktische Zwecke gerichtet, indem es den im Leben stehenden Techniker mit den Betriebseigenschaften der Gleichstrommotoren vertraut machen will. Bei der Behandlung der wissenschaftlichen Grundlagen sind daher auch möglichst einfache Methoden gewählt, die vielleicht nicht immer auf dem kürzesten Wege zum Ziel führen, dafür aber um so mehr dem Verständniss entgegenkommen, ohne den Weg strenger Wissenschaftlichkeit zu verlassen. Der Verfasser hat alles, was zum Verständniss des Stoffes nothwendig ist, in dem Buche vereinigt; er geht auf die ersten Grundlagen zurück, indem er das nöthige über die Grundgesetze des elektrischen Stromes voraufschickt. Dem folgt eine Abhandlung über die Grundgesetze des Magnetismus, wieder von den ersten Begriffen ausgehend. Weitere Kapitel betreffen das Drehmoment und die Arbeitsleistung eines Gleichstromankers, die elektromotorische Gegenkraft und Beziehungen zwischen Motor und Stromerzeuger, dann die Motoren und Stromerzeuger nach der Art der Feldbildung als Magnet-, Nebenschluss-, Hauptstrom- und Verbundmaschinen. Weiter sind zur Besprechung gezogen die elektrische Bremsung, Kraftrückgabe, Umsteuerung, Funkenbildung an Bürsten und am Stromabnehmer, Ankerrückwirkung, Wirbelströme und Hysteresis und ein Anhang behandelt schliesslich das absolute Maasssystem.

Diesen sehr reichen Stoff hat der Verfasser verstanden, in überaus geschickter und doch sehr klar verständlicher Weise auf dem knappen Raum von 135 Seiten darzustellen, wenn freilich besondere Ausführungen und Einrichtungen, wie die verschiedenen Arten der Ankerwickelung, der Gestaltung der Feldmagnete, nur angedeutet sind. Um besondere Ausführungen derselben vorkommenden Falls zu verstehen, genügt die allgemeine und auf die geläufigeren Beispiele gerichtete Betrachtung vollkommen. Die Umkehrbarkeit der hier behandelten Maschinen, die einmal als Stromerzeuger dienen, das andere Mal, mit Strom beschickt, zur Kraftleistung herangezogen werden können, führt dazu, mit den Motoren gleichzeitig den Stromerzeuger zu behandeln.

Das Buch wird sich zweifellos viele Freunde erwerben.

— Die sibirische Bahn und ihre wirthschaftliche Bedeutung. Von Dr. Kurt Wiedenfeld, Gerichtsassessor. Berlin, Verlag von Julius Springer. Preis 3 ℳ.

Die inhaltreiche Abhandlung des Verfassers ist einem Theile unserer Leser bereits aus dem „Archiv für Eisenbahnwesen" bekannt. Jetzt ist sie in einem besonderen Abdrucke erschienen und wird in dieser Form auch in weiteren Kreisen sicherlich die verdiente Beachtung und Anerkennung finden. Der Verfasser behandelt eine der wichtigsten und interessantesten Fragen, welche die Gegenwart der volkswirthschaftlichen Wissenschaft stellt, und es ist ihm gelungen, den ganzen massenhaften Stoff, welcher über sie während der letzten Jahre in Büchern und Zeitschriften aufgehäuft ist, zur abgerundeten und zugleich erschöpfenden Darstellung zu bringen. Zwar beklagt er selbst, dass er die einschlägigen, in russischer Sprache erschienenen Werke nicht in der Urschrift, sondern nur in der Uebersetzung habe lesen können, und dass ihm auch die eigene Anschauung der betreffenden örtlichen Verhältnisse mangele. Gleichwohl aber wird jeder, der seinen Mittheilungen mit Aufmerksamkeit folgt, den Eindruck gewinnen, dass der Verfasser seinen Gegenstand völlig beherrscht und das klare Bild, das er selber seinen umfassenden und allseitigen Studien verdankt, in anschaulicher und überzeugender Weise zu entwickeln versteht. Nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung schildert er die bisherigen Verkehrsverhältnisse Sibiriens, seinen Poststrassenverkehr und seine Flussschifffahrt, und gibt sodann eine Uebersicht über das jetzt zum überwiegend grösseren Theile zur Ausführung gelangte Bahnprojekt. Hieran schliessen sich eingehende Erörterungen über die Bedeutung der Bahn für die Kolonisation Sibiriens sowie für den sibirischen Handel, und zum Schlusse wird die das Ausland am meisten interessirende Frage besprochen: welche Folgen wird die Durchführung der neuen sibirischen Ueberlandbahn zum stillen Ozean für den internationalen Handel haben? Auf Grund einer sorgfältigen Vergleichung der in Frage kommenden Transportpreise und Beförderungszeiten gelangt der Verfasser zu dem Ergebnisse, dass das gewaltige Unternehmen für den internationalen Handel aller Voraussicht nach nur von geringer Bedeutung sein werde, indem nur ganz hochwerthige Waaren, wie Thee und Seide die hohen, durch die Länge des Landweges bedingten Transportkosten werden vertragen können. Demnach werde der Schwerpunkt seiner Wirksamkeit — abgesehen von der zu erwartenden Ablenkung des internationalen oder richtiger interozeanischen Personenverkehres — in dem durch die Aufschliessung weiter kulturfähiger Gebiete bedingten Aufschwung, in der inneren Entwickelung des russischen Reiches liegen. Der wichtige Inhalt der Abhandlung ist in vielen unserer Tageszeitungen wiedergegeben oder selbständig verarbeitet. Welche Beachtung die vortreffliche Arbeit auch im Auslande findet, zeigt eine ausführliche Besprechung in der „Railroad Gazette" vom 1. d. Mts. H.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 53,480 km lange Lokalbahn Szigetvár-Kaposvár, welche am 9. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 24. November d. J. werden die an der Strecke Würzburg-Aschaffenburg gelegenen, neu errichteten Stationen V. Klasse Erlabrunn und Neuendorf für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden eröffnet werden. Die Station Erlabrunn liegt zwischen Veitshöchheim und Thüngersheim und die Station Neuendorf zwischen Langenprozelten und Lohr a. M.

Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Januar 1901 wird der an der Berliner Ringbahn zwischen den Stationen Schöneberg und Tempelhof (Ringbahn) neuerrichtete Haltepunkt Papestrasse für den Personenverkehr der Berliner Ring- und Stadtbahn sowie der Berliner Vorortstrecken mit Ausnahme der Strecken Berlin Anhalter Bahnhof-Gross-Lichterfelde und Berlin Anhalter Bahnhof-Zossen eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Papestrasse und Schöneberg . . . . 1,66 km
„ „ „ Tempelhof (Ringb.) . . 1,38 „

Die an der Vorortstrecke Berlin (Anhalter Bahnhof)-Gross-Lichterfelde Ost belegene Haltestelle Tempelhof (Rangirbahnhof) wird am 1. April 1901 für den Personenverkehr aufgehoben. Für die Verbindung des Rangirbahnhofes und der Hauptwerkstätte Tempelhof mit Berlin bietet der vorgenannte Haltepunkt vollen Ersatz, während vom 1. April bis 1. Oktober 1901, dem voraussichtlichen Eröffnungstermin der Lichterfelder Vorortbahn (und damit der Gesammt-Uebergangsstation Papestrasse) die 2 km entfernte Haltestelle Südende den Uebergang auf die Vorortbahn ermöglicht.

Zeitweise Schliessung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Huda-Lukna der Linie Zeltweg-Wöllan wird am 1. Dezember d. J. für die Dauer der Winterfahrordnung geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Leer-Emden gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Petkun für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und Vieh eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Münster in Nr. 91 — Inser.-Nr. 2866 — d. Ztg.)

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Mindelaltheim wird am 26. November d. J. auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3741 vom 17. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der bayerischen Staatsbahn auf Ergänzung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 20. November d. J.).

Nr. 3741 vom 17. November d. J. an die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag der bayerischen Staatsbahn auf Ergänzung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 20. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Neinstedt.

Von und nach der Station Neinstedt ist fortan die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art sowie von lebenden Thieren auch in mehrbödigen Wagen zulässig.

Magdeburg, den 17. November 1900. (2897)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Am 1. Dezember wird die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms für den allgemeinen Verkehr und der Haltepunkt Worms-Rhein gleichzeitig für den Personenverkehr eröffnet. Sonstige Abfertigungen von und nach dem Haltepunkt Worms-Rhein, insbesondere Reisegepäck und Privatdepeschen etc. finden nicht statt. Am gleichen Tage werden die Station Rosengarten sowie die Rheinfähre zwischen Worms-Hafen und Rosengarten für den Güterverkehr geschlossen. Der Personenverkehr in der Richtung von und nach Lampertheim wird in der seitherigen Weise noch bis zum 2. Januar 1901 aufrecht erhalten. Nach Ablauf des 2. Januar 1901 erfolgt die Schliessung der Rheinfähre sowie der Station Rosengarten vollständig. Von diesem Zeitpunkte ab besteht die Station Worms-Hafen nur noch für den Güterverkehr in Wagenladungen. Die Station Worms führt die amtliche Bezeichnung „Worms-Hauptbahnhof“.

Mainz, den 16. November 1900. (2898)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. wird die Benennung der auf unserer Linie Wien-Triest gelegenen Station „Marburg“ auf „Marburg Hauptbahnhof“ und jene auf der Linie Nabresina - Cormons gelegenen Personenhaltestellen „Bivio-Duino“ auf „Bivio“ und „Duino“ auf „Duino-Sistiana“ abgeändert.

Wien, am 14. November 1900. (2899)

4. Güterverkehr.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. werden die Stationen Schwandorf und Wiesau der kgl. bayerischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif 2b für Schieferthon, gebrannt, lose oder in Säcken verpackt des Tarifheftes Nr. 1 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 20. Nov. 1900. (2900)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Gruppe VI, Berlin-Stettin-hessischer und ostdeutsch-hessischer Verkehr.

Am 1. Dezember d. J., an welchem Tage die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms dem Betriebe übergeben werden

wird, treten für die Stationen Worms und Worms Hafen niedrigere Entfernungen in Kraft. Am gleichen Tage werden, soweit dies noch nicht geschehen ist, die Entfernungen und Frachtsätze von Mainz Hauptbahnhof mit jenen der Station Mainz Hafen gleichgestellt. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen. (2901)

Frankfurt a/M., den 16. Nov. 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Verband.

Auf Seite 79 des Theil I ist mit Wirksamkeit vom 12. Dezember 1900 nachzutragen:

150 a	253 a	Barythydrat, krystallisirt.	2	II	—	11	8	15

Strassburg, den 20. Nov. 1900. (2902)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Gotthardverkehr:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oberschlesisch - sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. November d. J. werden im vorbezeichneten Kohlentarif direkte Frachtsätze von Dubenskogrube des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz nach den Stationen Bautzen, Bischofswerda, Ebersbach i. S., Grottau, Herrnhut, Kratzau, Löbau i. S., Niederneukirch, Ostritz, Reichenbach i. L., Reichenberg (sächs. Stsb. und S. N. D. V. B.), Schirgiswalde, Sebnitz, Sohland, Stolpen, Warnsdorf, Zittau, Zwickau i. Sachs. eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Abfertigungsstation ist Czerwionka.

Kattowitz, den 20. Nov. 1900. (2903)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).

Frachtbegünstigungen für die Weltausstellung in Paris im Jahre 1900.

Die im August v. J. herausgegebenen „Vorschriften für die Hin- und Rückbeförderung von Gegenständen, die auf der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden oder zur Aufstellung und Ausschmückung der Ausstellungsgebäude usw. bestimmt sind“, erfahren mit sofortiger Gültigkeit im § 4 unter Ziffer 2 (Beförderungsbedingungen für die Rückbeförderung nach dem früheren Aufgabeort) folgende Aenderungen:

1. Der erste Absatz erhält die Fassung:
   „Die Güter müssen von dem zur Erlangung der Frachtermässigung und zur Sicherung des zollfreien Wiedereingangs nach Deutschland durch den Reichskommissar ausgefertigten Rücksendungsnachweis begleitet sein. Aus letzterem muss hervorgehen, dass das Gut von dem Frachtbriefadressaten nach Paris gesandt, dort ausgestellt gewesen, aber unverkauft geblieben ist. Der Nachweis ist der Rücksendestation Paris vorzulegen und von dieser den Begleitpapieren beizufügen.“
2. Die beiden letzten Absätze werden gestrichen. An ihre Stelle wird gesetzt:
   „Die Rücksendung hat an den ursprünglichen Absender zu erfolgen.“

Die für Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten in dem besonderen, vom 15. März 1900 bis zum 1. Juni 1901 gültigen Ausnahmetarife bei Aufgabe als Eilgut vorgesehene frachtfreie Rückbeförderung auf den französischen Strecken wird nur gewährt, wenn die Rücksendung von Paris bis zu dem ursprünglichen Aufgabeort auf demselben Wege stattfindet, den das Gut bei der Hinbeförderung genommen hat. Der Absender hat den Originalfrachtbrief für den Hinweg vorzulegen. Die Rücksendung darf nur in einer Sendung an den Aussteller des Originalfrachtbriefs für den Hinweg erfolgen. Theilsendungen unter wiederholter Vorlage des Originalfrachtbriefs sind nicht gestattet.

Köln, den 17. November 1900. (2904)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag XIX zur Einführung. Ausser verschiedenen seit Herausgabe des Nachtrags XVIII im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen enthält der Nachtrag in der Hauptsache Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen

a) Remsfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cassel, sowie
b) Grossheirath, Neuhaus (Kreis Sonneberg), Niederfüllbach, Rossach, Siemau-Scherneck und Schwarzburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Die Entfernungen der unter b genannten Stationen erlangen erst später Gültigkeit und zwar diejenigen für

α) Grossheirath, Niederfüllbach, Rossach und Siemau-Scherneck mit der am 4. Dezember d. J. erfolgenden Betriebseröffnung der Strecke Niederfüllbach-Rossach;
β) Neuhaus (Kr. Sonneberg) mit der Betriebseröffnung der Strecke Köppelsdorf-Neuhaus und
γ) Schwarzburg mit der Eröffnung des Betriebes auf dieser Station. Der Tag der Betriebseröffnung zu β und γ wird noch besonders veröffentlicht werden.

Durch den Nachtrag werden die Stationen Arnsberg, Bestwig, Bettenhausen, Cassel (Ober- und Unterstadt), Geseke, Meschede, Nordhausen, Osterode (Harz), Paderborn, Sangerhausen, Walkenried, Wennemen und Wickede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cassel als Eisenversandstationen aus dem Ausnahmetarif 9 S mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 ausgeschieden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 17. November 1900. (2905)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren gelangt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag II zur Einführung. Neben verschiedenen seit Herausgabe des Nachtrages I im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen enthält der Nachtrag in der Hauptsache direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Arnstadt, preuss. Staatsb., Osterfeld (Regierungsbezirk Merseburg) und Hoheneiche der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt und Cassel einerseits und den Stationen Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale, Hof, Loitzsch-Hohenleuben, Mehltheuer, Mühltroff, Pausa, Reuth, Schleiz, Schönberg i. Sachsen, Tanna, Triebes und Zeulenroda der sächsischen Staatsb. andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 17. November 1900. (2906)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Ziffer IV der den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A, II A und III A, sowie dem provisorischen Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut vom 1. Juli 1899 als Anhang beigegebenen „Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehre mit Stationen der schmalspurigen Nebenbahn Zell i/W.-Todtnau“ hat folgende Fassung erhalten:

„4. Für die im Zweiggleis der Spinnerei Atzenbach beladenen und für die laut Frachtbriefvorschrift nach dem Zweiggleis der Spinnerei Atzenbach bestimmten Wagenladungsgüter ermässigten sich die Tariffrachtsätze der Station Atzenbach um 2 ₰ für 100 kg.“

Karlsruhe, den 16. November 1900. (2907)
Gr. Generaldirektion.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Ergänzung der Tarifvorschriften.

Die in Nr. 16 dieses Blattes vom 24. Februar 1900 auf Seite 251, Pos. 499 verlautbarte und in Nr. 27 dieses Blattes vom 4. April 1900 auf Seite 418, Pos. 841 erweiterte Begünstigung verbleibt auch für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901 in Gültigkeit.

Wien, am 14. November 1900. (2908)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Ermässigung des Schnittfrachtsatzes für Getreide und Kleie etc. von Skala transit.)

Die in der Nummer 28 dieses Blattes vom 7. April 1900 auf Seite 435 unter Pos. 872 verlautbarte Ermässigung des Schnittfrachtsatzes für Getreide und Kleie etc. von Skala transit bleibt auch für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901 in Kraft.

Wien, am 14. November 1900. (2909)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit des Frachtsatzes für Thon der Position T—17 a des Tarifes, Theil I von Rakonitz nach Brixlegg per 170 Heller für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens wird ab 1. Januar 1901 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1901 verlängert.

Wien, am 19. November 1900. (2910)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kartirungsfrachtsätze für Steine des Spezialtarifes III von Wismar nach diversen österreichischen bezw. ungarischen Stationen.

(Erneuerung pro 1901.)

Die mit Ende Dezember 1900 ablaufende Gültigkeit der im Verfügungswege für Steine des Spezialtarifes III von der deutschen Hafenstation Wismar nach Budweis, Bubna, Hötzelsdorf = Geras, Niklasdorf, Pilsen, Plan, Prag (diverse Bahnhöfe), Schluckenau, Smichow, Steckna, Teplitz, Teplitz-Waldthor, Wien (diverse Bahnhöfe) und Pozsony eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif III gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 erstreckt.

Wien, am 20. November 1900. (2911)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Nachstehende Frachtsätze treten mit 1. Januar 1901 in Kraft und gelten bis auf Widerruf bezw. bis zum Tage der Einführung des neuen Verbandstarifes (Theil II), längstens bis Ende Dezember 1901:

Von Landskron L. B. nach	für Papierspulen	für Papierhülsen für Spinnereien verpackt
	Heller pro 100 kg bei Aufgabe in Mengen unter 5 000 kg	
Imst	908	746
Telfs	872	733
Bruneck . . .	969	828
Roveredo . .	1 089	915

Wien, am 19. November 1900. (2912)

Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Für die Neubaustrecke Culm-Unislaw sollen die Hochbauten auf den Haltestellen Althansen, Plutowo und Baumgarth zusammenhängend in einem Loose vergeben werden.

Die Verdingnisshefte liegen in unserem Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau aus und können von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 5,00 *M* in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind nach Ausfüllung der Verdingungsanschläge und nach Anerkennung der angehefteten allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung der Hochbauten für die Neubaustrecke Culm-Unislaw“ bis spätestens zu dem am 20. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude stattfindenden Termin einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Danzig, den 13. November 1900. (J2913)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 4 951 000 kg Petroleum in 12 Loosen und B. 4 334 000 kg Mineralschmieröl in 16 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i. Pr., Magdeburg und Stettin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift und zwar zu A. bis zum 15. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr und zu B. bis zum 15. Dezember 1900, Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen zu A. und B. können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 *M* baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 19. Januar 1901.

Berlin, den 22. November 1900. (2914)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von inländischen Braunkohlen, Braunkohlenbriketts und böhmischen Stückbraunkohlen.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1901 für die Direktionsbezirke Altona und Magdeburg erforderlichen

a) 2 800 t inländischen Braunkohlen,
b) 28 800 t Braunkohlenbriketts und 1 300 t böhmischen Stückbraunkohlen

soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ baar für a und 50 ₰ baar für b bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

13. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr für a und 14. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr für b

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Januar 1901.

Magdeburg, den 14. November 1900. (2915)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 213 030 m Siederöhren und Siederohr-Abschnitten für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Siederöhren und Siederohr-Abschnitten“ versehen bis 4. Dezember 1900, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 18. Dezember 1900, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 17. November 1900. (2916)

Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von 8 500 cbm Scheitholz und 50 000 Bündeln Reisigwellen für das Etatsjahr 1901 ist Termin auf den 21. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt (im Rechnungsbüreau), Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 80 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. — Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 17. November 1900. (2917)

Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung nachstehend aufgeführter Betriebsmaterialien der Gruppen A II, VI, VIII, IX, XIII, XIV und XVI für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902, und zwar:

Gruppe		Menge	Gegenstand
Gruppe	A II	103 000	kg Holzkohlen aus Buchenstammholz,
„	A VI	5 000	kg Bindfaden aus Hanf,
		2 200	kg Plombenschnur aus Hanf,
		5 000	m Bremsleinen aus Hanf,
		12 000	kg Bleiplomben,
„	A VIII	4 000	Stück Piassavabesen,
		30 000	Stück Reiserbesen,
„	A IX	115 000	Stück Lampencylinder,
„	A XIII	40 000	kg Chlorbaryum,
„	A XIV	14 000	Stück Bremsknittel,
„	A XVI	1 000	Stück Glühkörper,

ist Termin auf den 19. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer Nr. 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von

a) 55 ₰ für die Bedingungen nebst Angebotbogen der Gruppen II, VI und VIII,
b) 85 „ für dergleichen nebst Zeichnung der Gruppe IX,
c) 60 „ für dergleichen der Gruppe XIII,
d) 65 „ für dergleichen der Gruppe XIV und XVI

in baarem Gelde — nicht in Briefmarken — von daher bezogen werden. Es ist anzugeben, für welche Gruppen die Bedingungen gewünscht werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 17. November 1900. (2918)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Zum möglichst sofortigen Eintritt werden mehrere im Abfertigungs- und Stationsdienst ausgebildete Beamte gesucht.

Meldungen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen sofort einsenden. Berechtigung zum einjährigen Militärdienst erwünscht.

Halberstadt, den 19. Nov. 1900. (2919)

Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 93 | 28. November 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Verhandlungen über die Revision der russischen Getreidetarife

sind beendet und das amtliche Organ des Finanzministeriums, die „Handels- und Industrie-Zeitung", berichtet in den Nrn. 207 bis 212 ausführlich über den Gang der Verhandlungen und über das Ergebniss der Beschlüsse. Es ist somit möglich, an der Hand der amtlichen Berichte einen Ueberblick über die Arbeiten der Versammlung zu geben.

Zum 18. September (1. Oktober) war die Konferenz einberufen und bestand aus gegen 80 Vertretern der Landwirthschaft, der Müllerei, der Börsen, der Eisenbahnen und verschiedener Regierungsanstalten; den Vorsitz führt der Direktor des Departements für Eisenbahnangelegenheiten, Ziegler von Schaffhausen. Er eröffnete die Berathungen mit dem Hinweis auf die Klagen, die über die bestehenden Getreidetarife von den Landwirthen bei dem Finanzministerium vorgebracht wurden. Da die Klagen zumeist keine Hinweise geben, worin insbesondere die Unzulänglichkeit der vorhandenen Getreidetarife besteht, so muss die Aufgabe der Konferenz darin gesucht werden, dass sie nach Möglichkeit die schwachen Seiten des bestehenden Tarifsystems aufzudecken hat. Die Erhebungen sollen dann als Grundlage für die etwa vorzunehmenden Abänderungen und Ergänzungen der Tarife dienen.

Gegenstand der Berathungen waren die folgenden Punkte: 1. das Tarifschema für die Ausfuhr von Getreide ins Ausland; 2. das Tarifschema für den Binnenverkehr von Getreide; 3. der Tarif für den Binnenverkehr von Mehl; 4. der Tarif für die Ausfuhr von Mehl ins Ausland; 5. die Tarife für den Verkehr von Kleie und Oelkuchen und 6. die Tarife für den Verkehr von Oelsämereien.

Die Konferenz trat sogleich am ersten Tage in die Tagesordnung ein, und zwar wurden die beiden ersten Punkte des Programms gemeinsam berathen.

Das Departement hatte für die Berathung dieser Fragen der Tagesordnung eine ausführliche Vorlage den Theilnehmern an der Versammlung zugesandt. Es interessirt die Leser der Vereinszeitung in erster Reihe natürlich die Gestaltung der Ausfuhrtarife, da diese auf Grund der Bestimmungen des Handelsvertrages auch für den Verkehr nach Deutschland und namentlich für die Hafenplätze von Königsberg und Danzig zur Anwendung kommen und daher auch für das wirthschaftliche Leben eines wichtigen Theiles von Preussen eine nicht untergeordnete Rolle spielen.

Zur Beurtheilung dessen, wie sich möglicherweise die neuen Tarife gestalten könnten und wie sie sich den z. Zt. bestehenden gegenüber verhalten, hat das Departement eine Zusammenstellung veranstaltet, der wir das folgende entnehmen.

Die gegenwärtig bestehende Tarifformel ist bekanntlich so aufgebaut, dass für eine Wagenladung von 750 Pud (= 12 285 kg) und eine bestimmte Anzahl Werste der Frachtsatz fest berechnet ist, und zwar findet man folgende Gesammtsätze:

die gegenwärtige Formel			die geplante Formel	
für eine Entfernung von bis	wird erhoben für eine Wagenladung von 750 Pud und 1 Werst	das ergibt für 1 Pud und 1 Werst	für eine Entfernung von bis	wird erhoben für 1 Pud und 1 Werst
Werst	Kopeken	Kopeken	Werst	Kopeken
1. 1— 180	30	1/25	1. 1— 180	1/25
2. 181— 320	12	1/62	2. 181— 440	1/65
3. 321— 800	11	1/68	3. 441— 800	1/75
4. 801—1 120	9	1/83	4. 801—1 340	1/90
5. über 1 120	6,5	1/115	5. 1 341—1 640	1/180
			6. 1 641—2 823	1/115
			7. über 2 823	1/80

Die Frachtberechnung findet nach den vorstehenden Formeln in der Weise statt, dass zu dem Satze des vorangegangenen Entfernungsabschnittes der Betrag für die Entfernung aus dem nächsten Entfernungsabschnitt hinzugerechnet wird. Also z. B. die Beförderung einer Wagenladung Getreide auf eine Entfernung

1. bis	180 Werst		kostet zu	30	Kop.	= 54,00 R.
2. „	320 „	für	140 Werst zu	12	„	= 16,80 „
3. „	800 „	„	480 „ „	11	„	= 52,80 „
4. „	1 120 „	„	320 „ „	9	„	= 28,80 „
5. „	2 000 „	„	880 „ „	6,5	„	= 57,20 „

Sonach ergibt sich für eine Wagenladung von 750 Pud auf eine Entfernung von 2 000 Werst (= 2 134 km) im ganzen ein Kostenbetrag von 209,60 R. (zum Kurse von 216 = 452,73 ℳ).

Ganz in derselben Weise wären auch die Frachtbeträge nach der vom Finanzministerium geplanten Formel zu berechnen.

Der wichtigste Unterschied zwischen den beiden Formeln scheint uns der zu sein, dass nach der geplanten Formel anscheinend die Einheit einer Wagenladung gleich 750 Pud (= 12 285 kg) neuerdings wieder fallen gelassen ist. Das wäre allerdings eine sehr wichtige Abweichung von dem Bestehenden, namentlich wenn man erwägt, dass gegenwärtig die Tragfähigkeit des weitaus grössten Theiles des Wagenparks von 610 (= 9 992 kg) auf 750 Pud erhöht worden ist und im Laufe der Jahre sich das letztere Gewicht auch schon allmählich als Handelseinheit eingebürgert hat. Was zu dieser, nicht unwichtigen Aenderung Anlass gegeben hat, erfahren wir leider aus den Berichten der „Handels- und Industriezeitung" nicht. Ferner ergibt eine Vergleichung der beiden Formeln, dass eine Aenderung der Einheitssätze nur in beschränktem Umfange eingetreten ist, und zwar hat eine geringe Ermässigung für die Transporte auf Entfernungen von 500–1 430 Werst (= 533—1 525 km) stattgefunden, die jedoch höchstens ¾ Kop. (= 1,62 ₰) für 1 Pud (= 16,38 kg) beträgt, während andererseits bei den Entfernungen über 1 500 Werst (= 1 600 km) die Frachtsätze um höchstens ⅕ Kop. (= 0,43 ₰) für 1 Pud erhöht werden sollen. Es ist hiernach eine sehr wesentliche Aenderung der bestehenden Verhältnisse infolge der geplanten neuen Formel im allgemeinen kaum zu erwarten.

Für den Verkehr mit den deutschen Hafenplätzen Königsberg und Danzig würde die Aenderung allerdings von grösserer Bedeutung sein, als das auf den ersten Blick erscheint. Es ist nämlich bei den Vorarbeiten für die Durchsicht der russischen Getreidetarife im Jahre 1896 festgestellt worden, dass im Jahre 1895

nach Königsberg .	19 112 000 Pud	(= 313 054 t)
„ Danzig . .	8 056 000 „	(= 131 957 „)

Getreide aus Russland gebracht worden sind. Von diesen Gesammtmengen sind befördert auf eine Entfernung:

	nach Königsberg	nach Danzig
	Tausende Pud	
von 501— 600 km	255	123
„ 601— 700 „	98	90
„ 701— 800 „	555	34
„ 801— 900 „	774	123
„ 901—1 000 „	2 052	68
„ 1 001—1 100 „	5 310	2 116
„ 1 101—1 200 „	3 863	580
„ 1 201—1 300 „	1 284	1 118
„ 1 301—1 400 „	1 117	667
„ 1 401—1 500 „	649	920
zusammen	15 957	5 839
d. s.	83,5 %	72,4 %

Es würde also der Getreideverkehr nach den beiden Hafenplätzen ganz erheblich beeinflusst werden, denn eine Wagenladung von 610 Pud (= 10 000 kg) würde bei ¾ Kop. Ermässigung auf 1 Pud eine Herabminderung der Fracht um 4,57 R. (zu 2,16 ℳ = 9,87 ℳ) ergeben. Das wäre also sehr bedeutend, allerdings aber auch nur der Höchstbetrag, der sich im Durchschnitt wohl etwas geringer stellen würde, immerhin aber ein Faktor, mit dem gerechnet werden müsste.

Endlich aber erfahren wir aus dem Bericht, dass die Scheidewand zwischen dem europäischen Russland und Sibirien, wonach innerhalb Sibiriens bis Tscheljäbinsk die Binnenfracht, von Tscheljäbinsk aber bis zum Hafenplatz einschliesslich Königsberg und Danzig die abgestuften Tarifsätze in Berechnung gezogen wurden, fallen soll und nächstens allgemein bei einer Entfernung von 2 823 Werst (= 3 012 km) $^1/_{80}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst berechnet werden sollen. Die Folge einer derartigen Maassregel wäre, dass das sibirische Getreide seinen Weg an die europäischen Märkte über Kotlas an der Dwina und Archangelsk nehmen würde. Kotlas ist nur 1 500 Werst von Tscheljäbinsk entfernt, würde also noch innerhalb der Grenze des abgestuften Tarifes liegen, also wäre die Fracht billiger, als auf irgend einem anderen Wege.

Das ist in kurzem der Tarif nach dem Plane des Finanzministeriums. Wie hat sich nun die Versammlung zu dem Entwurfe gestellt, der die Frage vorgelegt wurde, ob die Aenderungen, die das Departement in Aussicht genommen hat, genügend oder ob eine weitergehende Ermässigung der Ausfuhrtarife angestrebt werden muss? Die Versammlung verständigte sich schnell darüber, dass man erwägen müsse, ob eine Ermässigung wünschenswerth, möglich oder vielleicht sogar nothwendig ist.

In erster Reihe wurde es aus der Mitte der Versammlung in ernster Weise bezweifelt, dass ein Grund vorliegt, eine Ermässigung der Getreideausfuhrtarife für wünschenswerth zu halten. Russland habe bei seiner anwachsenden Industrie und bei den Anforderungen der Bevölkerung auf Korn keine Veranlassung, dahin zu streben, immer mehr Getreide auf den europäischen Markt zu werfen. Ausserdem aber würde auch das Ziel, nämlich dem Landwirth ein möglichst hohes Entgelt für sein Produkt zuzuführen, nicht erreicht werden, weil erfahrungsgemäss den grössten Theil des Gewinnes die Ausfuhrgeschäfte und Dampfschifffahrtsgesellschaften einstreichen, weil der Preis nur in seltenen Fällen von Russland aus bestimmt wird, vielmehr sich nach der Lage des gesammten Getreidemarktes der Welt ergebe. Die Schwankungen übersieht aber am wenigsten der Landbauer.

Es wurde aber sogar die Möglichkeit einer weiteren Ermässigung bestritten, sofern die Einnahmen aus der Getreidebeförderung noch den grösseren Theil der Kosten der Unterhaltung der Bahnen usw. decken helfen sollen. Schon im Jahre 1896 ist in den Berathungen über diesen Punkt darauf hingewiesen und betont worden, dass eine weitere Herabsetzung der Tarife sich nicht rechtfertigen lasse, weil sonst die berechneten Selbstkosten des Betriebes nicht genügend sichergestellt werden würden. Da nun in der Zwischenzeit alle Bedarfsgegenstände, namentlich das Heizmaterial, Holz, die Arbeitslöhne usw. ganz bedeutend im Preise gestiegen sind, erscheint die Möglichkeit einer Ermässigung der Getreideausfuhrtarife von diesem wirthschaftlichen Standpunkte aus um so weniger empfehlenswerth, ja nicht einmal möglich.

Damit war man soweit gekommen, dass es noch zu entscheiden blieb, ob es trotz alledem nicht vielleicht doch nothwendig sei, ein Opfer zu bringen, um die europäischen Märkte nicht zu verlieren. Diese Nothwendigkeit wurde von einer nicht unerheblichen Mehrheit verneint.

Wenn man erwäge, dass die beabsichtigte Ermässigung selbst 2 Kop. für 1 Pud erreichen würde, was bei einem Durchschnittspreise von 60 Kop. etwa 3 % ergibt, so falle die Bedeutungslosigkeit einer solchen Maassregel krass ins Auge, wenn man die Preisschwankungen gegenüber halte, denen Getreide unterworfen sei und die bis zu 100 % betragen. In erster Reihe sei es wichtig, dass die Eisenbahnunternehmungen gedeihen, denn ohne gut ausgerüstete Eisenbahnen sei heute die Landwirthschaft undenkbar, daher sei diese sogar bereit, noch höhere Tarifsätze zu tragen, falls nur die Eisenbahnen so ausgerüstet werden, dass das Lagern auf den Stationen fortfalle,

dass die Eisenbahn die Verantwortung für die Einhaltung der Lieferfristen übernehme, dass die Ergänzungsgebühren vereinfacht werden usw. usw.

Diesen Ausführungen wurde allerdings entgegengehalten, dass die Ermässigung, falls sie dem Getreidebauer zufiele, eine sehr namhafte Erleichterung bringen würde, denn bei einer Ermässigung von 2 Kop. für 1 Pud würde sich ein Gewinn von 100 Kop. (= 2,16 *M.*) von der Ernte einer Dessjätine (= 1,0925 ha) oder $^1/_3$ der Lasten, die der Grundbesitz zu tragen hat, ergeben.

Das waren im wesentlichen die Fragen, die in erster Reihe ausserhalb Russlands Interesse erwecken.

Sehr eingehend wurde dann auch noch die Frage erörtert, ob es sich empfehle, den Ausfuhr- und den Binnentarif gleich hoch zu halten, oder ob es mehr im Interesse des Landes sei, zwei verschiedene Tarife festzustellen. Ueber diese Frage wurde abgestimmt, wobei der Vorsitzende jedoch bemerkte, dass solche Abstimmungen lediglich dazu dienen können, die Stärke der einzelnen Interessentengruppen festzustellen. Die Abstimmung ergab keine brauchbaren Ergebnisse. Für die Einheitlichkeit der Ausfuhr- und Binnentarife traten neun, für die Scheidung siebzehn Landwirthe ein; die Stimmen zersplitterten sich vollends, als festgestellt werden sollte, ob der allgemeine Tarif höher oder niedriger sein soll, als der bestehende. Von einer Gruppe von Landwirthen wurden besondere Tarife für Weizen und besondere für Roggen, Gerste und Hafer verlangt. Es scheint hiernach also die Mehrzahl der Landwirthe für zwei Tarifschemata, eins für die Ausfuhr und eins für den Binnenverkehr, zu sein.

Der Mehltarif ist augenblicklich mit dem Getreidetarif gleich; im Auslandverkehr erfolgt nur eine Ermässigung von 20 % von den Sätzen für Getreide. Die Vertreter der Müllerei traten für die Erhaltung des status quo ein, d. h. der Mehltarif soll sich mit dem etwa abgeänderten Getreidetarif decken. Die Vertreter der Landwirthschaft theilten sich bei der Berathung dieser Frage in zwei Gruppen. Eine derselben führte aus, dass die Grossmüllerei die Landwirthschaft schädige und verlangte daher für Mehl einen höheren Tarif als für Getreide. Die andere Gruppe nahm den entgegengesetzten Standpunkt ein und machte geltend, dass die Erhöhung des Mehltarifs keineswegs eine Veränderung der Zahl der Grossmühlen, sondern nur eine Verschiebung in der örtlichen Gruppirung derselben herbeiführen würde.

Sehr interessante Gesichtspunkte brachte der Vertreter der Wladikawkasbahn in die Debatten, der darauf hinwies, dass im ganzen Amurgebiet, von der Küste bis Nertschinsk, der Getreidehandel das Monopol Amerikas bildet. Diese Erscheinung lasse sich nur auf die Unthätigkeit der handeltreibenden russischen Kreise zurückführen, da der Tarif von Odessa nach Port Arthur nicht höher sei, als von San Francisko nach dem ostasiatischen Platz. Der Vertreter der Intendantur erklärte, dass die Militärverwaltung im fernen Osten ausschliesslich auf amerikanisches und mandschurisches Korn angewiesen ist, obgleich dieses stark mit Mais vermischt und unverhältnissmässig theuer ist. Er sprach für Maassnahmen, die den Transport von Getreide aus Westsibirien nach dem fernen Osten erleichtern können, wodurch nicht allein die maassgebende Stellung Amerikas gebrochen, sondern auch ein besseres Mehl erzielt wäre. Diesem Antrag traten die Vertreter der Börsenkaufmannschaft und der Grossmüllerei bei, die die Herabsetzung der bestehenden Ausfuhrformel um 20 % verlangten. Die Vertreter der Eisenbahnen wandten dagegen ein, dass die Herabsetzung des Ausfuhrtarifs keinen Zweck habe, da der für Petersburg nach Wunsch der Müllerei herabgesetzte Navigationstarif eine Erhöhung der Ausfuhr nicht bewirkt hat.

Es wurden schliesslich zwei Fragen zur Abstimmung gebracht: 1. Ist der Tarif für hohe Mehlsorten mit dem Getreidetarif gleichzustellen oder zu erhöhen? 2. Ist der Tarif für niedere Mehlsorten in gleicher Höhe mit dem Getreidetarif oder höher anzusetzen? Die Mehrzahl der Stimmen war in beiden Fällen für die Gleichstellung der Tarife.

Bezüglich des Tarifs für den Transport von Kleie und Oelkuchen wurde beschlossen, den Ausfuhrtarif zu erhöhen, den Binnentarif aber herabzusetzen. Für die Herabsetzung des Ausfuhrtarifs für Oelsämereien traten die in dieser Frage besonders interessirten Vertreter des Südwestgebiets ein; sie stiessen jedoch auf energischen Widerstand, da die Mehrzahl die Ansicht vertrat, dass das höher bewerthete Produkt auch einen höheren Tarif tragen könne. Wenn daher keine Erhöhung des bestehenden Tarifs möglich sei, so müssen die bestehenden Sätze beibehalten werden. Für den Binnenverkehr wurde der Tarif auf die Höhe des Getreidetarifs herabgesetzt. Hiermit war das Programm in der Hauptsache erledigt. Als wünschenswerth wurde hingestellt, dass die Bekanntgabe der Abänderungen einige Monate vor der nächsten Ernte zu erfolgen hätte.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist aber eine von sämmtlichen an der Konferenz theilnehmenden Landwirthen unterzeichnete Erklärung, in der ausgesprochen wird, dass eine bei weitem grössere Bedeutung als die Tarife der regelmässige Verkehr auf den Eisenbahnen und namentlich die Beseitigung der Möglichkeit von Frachtanhäufungen auf den Stationen hat. Die Landwirthe ersuchen den Vorsitzenden, den Inhalt der Erklärung dem Ministerium der Verkehrsanstalten zur Kenntniss zu bringen.

Es bleibt nunmehr abzuwarten, wie die maassgebende Entscheidung im Finanzministerium fallen wird.

Verwendung von Blinklicht für Signalzwecke.

In Nr. 98 d. Ztg. vom Jahre 1898, ferner in Nr. 2 von 1899 und andernorts ist darauf hingewiesen worden, dass nach der Signalordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands das grüne Licht bei Vorsignalen eine andere Bedeutung habe, als bei Aus- und Einfahrts- sowie bei Blocksignalen, und dass deshalb die Beseitigung dieser Zweideutigkeit des grünen Lichtes anzustreben sei.

Die bisher unternommenen Versuche, durch Anwendung andersfarbiger Gläser oder in anderer Weise Abhilfe zu schaffen, haben noch nicht zu befriedigenden Ergebnissen geführt.

Es empfiehlt sich nicht, die Anzahl der Signalfarben weiter zu vermehren, und zwar schon deshalb nicht, weil dem Farbenunterscheidungsvermögen der Beamten und Bediensteten immerhin beschränkte Grenzen gezogen sind.

Das angesichts der fortgesetzt sich steigernden Anzahl der Signale auf Bahnhöfen, wie auch der Züge immer dringender hervortretende Bedürfniss nach einem Signal für „Freie Fahrt“, welches unbedingt nicht missverstanden werden kann, führt zu der Erwägung, ob hierzu nicht grünes Blinklicht bei den Armsignalen zweckmässig verwendet werden könnte, während die übrigen bisher mit grünem Lichte gegebenen Signale unverändert beizubehalten wären.

Da auf Augenblicke unterbrochenes Licht die Eigenschaft hat, sehr aufzufallen und bei Nebel besser bemerkbar zu bleiben, als ruhiges Licht, so kann kaum ein Zweifel bestehen, ob es sich für den angegebenen Zweck eignen würde.

Eine für die Erzeugung von Blinklicht bestimmte Einrichtung müsste, so lange die Signallaterne brennt, bei der

Flügelstellung „Freie Fahrt“ selbstthätig wirken, sonst aber — also auch bei Tage — in Ruhe bleiben. Es müsste an allen vorhandenen Armsignalen bequem angebracht werden können.

Viel Werth ist zu legen auf die Beibehaltung der jetzigen Klarheit des Signalbildes bei Tage, d. h. die Horizontal- und Schrägstellung des Armes darf durch die Einrichtung zur Blinklichterzeugung in ihrer deutlichen Sichtbarkeit am Tage nicht beeinträchtigt werden.

Es ist versucht worden, eine Einrichtung zu entwerfen, welche bei möglichst grosser Einfachheit die genannten Anforderungen erfüllt, auch durch die Witterung nicht ungünstig beeinflusst wird und nur hinsichtlich des Schmierens und Reinigens menschliche Bedienung braucht.

Sobald über die Brauchbarkeit der Einrichtung Erfahrungen vorliegen, wird weiter darüber berichtet werden. Der Zweck dieser Zeilen ist, die zuständigen Stellen auf die Brauchbarkeit des im Seewesen schon längst so bewährten Blinklichtes für den Eisenbahnbetrieb aufmerksam zu machen und eine Beurtheilung des dargelegten Gedankens anzuregen.

Feier zum 70jährigen Geburtstag des Wirklichen Geheimen Oberbauraths Streckert.

Am 22. d. Mts. vollendete Geheimerath Streckert, der der deutschen Eisenbahnwelt als erster und ältester technischer vortragender Rath im Reichseisenbahnamt und als langjähriger Vorsitzender des Berliner Vereins für Eisenbahnkunde bekannt ist, sein 70. Lebensjahr. In vollster geistiger und körperlicher Frische konnte er diesen Tag begehen. Schon am Morgen erfreute ihn ein im Auftrage des genannten Vereins von der Kapelle der Eisenbahnbrigade gebrachtes Ständchen; dann folgte eine Begrüssung durch den Vorstand des Vereins unter Ueberreichung einer künstlerisch ausgeführten Adresse und eine Beglückwünschung durch die Kollegen vom Reichseisenbahnamt unter Führung seines Präsidenten, des Wirklichen Geheimeraths Dr. Schulz, denen sich andere hochgestellte Persönlichkeiten und die Freunde des Hauses hinzugesellten. Auf dem Amt wurde der Jubilar dadurch hocherfreut, dass die Bürobeamten des Reichseisenbahnamts als Zeichen ihrer Verehrung Arbeitszimmer und Arbeitstisch mit reichem Blumenschmuck versehen hatten. Geheimer Baurath Claus überbrachte eine Adresse des technischen Vereins zu Cassel, der Herrn Streckert zu seinem Ehrenmitglied ernannt hat.

In grösserem Kreise folgte eine schöne Festfeier am 23. d. Mts. durch ein glänzendes Festmahl in den prächtigen Räumen des Kaiserhofs, an dem sich eine erlesene Versammlung von etwa 130 Herren betheiligte. Vollzählig war das Reichseisenbahnamt mit seinem Präsidenten an der Spitze erschienen, zahlreich die Vertreter des grossen Generalstabs, des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, des Kriegsministeriums, der Eisenbahnbrigade, der technischen Hochschule, der Akademie des Bauwesens, des Vereins für Eisenbahnkunde, des Architekten- und des elektrotechnischen Vereins, denen sich eine Anzahl von Herren der Industrie sowie persönliche Freunde des Jubilars angeschlossen hatten.*)

Die Reihe der Tischreden eröffnete Excellenz Dr. Schulz. Der Jubilar, so führte er aus, habe in seinem langjährigen Wirken immer die vaterländischen Aufgaben der Landesvertheidigung und des Reichs in erster Linie vor Augen gehabt, für die Einheit des deutschen Eisenbahnwesens sei er mit seiner ganzen Persönlichkeit eingetreten. Er erwähnte dessen bedeutungsvolle Mitarbeit an der Eisenbahn-Betriebsordnung, der Signalordnung, der Bahnordnung für die Nebenbahnen, der Normen für die bauliche Ausrüstung der deutschen Bahnen. Immer habe seine unermüdliche Arbeitskraft den Eisenbahneinrichtungen des Deutschen Reiches gegolten. Es liege daher auch im Sinne des Gefeierten, wenn wir als deutsche Männer unser erstes Glas dem Hüter des Reichs, Sr. Majestät dem Kaiser, weihen. Nachdem das begeistert aufgenommene Hoch verklungen, feierte den Jubilar selbst sein langjähriger Freund, der Ministerialdirektor Schröder, im Namen des Vereins für Eisenbahnkunde und zugleich im Namen der von nah und fern Herbeigeeilten, die nun alle die Freude hätten, den Jubilar hier unter sich zu sehen, alt nur den Jahren nach, jugendlich frisch und freudig, wie nur je. Seine Wiege habe in Cassel gestanden, schon früh habe sich sein Sinn für architektonische Formen an den Bauten der kleinen Residenz gebildet, und der Aufblick zu dem die Stadt beherrschenden Herkules habe in ihm vielleicht die Kraft zu grossen und bedeutenden Arbeiten gestärkt, die von ihm auf seinem Lebensweg mit grösstem Erfolge bewältigt seien. Früh hinausgezogen ins Ausland, habe er in Russland die Niemenbrücke bei Kowno als erstes grosses Werk gebaut. Redner hob die Lehrthätigkeit des Gefeierten an der Bauakademie, seine Mitgliedschaft in der Akademie des Bauwesens und insbesondere seine nun 22jährigen Verdienste um den Verein für Eisenbahnkunde hervor. Dieser verdanke ihm eine unendliche Fülle von Anregungen; sein Verdienst vor allem sei die durchaus vornehme Haltung des Vereins, die leidenschaftslose Behandlung aller der vielumstrittenen Fragen des Eisenbahnwesens, die dort zur Sprache kämen, die engen und freundschaftlichen Beziehungen, die sich zwischen den Mitgliedern des Vereins und seinem Vorsitzenden herausgebildet hätten. Redner schloss seine treffliche Rede mit einem Hinweis auf den schönen sonnigen Herbst, den uns dieses Jahr gebracht, von dem wir edle Früchte, einen edlen Wein erwarteten; so möchte auch der Lebensherbst des Gefeierten ferner sonnig und reich an köstlichen Früchten sein, wie bisher. Ein donnerndes Hoch, ein lebhaftes Gläserklingen folgte diesen Worten. Als dritter Redner überbrachte General Budde, Chef der Eisenbahnabtheilung des grossen Generalstabs, in zündenden Worten die Glückwünsche seines Chefs und des gesammten Generalstabs, indem er zugleich eine diese Wünsche aussprechende Adresse überreichte, deren fein ausgeführte Zeichnung ihm den Faden für eine Anzahl sinniger Hinweise auf die Wirksamkeit des Jubilars in den zahlreichen und schwierigen Verhandlungen mit den obersten Militärbehörden über eisenbahn-militärische Dinge bot. Der Gedanke an die Adresse sei vor einiger Zeit auf der Konferenz der Mitglieder der Militäreisenbahnbehörden und Bahn-

---

*) Aus der Zahl der Erschienenen nennen wir den General der Infanterie v. Oberhoffer, die Generalleutnants v. Knappe und v. Wendrich, die Wirklichen Geheimeräthe Stölzel, Fischer und Wiebe, die Ministerial-Direktoren Schröder und Wehrmann, die Generale Budde und v. Schubert, die Wirklichen Geheimen Oberregierungsräthe Kräfft und v. d. Leyen, den Wirklichen Geheimen Oberbaurath Siegert, den Oberbaudirektor Kummer, den Eisenbahn-Präsidenten Jungnickel aus Altona, die Obersten v. Brandenstein, Fleck und v. Scheffer, die Oberstleutnants v. Alvensleben, Buchholtz, Deininger, Gerding und Mock, die Geheimeräthe Behrendt, Blum, Claus, Dresel, Housselle, Hobrecht, Koch, Kriesche, v. Misani, Müller, Petri, Reinhardt, Sarrazin, Sarre, Schneider, Scholkmann, Schürmann, Schwabe, Semler, Twele, G. W. Wolff und E. W. Wolff, Wrubel und Zimmermann, Oberbaurath zur Nieden, Baurath Peters und Eisenbahndirektor Textor-Lübeck. Von Männern der technischen Wissenschaft und Kunst führen wir an die Geheimeräthe Göring, Orth, Otzen, Reuleaux, Slaby, Professor Bubendey. Die Eisenbahn- und Kleinbahnwelt, Handel und Industrie war durch Namen wie Bachstein, Becker, Blauel, Contag, Gäderts, Glaser, Kemmann, Kolle, Köttgen, Lent, Lentz, Rütgers, Pintsch, Naglo, Rumschöttel, Schleifer, Schubart, Felix Schulze, Schwieger, Ströhler, Wächter u. a. vertreten.

bevollmächtigten entstanden. Die Zeichnung wird von einem Zifferblatt gekrönt, das die mitteleuropäische Zeit (M. E. Z.) zeigt, eine Errungenschaft, für die der Gefeierte seine ganze Kraft eingesetzt habe. Auf einem die Zeichnung durchziehenden Bande erblicken wir zunächst den Geburtstag des Jubilars, dessen Ermittlung Schwierigkeit gemacht und dessen erste Feststellung bei seiner grossen Jugendlichkeit Unglauben hervorgerufen habe. Dann sollen die Worte: „Eisenbahn-Betriebsordnung, Signalordnung, Militär-Transportordnung“ auf die Verdienste hinweisen, die sich Geheimerath Streckert um das Zustandekommen dieser hochwichtigen Arbeiten erworben. Redner erwähnte ferner Herrn Streckert's litterarische Mitarbeit an den gesammelten Schriften und Denkwürdigkeiten Moltke's. Dessen Wort von den Eisenbahnen als strategischer Waffe sei für die reiche Thätigkeit des Gefeierten ein rechter Leitstern gewesen. Die Zeichnung zeigt uns weiter auf der einen Seite das Dienstgebäude des Reichs-Eisenbahnamts in der Linkstrasse, auf der anderen das des Generalstabs, die „rothe Bude“, friedlich mit einander verbunden durch eine Signale tragende Brücke. Mit 68 Jahren habe der Jubilar in Braunschweig die 68. Konferenz der Militär-Eisenbahnbehörden und Bahnbevollmächtigten geleitet und werde sie hoffentlich noch recht lange leiten in demselben Geist wie bisher, unermüdlich, immer der erste bei der Arbeit und immer auch freudiger Theilnehmer an dem geselligen Zusammensein, stets voller Verständniss für die gemeinsamen Aufgaben der Eisenbahnen und des Heeres. Schon 1870 sei es gesagt worden, dass auch die Eisenbahnen ihren Antheil am Ruhme und Siege des Vaterlandes haben. Daran habe der Gefeierte seither in eifrigster Weise mitgearbeitet: Das Vaterland sei ihm und uns das höchste, das Vaterland lebe hoch! „Deutschland, Deutschland über Alles“ brauste nun durch den Saal. Geheimerath Gerstner widmete als langjähriger Kollege und Freund sein Glas dem Jubilar, seiner Familie und insbesondere seiner treuen Lebensgefährtin. Bald ergriff Geheimerath Streckert selbst das Wort, um für die Fülle der Ehrungen, die ihm in diesen Tagen zu theil geworden, aufs innigste zu danken. Er that es in der ihm eigenen feinen Weise, durch die die herzliche Freude über das ihm Dargebotene hindurchklang; er bezeichnete sich in seiner amtlichen Thätigkeit nur als ein Werkzeug im Dienst der Behörde, dankte seinen Vorgesetzten und Kollegen für alle Unterstützung, sprach von seiner Thätigkeit in den verschiedenen Fachvereinen, deren Wirken er immer als eine nothwendige Ergänzung des Studiums betrachtet habe und in denen die Pflege der Kollegialität eine so wohlthuende Stätte finde, er dankte dem General Budde, mit dem er 5 Jahre lang Schulter an Schulter gewirkt. Sein Lebensalter drücke ihn nicht, es käme nicht darauf an, wie alt man sei, sondern wie alt man sich fühle; aber doch denke er an das Wort des Psalmisten „Des Menschen Leben währet 70 Jahre, und wenn es hoch kommt, so sind es 80, und wenn es köstlich gewesen ist, so ist es Mühe und Arbeit gewesen.“ Sie allein verleihe dem Leben wahren Werth; er blicke jetzt auf eine 50jährige Thätigkeit im Eisenbahnwesen zurück und könne sich wohl als einen Veteranen desselben bezeichnen. Vor 50 Jahren sei er im technischen Centralbüro der Main-Weserbahn thätig gewesen, nebenbei habe er auch die Tarife von Station zu Station berechnen müssen, was bei der Vereinzelung der Eisenbahnen noch nicht so schwer gewesen sei — Deutschlands Bahnnetz habe damals etwa 5000 km umfasst, jetzt sei es mit Einschluss der Kleinbahnen auf 60000 angewachsen! Redner durchflog dann die seitdem verflossene Zeit und schloss mit einem nochmaligen herzlichen Dank an die Veranstalter des Festes, an alle, die sich jetzt um ihn versammelt, und bat mit ihm anzustossen auf das feste Zusammenhalten, die treue Freundschaft. Rede und Hoch fanden lebhaften Wiederhall in der Versammlung.

Nachdem so die Reihe der eigentlichen Festreden beendet, übernahm es Geheimerath Semler, von den zahlreichen aus der Ferne eingelaufenen Depeschen, unter denen sich auch eine Reihe poetischer Grüsse befanden, Mittheilung zu machen. Namentlich die Linienkommissionen und Eisenbahnbehörden waren hierbei zahlreich vertreten; zu den Glückwünschenden gehörte auch der Magistrat von Cassel, der Vaterstadt des Gefeierten, ferner Alfred Krupp-Essen, Haarmann-Osnabrück und eine Reihe alter Jugendfreunde, unter ihnen die Inhaber der bekannten Casseler Firma Breithaupt.

Lange noch blieb man nach Aufhebung der Tafel um den Jubilar in anregender Unterhaltung versammelt, und man trennte sich mit dem Bewusstsein, dass einem deutschen Eisenbahnmann von echtem Schrot und Korn die wohlverdiente Huldigung zu theil geworden sei und dass in der zahlreichen Theilnahme so vieler ausgezeichneter Männer der verschiedensten Berufskreise an dieser Feier eine Ehrung des ganzen deutschen Eisenbahnwesens liege. v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Maassregeln zur Verhütung von Eisenbahnunfällen.** Auf Anregung des Reichskanzlers hat der „Nordd. Allg. Ztg.“ zufolge das Reichseisenbahnamt die am Eisenbahnwesen hauptsächlich betheiligten Bundesregierungen eingeladen, über die Maassregeln, die aus Anlass der jüngsten schweren Unfälle etwa zu treffen sein werden, gemeinsam kommissarische Berathungen zu veranstalten.

— **Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten aus Anlass des Weihnachtsfestes.** Zur Erleichterung des diesjährigen Weihnachtsfestverkehrs wird die Geltungsdauer der am 18. Dezember und den folgenden Tagen gelösten gewöhnlichen Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer auf den preussischen und hessischen Staatseisenbahnen bis einschliesslich den 8. Januar verlängert. Die Rückfahrt muss bis um 12 Uhr Mitternacht des letzten Geltungstages angetreten und darf nach Ablauf dieser Frist nicht mehr unterbrochen werden. Eine Ausnahme macht: 1. der Verkehr mit den bayerischen, württembergischen und den badischen Staatseisenbahnen, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und den pfälzischen Eisenbahnen sowie der Durchgangsverkehr über diese Bahnen hinaus. Auf den Strecken dieser Bahnen erhalten die direkten Rückfahrkarten von kürzerer Geltungsdauer eine solche von 10 Tagen derart, dass letztere um 12 Uhr Mitternacht des 10. Tages erlischt; 2. der Verkehr mit den belgischen Bahnen. Auf den Strecken dieser Bahnen gelten die direkten Rückfahrkarten nur für die denselben aufgedruckte Dauer. Auf den preussischen und hessischen Staatseisenbahnen wird auch im Verkehr mit den unter 1 und 2 genannten Bahnen die Geltungsdauer der direkten Rückfahrkarten nach den eingangs gegebenen Vorschriften berechnet. Der Antritt der Hinreise hat am Lösungstage der Rückfahrkarten, spätestens — bei versäumter Abfahrt und eingeholter Bescheinigung des Stationsbeamten — am nächstfolgenden Tage stattzufinden. Der Reiseantritt an jedem beliebigen späteren Tage innerhalb der verlängerten Geltungsdauer der vom 18. Dezember ab gelösten Rückfahrkarten ist nicht zulässig.

— **Betriebsunfall auf der Berliner Stadtbahn.** Am Vormittag des 27. d. Mts. ist auf einen vor dem Bahnhofe Thiergarten haltenden Stadtbahnzug ein von Bellevue abgelassener zweiter Zug aufgefahren. Hierbei wurden — soweit bisher ermittelt — drei Personen leicht verletzt. Die Lokomotive des zweiten Zuges wurde leicht beschädigt. Der Unfall ist auf eine Störung in der elektrischen Blockeinrichtung zurückzuführen. Der Betrieb stockte etwa $1/4$ Stunde.

— **Der Gütertrajektbetrieb zwischen** den Stationen **Bingerbrück und Rüdesheim ist dauernd aufgehoben worden.**

— **Der Tag der Betriebseröffnung der Elberfelder Schwebebahn** hat erneut hinausgeschoben werden müssen. Die noch erforderlichen baulichen Ergänzungen werden sich nicht vor dem 15. Januar k. J. fertigstellen lassen, und da die Direktion der kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg beschlossen hat, die Bahn erst dem Verkehr zu übergeben, nachdem alle Arbeiten beendet sind, wird der Be-

trieb erst nach dem 15. Januar k. J. eröffnet werden können. Die Hauptarbeit wird durch die Verlängerung der Bahnsteige um 4 m über die Hallen hinaus verursacht. Es soll so der Möglichkeit von Unglücksfällen vorgebeugt werden, die dadurch entstehen könnten, dass bei grossem Andrange Personen über den Bahnsteig hinausgedrängt würden und so in die Wupper stürzten.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Oktober d. J. gelangten bei einer Bahnlänge von 5756 (1899: 5617) km 2478470 Personen und 1827644 t Güter zur Beförderung. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3749601 M., aus dem Güterverkehr 10284216 M., aus dem Gepäckverkehr 259613 M. und aus dem Thiertransport 262293 M., zusammen 14555723 M., gegenüber 13874720 M. im Oktober 1899. Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. beziffert sich die Gesammteinnahme auf 133366264 M., d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um 8821105 M.

— **Vergrösserung von Güterschuppen in Bayern.** Infolge Einführung des Staffeltarifs und der dadurch verursachten grösseren Stückgüteraufgabe mussten einige grössere Güterdienststellen in Bayern, wie z. B. Fürth, Regensburg, Würzburg, ihre Güterschuppen und zum Theil auch ihre Gleisanlagen vergrössern, was bei den ersteren beiden Stationen bereits geschehen ist. Auch in Erlangen macht sich die Nothwendigkeit einer Vergrösserung des Güterbahnhofs bemerkbar und soll im Frühjahr nächsten Jahres dazu geschritten werden. Der Umbau des ganzen Bahnhofs (Gleisanlagen) in Fürth soll im nächsten Jahre vor sich gehen.

— **Verschiebung des Bahnhofsgebäudes in Groschlattengrün zwischen Wiesau und Markt-Redwitz.** Bei Durchführung von Bahnhofserweiterungen bilden vielfach die vor Jahren erbauten Dienstgebäude ein Hinderniss, dessen nothwendige Beseitigung oder Umgehung oftmals nicht nur als kostspielige, sondern auch als betriebsstörende Bauvornahme misslich empfunden wird. Dies traf auch bei dem 14 m breiten und 9 m tiefen Betriebshauptgebäude vorgenannter Station zu, welches zum Zwecke der Herstellung eines Ueberholungsgleises von seinem derzeitigen Standorte entfernt werden musste. Von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und zwar unter Leitung des Oberingeniörs Ebert geschah dies in ähnlicher Weise, wie vor einigen Jahren bei den Dienstwohn- bezw. Betriebsgebäuden in Aschaffenburg und Schleissheim; dieser letzteren Verschiebung wohnten die damals in München versammelten Theilnehmer an der ordentlichen Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit grossem Interesse bei. Bei dieser Verschiebung mussten sowohl die Dienst- als auch die Wohnräume vorher geleert und verlassen werden, bei der in Groschlattengrün dagegen verblieben nicht nur die Wohnungsinhaber mit ihren Familien in ihren Wohnungen, sondern es wurde auch in den im Erdgeschoss befindlichen Diensträumen während der Verschiebung ununterbrochen weiter gearbeitet. Am 30. Oktober wurde das etwa 500 t schwere Gebäude bei denkbar schlechtestem Wetter um 4 cm gehoben und am Abend des folgenden Tages war die 10 m betragende Gesammtverschiebung bereits durchgeführt. Eine grosse Menge Zuschauer aus der Umgebung, ja selbst von Bayreuth und Eger waren herbeigeströmt, um das massive hohe Gebäude, aus dessen Fenstern die Bewohner ruhig herausschauten, aus dessen Kaminen die Rauchwolken in die Höhe stiegen und in welchem sich der Dienst in gewohnter Weise ruhig abwickelte, dahinrollen zu sehen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Oktober d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1826,11 (im Vorjahre 1786,38) km befördert 3218197 (3054841) Personen und 861051 (888532) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1772000 (1636888) M., im Güterverkehr 3460000 (3537361) M., aus sonstigen Quellen 350000 (377000) M., im ganzen 5582000 (5551249) M. Vom 1. April bis letzten Oktober d. J. betrugen die Einnahmen 35157000 M., gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 33668091 M. mehr 1488909 M.

— **Eisenbahnarbeiter-Wohnungen.** Am Flügelwege in Dresden-Friedrichstadt lässt jetzt die sächsische Staatseisenbahnverwaltung, wie die „Dresd. Ztg." schreibt, ein Wohnhaus für ihre Arbeiter bauen. Die darin gelegenen 24 Wohnungen werden voraussichtlich am 1. Juli 1901 beziehbar. Die Preise der einzelnen Wohnungen stellen sich nach vorläufiger Festsetzung wie folgt: kleine Wohnung, aus 1 Stube, 1 Kammer, Küche und Vorsaal bestehend: 190 M. im Erdgeschoss, 205 M. im 1. Obergeschoss, 195 M. im 2. Obergeschoss und 170 M. im 3 Obergeschoss; grössere Wohnung, aus 2 Stuben, 1 Kammer, Küche und Vorsaal bestehend: 230 M. im Erdgeschoss, 265 M. im 1. Obergeschoss, 250 M. im 2. Obergeschoss und 220 M. im 3. Obergeschoss. Die Wohnungen im 1. und 2. Obergeschoss sind mit Balkon versehen, ebenso die grösseren Dachwohnungen. Im Kellergeschoss des Hauses sind Waschküchen, Mangelraum sowie Badezellen vorgesehen; ausserdem soll jedem Miether ein Gartenraum zur Benutzung zugewiesen werden. Trockenboden und Trockenplatz sind ebenfalls vorhanden.

— **Die Einnahmen der badischen Bahnen** betrugen im Oktober nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehr 1964470 M. (gegen die provisorischen Einnahmen des Vorjahres mehr 109870 M.), aus dem Güterverkehr 4448020 (mehr 110080) M., aus sonstigen Quellen 426260 (weniger 5550) M., zusammen 6838750 (mehr 214400) M., Januar bis mit Oktober d. J. 63626640 M., mehr 5044050 M.

— **Ueber den Oder-Spreekanal und seinen Einfluss auf den Verkehr der Eisenbahnen** bringt die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" (Heft 22) einen Aufsatz des Regierungs- und Bauraths Sympher, aus dem wir das folgende entnehmen: Der Verkehr auf dem Oder-Spreekanal hat verhältnissmässig klein angefangen, hat sich aber von Jahr zu Jahr gesteigert, so dass er sich in den ersten neun Betriebsjahren fast vervierfacht hat. Im Jahre der Eröffnung, 1891, wurden 416000 t, im Jahre 1899 1679000 t befördert. Unter den Gütermengen befanden sich 1891 216000 t und 1899 965000 t Steinkohlen. „Die Entwickelung ist noch nicht abgeschlossen, aber dieser Kanal zeigt schon jetzt, wie ein neuzeitlich ausgestalteter und an geeignetem Orte angelegter Wasserweg selbst dort gewaltige Verkehrsmengen anzuziehen vermag, wo bis dahin ein alter, kleinschiffiger Kanal ein kümmerliches Dasein fristete und mit Recht den Gegnern Anlass zu der Behauptung zu geben schien, Wasserstrassen seien heutzutage überwundene Einrichtungen, denen neben den Eisenbahnen die Daseinsberechtigung fehle. Dabei handelt es sich auch nicht um einen abgabenfreien Fluss, sondern um einen mit Abgaben belegten Kanal, der bereits jetzt neben der Deckung der Unterhaltungskosten eine etwa 2prozentige Verzinsung des Baukapitals aufbringt."

Der von dem Oder-Spreekanal beeinflusste Eisenbahnverkehr zwischen dem Regierungsbezirk Oppeln einerseits und den Verkehrsbezirken Berlin, Provinz Brandenburg und den Elbhäfen andererseits hat allerdings in den ersten Jahren nach Eröffnung des Oder-Spreekanals abgenommen, indess keineswegs um die Gütermengen, welche der Oder-Spree- und der alte Friedrich-Wilhelmskanal zusammen befördert haben. Diese machten 1896 1256000 t aus, während der Eisenbahnverkehr in demselben Jahre von 1849000 t im Jahre 1890, dem letzten vor der Kanaleröffnung, auf 1382000 t oder um 25 % gesunken war. Nach dem Jahre 1896 ist jedoch wie bei den beiden genannten Kanälen, deren Gesammtverkehr 1899 auf 1798000 t gestiegen war, auch der Eisenbahnverkehr wieder im Zunehmen begriffen. Er betrug 1899 wieder 1746000 t. „Betrachtet man Berlin allein, wohin gemäss den gelegentlich des Rhein Elbekanal-Entwurfs angestellten Untersuchungen rechnungsmässig fast alle Güter auf den Wasserweg hätten abgelenkt werden können, so zeigt sich hier eine Abnahme von 1092000 t (darunter 974000 t Kohlen) im Jahre 1890 auf 745000 t (darunter 647000 t Kohlen) im Jahre 1896, und von da ab wieder eine Zunahme bis zum Jahre 1899 auf 874000 t (darunter 756000 t Kohlen). Die Abnahme hat hier demnach etwa ein Drittel oder genau 32 % betragen und ist zum Theil in den letzten drei Jahren schon wieder eingebracht. Unterscheidet man zwischen Kohlen als dem weitaus überwiegenden Massengut und allen übrigen Gütern, die vielfach zu höheren Eisenbahntarifen gefahren werden, so zeigt sich, dass fast der gesammte Verlust an Eisenbahnverkehr der Abnahme an Kohlen zuzuschreiben ist." Die Erfahrungen beim Oder-Spreekanal zeigen also, dass die Annahmen der Wasserbauverwaltung für die Entwickelung des Verkehrs auf dem Rhein-Elbekanal zutreffend sind, insbesondere „1. dass der Verkehr auf dem Kanal sich erst allmählich, aber schliesslich doch zu bedeutender Höhe entwickeln wird, 2. dass der Verlust an Eisenbahnverkehr und Einnahmen demgemäss allmählich eintritt und durch zuwachsenden Verkehr bald wieder ausgeglichen wird, so dass der Gesammtausfall höchstens ein Drittel (beim Rhein-Elbekanal war 30 % gesagt) des dem Kanal rechnungsmässig zufallenden Anfangsverkehrs beträgt, 3. dass den Eisenbahnen hauptsächlich grobe Massengüter, insbesondere Kohlen, entzogen werden, 4. dass durch den Kanal eine starke Zunahme des gesammten Güteraustausches zwischen den berührten Gegenden und damit eine wirthschaftliche Hebung der letzteren herbeigeführt wird, und 5. dass die Eisenbahnen entlastet werden, weniger durch starke Entziehung von Verkehr, als vielmehr durch Uebergang der sonst zu erwartenden Verkehrsvermehrung auf den neuen Wasserweg, wodurch auf eine längere Reihe von Jahren Erweiterungen der Bahnanlagen vermieden werden. Dieser Umstand mag zwar weniger von Bedeutung sein in den hier betrachteten Verkehrsbeziehungen, bildet aber einen Hauptgrund für die baldige Inangriffnahme des Rhein-Elbekanals. Wird dies als zutreffend anerkannt, so darf unter den obwaltenden Umständen auch einerseits auf eine

allmähliche, aber sichere Verkehrsentwickelung des Rhein-Elbekanals bestimmt gerechnet werden, während sich andererseits die Befürchtung vor unübersehbaren gewaltigen Ausfällen an Eisenbahneinnahmen als hinfällig erweist."

— **Danziger Eisenbahnarbeiterverein.** Der Verein hielt am 19. d. Mts. Abends seine diesjährige Hauptversammlung ab, welche von dem Vorsitzenden, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Deufel, mit herzlichen Worten der Begrüssung an die zahlreich erschienenen Mitglieder eröffnet wurde. Aus dem zunächst verlesenen Jahresberichte über die Thätigkeit und Entwickelung des Vereins in dem abgelaufenen 2. Geschäftsjahre ist zu entnehmen, dass er an Mitgliederzahl erheblich zugenommen hat. Diese betrug am 1. Oktober v. J. nur 416; es sind im Laufe des Jahres 372 neue Mitglieder eingetreten, während durch Ausscheiden und Tod 133 Mitglieder abgegangen sind, so dass der Verein am Jahresschlusse 655 Mitglieder zählte. Ausserdem gehören dem Vereine noch 52 zahlende, aber nicht stimmberechtigte Mitglieder (Beamte) an. Das Vereinsvermögen belief sich auf 1 674 ℳ, welcher Betrag zinstragend angelegt ist. Die Einnahmen haben im laufenden Geschäftsjahre 1 044 ℳ, die Ausgaben 321 ℳ betragen, so dass sich ein Ueberschuss von 723 ℳ ergibt. Geschenkweise ist dem Verein ein Betrag von 100 ℳ zugewendet worden. Alsdann hielt der Vorsitzende des vor etwa Jahresfrist auf Anregung des Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé (jetzt in Frankfurt a. M.) gegründeten Spar- und Vorschussvereins für die Bediensteten im Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig, Eisenbahnsekretär Schummel, einen kurz gefassten Vortrag über die Zwecke und Ziele dieses Vereins, welcher in der kurzen Zeit seines Bestehens bereits gegen 1000 Mitglieder zählt und auch schon etwa 20 000 ℳ aufgebracht hat, die an Vereinsmitglieder ausgeliehen seien. Redner betonte hierbei u. a., dass die günstige Entwickelung des Vereins im wesentlichen darauf zurückgeführt werden könne, dass auch der gegenwärtige Präsident der Eisenbahndirektion Danzig, Herr Greinert, dem Vereine ein grosses Interesse entgegengebracht und mehrfache Erleichterungen zugelassen habe, welche auf die geschäftliche Behandlung der Vereinsangelegenheiten von günstigem Einflusse gewesen sind. Redner schloss mit einer Einladung an die Anwesenden, dem Spar- und Vorschussvereine als Mitglieder beizutreten. Hierauf sprach dann der Vereinsvorsitzende über die Beschaffung billiger Kohlen für die Mitglieder des Eisenbahnarbeitervereins und theilte u. a. mit, dass die erforderlichen Schritte dieserhalb bereits in die Wege geleitet seien und ein günstiger Ausgang zu erwarten stehe. Nach einer Besprechung über die auf dem Danziger Hauptbahnhofe, dem Rangirbahnhofe und dem Legethorbahnhofe geplanten Wohlfahrtseinrichtungen (Kantinen), deren Errichtung wegen Mangel an geeigneten Räumlichkeiten bis jetzt noch nicht hat erfolgen können, wurde die Versammlung geschlossen, nachdem vorher noch aus der Mitte derselben auf den Vorsitzenden ein Hoch ausgebracht worden war.

— **Personalnachrichten.** Der Gerichtsassessor Abel in Kattowitz ist unter Ernennung zum Regierungsassessor dauernd zur preussischen Staatseisenbahnverwaltung übernommen. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Martin ist der Eisenbahndirektion in Berlin zur Beschäftigung überwiesen und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Rascher in Charlottenburg die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Der Vorstand der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, Betriebsdirektor Karl Seiz, ist unter Anerkennung seiner bisherigen treugeleisteten Dienste auf sein Ansuchen bis zur Wiederherstellung seiner Gesundheit in den Ruhestand versetzt und Oberbaurath Oswald Engler bei der Generaldirektion unter Verleihung des Titels „Betriebsdirektor" zum Vorstand der Betriebsabtheilung ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aenderung des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements.** Die mannigfachen Vortheile, welche das Pariser Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr den Verfrachtern bieten wird, lassen es als geboten erscheinen, die gleichzeitige Einführung ähnlicher Bestimmungen auch im inneren Verkehre Oesterreich-Ungarns durch entsprechende Abänderung des Eisenbahn-Betriebsreglements in Aussicht zu nehmen.

Wenngleich sich infolge der noch immer ausstehenden Zustimmung Italiens ein bestimmter Zeitpunkt für das Inslebentreten des genannten Zusatzübereinkommens nicht angeben lässt, so werden gleichwohl seitens der österreichischen Regierung schon jetzt alle Einleitungen getroffen, um seiner Zeit mit den erforderlichen Abänderungen des Betriebsreglements unverweilt vorgehen zu können. Zu diesem Behufe wurde der Entwurf eines V. Nachtrages zu dem Betriebsreglement ausgearbeitet, welcher ausserdem den Zweck verfolgt, die Bestimmungen desselben auch hinsichtlich des Güterverkehres mit jenen der neuen deutschen Verkehrsordnung wo immer thunlich in Uebereinstimmung zu bringen. In diesem Entwurfe sind überdies einige andere Ergänzungen von weniger weittragender Bedeutung in Antrag gebracht. Der fragliche Nachtragsentwurf steht auf der Tagesordnung der am 30. d. Mts. stattfindenden Sitzung des Staatseisenbahnraths.

— **Der Kaufschillingsrest der Südbahn.** Für den Ankauf des ehemaligen südlichen Staatsbahnnetzes, welches die Südbahn in den fünfziger Jahren erworben hatte, haftet noch eine restliche Kaufschillingsforderung des Staates. Sie beträgt ungefähr 58 000 000 Kr. und soll nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde in der folgenden Weise getilgt werden: Die Südbahn zahlt an den Staat ein Zehntel des Roherträgnisses, soweit es 214 000 Kr. für die Meile übersteigt, und ein Viertel des Roherträgnisses, soweit es 220 000 Kr. für die Meile übersteigt. Diese Bestimmung der Konzession hat zu einer Verschiedenheit der Auffassung zwischen der Regierung und der Südbahn geführt. Die Südbahn stützte sich auf eine weitere Bestimmung der Konzession, nach welcher die Zahlung des Zehntels bezw. Viertels des Roherträgnisses über 214 000 Kr. und 220 000 Kr. in dem Maasse nicht stattfindet, als es zur Entrichtung der Einkommensteuer verwendet werden müsste. Die Regierung hat diese Auffassung bestritten, und es kam zu einem Schiedsspruche, durch welchen folgende Rechtslage geschaffen wurde: Die Südbahn ist berechtigt, dieses Zehntel bezw. Viertel des Roherträgnisses zur Zahlung der ganzen landesfürstlichen Einkommensteuer zu verwenden. Dagegen ist sie nur berechtigt, die Hälfte der Landesumlagen und Kommunalsteuern zu Lasten des Roherträgnisses zu berechnen. Auf Grund dieses Schiedsspruches und bei dem jetzigen Stande der Roheinnahmen dürfte die Südbahn für das Jahr 1900 ungefähr 3 000 000 Kr. auf den Kaufschilling zurückzuzahlen haben. Diese Last wurde bisher aus dem Betriebsertrage gedeckt. Zum Zwecke der Herabminderung dieser empfindlichen Belastung der Betriebsrechnungen wurden, wie bekannt, Verhandlungen mit der Regierung eingeleitet. Diese sind soweit vorgeschritten, dass ein baldiger befriedigender Abschluss derselben erwartet werden kann.

Zwei Lösungen ergaben sich in Bezug auf die anzustrebenden Erleichterungen; die eine war die Ueberweisung der jährlichen nach dem Roherträgnisse zu berechnenden Rückzahlungsraten, welche bisher aus dem Betriebsergebnisse bestritten wurden, auf Kapitalkonto, die zweite die sofortige Rückzahlung der in Zukunft fällig werdenden Annuitäten. Die Verhandlungen bewegen sich auf letzterer Grundlage. Doch wird zunächst lediglich die Berichtigung der in den nächsten fünf Jahren fällig werdenden Rückzahlungsraten ins Auge gefasst. Die Südbahn soll Zeitungsnachrichten zufolge auf Rechnung der für die nächsten fünf Jahre fällig werdenden Rückzahlungsraten einen Betrag von 15 000 000 Kr. an die Regierung zahlen und werden ihr — voraussichtlich nach Ablauf des fünfjährigen Zeitraumes bei der Ratenzahlung des sechsten Jahres — 4 % Zinsen vergütet werden. Für die Kaufschillingsforderung hat nämlich die Südbahn an den Staat keine Zinsen zu entrichten. Die Erleichterung, welche durch diese Rückzahlungsweise zu Gunsten der Aktionäre geschaffen würde, bestände darin, dass, während bisher die Rückzahlungsrate im letzten Jahre mit 2 400 000 Kr. die Betriebseinnahmen belastete und sich für 1900 auf etwa 3 000 000 Kr. stellen würde, der Betrieb nach dem in Aussicht stehenden Abkommen in den nächsten fünf Jahren nur mit den Zinsen des Nennbetrages der zu begebenden Prioritäten der 4 prozentigen Investitionsanleihe, also mit annähernd 700 000 Kr., belastet würde. Nach Ablauf dieser fünf Jahre soll wieder die Rückzahlung nach Maassgabe des Rohertrages, jedoch zu Lasten des Kapitalskonto, eintreten.

Von der Südbahnverwaltung wird über den Gang der Verhandlungen folgendes verlautbart: In den letzten Tagen wurden in der Presse wiederholt Mittheilungen über Verhandlungen zwischen der Regierung und der Südbahn in betreff einer Aenderung in den Bedingungen über die Rückzahlung des Kaufschillingsrestes gebracht. Solche Verhandlungen sind thatsächlich eingeleitet worden, haben aber bisher noch nicht ihren Abschluss gefunden und dürften hierzu noch einige Zeit beanspruchen. Bei dieser Sachlage ist es selbstverständlich, dass es zur Feststellung von Einzelheiten noch nicht gekommen ist und dass die hierüber in die Oeffentlichkeit gedrungenen Mittheilungen und die daran geknüpften Folgerungen der Verbürgtheit entbehren.

— **Zur Verstaatlichung der Mühlkreisbahn.** Die Konzessionsurkunde der Mühlkreisbahnunternehmung vom Jahre

1886 enthält im § 11 die Bestimmung, der Staat behalte sich das Recht der Einlösung für den Fall der Uebernahme des Bahnbetriebes vor, für welchen Fall die Besitzer der Prioritätsaktien eine 4 prozentige abzugsfreie Rente oder eine dementsprechende Ablösungssumme erhalten. Als es nun zu Unterhandlungen, betreffend die Uebernahme des Betriebes durch den Staat kam, wurde am 23. Juni d. J. eine Generalversammlung abgehalten, welche mit 1 576 gegen 225 Stimmen den Beschluss fasste, eine nur 3,5 prozentige statt 4 prozentige Ablösungsrente anzunehmen. Sämmtliche 225 Stimmen der Minderheit gehörten der ehemaligen Betriebspächterin der Mühlkreisbahn an. Sie allein brachte einen Ministerialrekurs ein, zugleich aber auch beim Landesgericht Linz eine Klage mit dem Begehren: der Beschluss der Mehrheit sei bezüglich der der Minderheit gehörigen Aktien ungültig und rechtsunwirksam, und es sei die Mehrheit der Generalversammlung nicht berechtigt, eine geringere Ablösungsentschädigung als 4 % zu vereinbaren. Diese Klage wurde damit begründet, dass die Konzessionsurkunde vom Jahre 1886 im „Reichsgesetzblatt" verlautbart wurde, daher Gesetzeskraft erlangte und dass die Klägerin als Aktionärin in ihrem Privatrechte um 0,5 %, bei ihr 48 000 Kr., geschädigt werde. Diesen Ausführungen gegenüber wendete der Vertreter der Mühlkreisbahn die Unzulässigkeit des Rechtsweges und die völlige Unstichhaltigkeit ein. Das Landesgericht Linz wies auch das Klagebegehren ab und das Oberlandesgericht erkannte auf Abweisung der Berufung und Bestätigung der ersten Urtheils. Die Begründung lautet: Durch die Veröffentlichung der Konzession im „Reichsgesetzblatt" hat kein Aktionär für sich ein Recht erworben, denn es handelt sich um ein Privilegiengesetz, welches eine Einschränkung der Ablösungsziffer nicht hindert. Hieraus sowie aus dem klaren Wortlaut der Statuten erhellt, dass nur die Konzessionäre ein Privatrecht erworben haben, nicht aber die Aktionäre; Klägerin hat demnach nie ein Sonderrecht erlangt, sie konnte auch in einem solchen nicht verletzt werden. Bemerkt sei, dass inzwischen auch ihr Einspruch vom Eisenbahn-, vom Justiz- und vom Finanzministerium abgewiesen wurde.

— **Der Fahrpark und der Güterverkehr der Eisenbahnen.** Die Aufmerksamkeit, welche die meisten Eisenbahngesellschaften — die Staatseisenbahnverwaltung voran — der ausgiebigen Vermehrung des Fahrparkes zuwenden, hat eine sehr erhebliche Zunahme der für den Güterverkehr verfügbaren Betriebsmittel zur Folge gehabt, so dass dem Uebelstande des Wagenmangels zum grossen Theile begegnet wurde. Es stehen für den diesjährigen Herbstverkehr gegenüber demjenigen vorigen Jahres auf allen österreichischen Bahnen im ganzen um rund 5 500 Güterwagen mehr zur Verfügung. Was den Braunkohlenverkehr anbelangt, so verfügen die österreichischen Staatsbahnen dieses Jahr um 2 800 Güterwagen, die an diesem Verkehre betheiligten Privatbahnen um rund 700 Güterwagen mehr als im Vorjahre.

— **Frankirungsmarken für ermässigtes Eilgut.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat im Jahre 1898 Frankirungsmarken zu 50 Heller zum Zwecke der Bezahlung der Frachtgebühren für einzelne Stücke ermässigten Eilguts im Gewichte bis zu 10 kg auf Entfernungen bis 330 km oder für solche Stücke im Gewichte bis zu 20 kg auf Entfernungen bis zu 160 km eingeführt. Im Interesse der Ausgestaltung dieses überaus einfachen Abfertigungsverfahrens ist in Aussicht genommen, die Verwendung der auf den Betrag von 50 Heller lautenden Einheitsmarken ab 1. Januar k. J. derart auszudehnen, dass mit dieser Marke fortan auch die Frachtgebühren bei Stücken ermässigten Eilguts im Gewichte bis zu 10 kg auf Entfernungen bis 400 km (statt 330 km) oder bei solchen Stücken im Gewicht bis zu 20 kg auf Entfernungen bis zu 200 km (statt 160 km) frankirt werden können. Gleichzeitig soll die Verwendung der erwähnten Marken auch für einzelne Stücke gewöhnlichen Eilguts und zwar bis zum Gewicht von 10 kg auf Entfernungen bis 200 km oder bis zum Gewicht von 20 kg auf Entfernungen bis 100 km zugelassen werden.

— **Schnellzugverbindung zwischen Galizien und Böhmen.** Die zwischen dem Eisenbahnministerium und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft dieserhalb gepflogenen Verhandlungen haben vorläufig zu dem Ergebnisse geführt, dass die Verwaltung der Gesellschaft sich bereit erklärte, vom 1. Mai 1901 an durch Einlegung eines neuen Schnellzuges von Böhm.-Trübau bis Prag im Anschlusse an die Züge Prerau-Olmütz und Olmütz-Böhm.-Trübau eine direkte Zugverbindung in der Richtung von Russland und Galizien nach Prag herzustellen.

— **Rettungswagen.** Die Wiener freiwillige Rettungsgesellschaft hat einen ihr von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellten Güterwagen als „Sanitätsambulanzwagen" umgestaltet, welcher in der Station Hauptzollamt der Wiener Stadtbahn in Bereitschaft gehalten werden wird und zur Hilfeleistung bei Unfällen dienen soll. Im Wagen sieht man auf eisernen Gestellen acht Tragbahren, je zwei übereinander, ferner einen vollständigen grossen Sanitätskasten mit reichlichem Material: einen Schienensack, zwei eingerichtete Verbandtischchen, auf Gestellen untergebrachtes verschiedenartiges Sanitätsmaterial, einen Waschtisch, einen Stiegensessel, vier Feldsessel, einen Meidingerofen usw. Unterhalb des Wagens befindet sich eine auch von innen leicht zugängliche „Trommel" mit Fackeln, Riemen, Stricken, Wasserkannen, Feuereimern, Oelkannen, Holz und Kohle sowie anderen Geräthschaften. Um die Aus- und Einladung von Verunglückten zu erleichtern, sind zwei breite Thüren sowie abnehmbare Eisengalerien angebracht. Aus den beiden mit Verbandzeug gefüllten Kästen kann mit Leichtigkeit ein Operationstisch hergestellt und auf diesem allenfalls schon während der Fahrt eine Operation ausgeführt werden. Die erwähnte Trommel ist versenkungsartig derart angebracht, dass man sofort beim Halten des Hilfszuges schon von aussen alles zur Beleuchtung der Strecke und zum Heben der Verunglückten erforderliche dem Wagen entnehmen kann. Alle im Wagen untergebrachten Gegenstände sind verlässlich befestigt, so dass sie auch bei starkem Rütteln nicht umgeworfen werden können. Zum Schutze der Verletzten wurden an den auch als Betten verwendbaren Tragbahren abnehmbare Gitter angebracht. Dieser Wagen bildet nur einen Theil eines Hilfszuges, der in der Station Hauptzollamt stets in Bereitschaft steht und binnen wenigen Minuten zur Abfahrt an die Stelle eines Eisenbahnunfalls fertig sein soll, der aus vier Wagen — dem Sanitätsambulanzwagen für die Schwerverletzten, einem Personenwagen für Leichtverletzte und Aerzte und zwei Gepäckwagen für Material — zusammengesetzt ist.

Dem Vernehmen nach wird die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen innerhalb der nächsten drei Jahre 46 solcher Ambulanzwagen einrichten und auf die grösseren Stationen zur Bereitstellung vertheilen.

— **Zum Ausbau des bosnischen Bahnnetzes.** Die Handelskammer Zara hat sich in ihrer letzten Sitzung mit dem Bahnprojekte Novi-Knin beschäftigt und beschlossen, der Regierung hierüber eine Denkschrift vorzulegen. Wenn diese Verbindung hergestellt wäre, könnte das schon beschlossene Gesetz betreffend den Bau der Strecke Zara-Knin endlich ausgeführt werden. Ueberhaupt würde sich leicht eine Privatgesellschaft finden, die auf eigene Kosten die letztere Strecke erbauen würde, denn dadurch würde Zara der bedeutendste dalmatiner Hafen werden.

— **Beiträge zu Eisenbahnbauten** können von den Gemeinden, die solche Beiträge beschliessen, im Sinne der Bestimmungen des ungarischen Gesetzartikels IV von 1888 nur dann gefordert werden, wenn der bezügliche Gemeindebeschluss von der Regierung genehmigt wurde. In einem einzelnen Falle waren in dem die Betragsleistung zusagenden Beschlusse auch die Termine kalendermässig festgestellt, an welchen die bewilligten Beträge der Bahn zur Verfügung gestellt werden sollten; von der Regierung erfolgte jedoch die Genehmigung dieses Beschlusses erst, nachdem die derart festgesetzten Zahlungstermine bereits verstrichen waren. Das betreffende Munizipium verweigerte aus diesem Grunde die Zahlung der geforderten Verzugszinsen mit dem Hinweise darauf, dass von einer Fälligkeit der Subventionsbeiträge vor der Genehmigung dieses Beschlusses nicht die Rede sein könne. Die königliche Kurie trat dieser Rechtsauffassung des verklagten Munizipiums bei und wies die Klage der Bahngesellschaft um Entrichtung der Verzugszinsen ab.

— **Veränderungen im ungarischen Handelsministerium.** Der Ministerialrath Kilényi, der seit 25 Jahren Leiter der Eisenbahntarifsektion des ungarischen Handelsministeriums ist und namentlich in den Ausgleichsverhandlungen mit Oesterreich eine hervorragende Rolle gespielt hat, tritt, wie verlautet, zu Ende dieses Jahres in den Ruhestand; doch wird dieser ausgezeichnete Fachmann auch nachher mit dem Handelsministerium in Verbindung bleiben, da der Handelsminister dem Vernehmen nach sich vorbehalten hat, demselben bei den Verhandlungen über die Erneuerung der Handelsverträge gewisse Aufgaben zu übertragen. Nach dem Rücktritt Kilényi's wird die Tarifsektion mit der unter der Leitung des Ministerialrathes Mándy stehenden Eisenbahnhauptsektion verschmolzen werden.

Vereinsausland.

— **Die Verstaatlichungsfrage in Frankreich** kam in der Kammersitzung vom 22. November wieder einmal zur Sprache. Es handelte sich besonders um den Rückkauf der französisch-

algerischen Gesellschaft, die unter gerichtliche Liquidation gestellt ist. Im Laufe der Erörterungen wurde der Minister der öffentlichen Arbeiten gefragt, ob er nicht schon Unterhandlungen mit anderen Eisenbahngesellschaften angeknüpft habe. Der Minister antwortete, wie bei früheren Verstaatlichungsanregungen, ausweichend; die Kammer könne sich heute nicht über die Betriebsfrage aussprechen, welche den Gegenstand einer gründlichen Untersuchung bilden müsse. Der Abg. Bourrat, der vorigen Winter als Kommissionsberichterstatter so eifrig, aber vergeblich den Rückkauf verfocht, drang von neuem in den Minister und erklärte: „Wir verlangen von Ihnen, dass Sie sich verpflichten, den Staatsbetrieb einzuführen," worauf der Minister erwiderte: Die Regierung könne keine andere Verpflichtung eingehen, als die, die Frage binnen kurzer Frist der Kammer zu unterbreiten. Der Abg. Pelletan, ebenfalls ein eifriger Anhänger der Verstaatlichung, erinnerte daran, dass, als vor 20 Jahren der Staat Eisenbahnlinien in Frankreich zurückkaufte, die Kammer dahin entschied, dass ihr Betrieb durch den Staat gesichert werden sollte und nicht durch die Orléansbahngesellschaft, wie man es im Ministerium der öffentlichen Arbeiten wollte. So sei das Staatsbahnnetz geschaffen worden. Der Minister bemerkte weiter, die Regierung habe, so weit der Rückkauf der französisch-algerischen Gesellschaft in Betracht komme, die Frage des Rückkaufs des algerischen Netzes offen gelassen. Eine Reihe von Abgeordneten brachten Zusatzanträge ein, welche den vorläufigen Staatsbetrieb auf jener Bahn bezwecken. Der Minister erklärte, wenn der Rückkauf vor dem 1. Januar bewerkstelligt werde, würde der Staat vorläufig den Betrieb übernehmen.

— **Betreffs der Entgleisung des Süd-Expresszuges** bei Dax sind die beiden Untersuchungen durch das französische Eisenbahnministerium und die Staatsanwaltschaft noch im Gange. Es verlohnt indessen nicht, auf alle die Anschuldigungen wegen angeblich schlechten Zustandes der Strecke, zu wenig Streckenpersonal usw. einzugehen. Von der Südbahn wird jetzt in gewissem Maasse zugegeben, dass der betheiligte Maschinenführer schon eine Art Warnung eingereicht hatte. Ein hoher Beamter der Südbahngesellschaft erklärte auf Befragen dem „Temps", trotz des andauernden Regens sei die Strecke nicht im geringsten beschädigt, sondern durchaus solide gewesen. Die Strecke sei erst im vergangenen Juli wieder vollständig in Stand gesetzt und so ausgiebig wie möglich überwacht worden. Wenn der „Temps" den Herren sagen lässt, die Strecke sei neu und bestehe erst seit zwei Jahren, so kann sich dies nur auf einen etwaigen Umbau beziehen, da die Strecke Bayonne-Dax schon im Jahre 1855 eröffnet ist. Der Führer Boussié führte den Südexpress erst seit 13. November; an demselben Tage war ein Ingeniör der Gesellschaft beauftragt, mit auf der Maschine zu fahren, um den Ursachen nachzugehen, welche mehrmals Verspätungen hervorgerufen hatten. Der Ingeniör bestieg die Maschine in Dax und auf seine Frage an den Maschinenführer, ob bisher etwas ungewöhnliches vorgekommen sei, antwortete dieser, er habe zwei oder drei Stösse verspürt an Stellen, welche übrigens nicht mit jener des Unfalls zusammentreffen. Man schrieb die Stösse den gewöhnlichen Gründen zu: Schwankungen in den Krümmungen, Passiren einer Steigung usw. Doch befahl der Ingeniör dem Führer, diese „Stösse" in seinem Bericht zu erwähnen. Dabei sei bemerkenswerth, dass der erste Eindruck des Führers sich etwas änderte; denn er schrieb in seinen Zugbericht, „dass er dreimal geglaubt habe, zu entgleisen". Vielleicht habe ihn seine erste Fahrt mit so grosser Schnelligkeit erregt. Denn wenn er wirklich zu entgleisen geglaubt hätte, so hätte er nach den Betriebsvorschriften unverzüglich die örtlichen Behörden benachrichtigen müssen. Wie dem auch sei, der Bericht ging seinen vorschriftsmässigen Weg, und obwohl auf keinem anderen Bericht der Maschinenführer (es sind ihrer mehrere, die abwechselnd den Südexpress führen) ähnliche Vorkommnisse gemeldet wurden, sollte jener Boussié's den Streckeningeniören übermittelt werden, als das Unglück eintrat. Erwähnt sei noch, dass die s. Zt. als bei dem Unfall in Verlust gerathen gemeldete Schatulle der verunglückten Herzogin Canevaro, welche Schmucksachen von bedeutendem Werthe enthielt, in einem der zertrümmerten Wagen gefunden worden ist.

— **Der Zusammenstoss von Choisy-le-Roi.** Fünf Bahnangestellte sind in dieser Angelegenheit beschuldigt und in Untersuchung gezogen: der Angestellte, welcher das ihm anvertraute Signal auf „freie Bahn" stellte und dann auf Befehl des Souschefs des Bahnhofs zur Aushülfe beim Gepäckeinladen ging, der Souschef und der Chef des Bahnhofs von Choisy, der Oberinspektor und der Nebeninspektor des Betriebsdienstes.

— **Neue Eisenbahnverbindung zwischen Frankreich und Spanien.** Eine Vereinigung französischer und deutscher Kapitalisten beabsichtigt der „Schweiz. Bauztg." zufolge die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen Frankreich und Spanien, und zwar von Sérida (Departement Hautes-Pyrénées, Landschaft Bearne) aus mit theilweiser Benutzung des Aranflussthales. Ein in die Linie fallender Tunnel durch den Pyrenäengebirgsstock erhält eine Länge von 3800 m. Die Bahn soll elektrisch betrieben werden, und zwar auf französischem Gebiete durch Ausnutzung von 34 Wasserfällen der Garonne und auf spanischem Gebiete durch eine solche des mächtigen Gebirgswassers Noguera-Ribagorzana. Die technische Bearbeitung des Projektes ist dem als Erbauer von Gebirgsbahnen bekannten Civilingeniör Louis Rouvière übertragen worden.

— **Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.** Nach den Wahlvorschlägen für die fünf Generaldirektoren wird der „Kantönligeist" wieder laut. Namentlich im Kanton Waadt beschwert man sich, dass kein Waadtländer bestimmt sei. Die „Ostschweiz" hatte einen Vertreter für den ostschweizerischen Landestheil verlangt und streitet dabei gegen den Westen, verurtheilt aber selbst den „Kantonesenstandpunkt", von welchem man zu 25 Generaldirektoren komme.

— **Jungfraubahn.** Die „Schweizer Bahnen" veröffentlichen über den jetzigen Stand des Unternehmens und insbesondere des Tunnelbaues interessante Angaben, denen wir folgendes entnehmen: Nach Fertigstellung der Strecke Eigergletscher-Rothstock, die am 3. August 1899 dem Betriebe übergeben werden konnte, wurde der Weiterbau des Tunnels über die Station Rothstock (km 2,890) hinaus am 1. November 1899 in vollem Umfange wieder aufgenommen und bis Mitte Mai 1900, wo er bis zu km 3,363 gediehen war, weitergeführt. Man hatte demnach in 6½ Monaten einen Fortschritt von 473 m oder, bei durchschnittlich 25 monatlichen Arbeitstagen, eine durchschnittliche Tagesleistung von 2,89 m.

Der nächste Seitenstollen wird bei km 3,630 herausgeschlagen. Bis zu seiner Fertigstellung muss aller Materialauswurf durch den Seitenstollen bei km 2,890 (Station Rothstock, 2 522 m ü. M.) erfolgen. Es hätten somit während der Betriebszeit 1 900 Personen- und Materialbeförderung durch den gleichen Stollen gehen müssen, was zu Unzuträglichkeiten und Unfällen hätte führen können. Man war deshalb gezwungen, auch im Sommer 1900 den Tunnelbau einzustellen. Erst am 1. Oktober letzthin konnte er wieder aufgenommen werden und schreitet nun rüstig vorwärts. Es wird, wie früher, in drei achtstündigen Schichten, bei Tag und Nacht gearbeitet. Sämmtliche Wintervorräthe für die Mannschaft von 80 bis 90 Köpfen sind am Eigergletscher schon eingelagert, ebenso die Sprengmaterialien. Zum leichteren Forttransport des losgesprengten Gesteins, der bei einem Gefälle von 25 ‰ nicht ohne Schwierigkeiten ist, wurde im Oktober eine Drahtseil-Fördermaschine mit elektrischem Antriebe eingebaut, die es ermöglicht, die bisherige Leistung zu erhöhen. Da die nächste Station „Eigerwand" (2 867,6 m ü. M.) bei km 4,400 zu liegen kommen wird, sind also von km 3 363 an bis dahin noch 1 037 m Tunnel vorzutreiben, was einen Zeitraum von rund 14 Monaten beansprucht (Oktober 1900 bis Dezember 1901). Dagegen wird man bei km 3,630, wo der nächste Seitenstollen beginnen soll, schon Ende Januar 1901 anlangen. Es wird somit während der Betriebszeit 1901 der Tunnelbau sehr wahrscheinlich nicht wieder eingestellt werden müssen, da ja die Materialförderung dann durch den neuen Stollen gehen kann.

Auf die Station Eigerwand wird die Station Eismeer (bei km 5,800, 3 161 m ü. M., folgen. Die zwischen beiden zu überwindende Tunnelstrecke beträgt 1 400 m. Station Eismeer wird die höchstgelegene und wohl interessanteste Eisenbahnstation von ganz Europa bilden.

— **Deutsche Ortsnamen in der Westschweiz.** Bekanntlich wird seit einiger Zeit von deutsch-schweizerischer Seite Klage geführt wegen Verwelschung von Ortsnamen durch Post und Eisenbahnen. Laut Verfügung der Oberpostdirektion sind nunmehr eine grössere Anzahl in den Postkreisen Lausanne und Neufchâtel gelegene Ortschaften als deutsche Poststellen bezeichnet und sollen in Zukunft deutsche Poststempel und deutsche Posttafeln verwenden. Bei einigen gemischtsprachigen, aber mehrheitlich deutschsprechenden Poststellen wird die französische Ortsbezeichnung in Klammern beigefügt, so: Murten (Morat), Biel (Bienne), Leuk (Loèche), während umgekehrt bei Sierre der deutsche Ortsname Siders als Nebenbezeichnung erscheint. Mit der Verfügung gibt man, wie der Berner „Bund" betont, der deutschsprechenden Bevölkerung, was ihr gebührt.

— **Zur Einführung der Fahrkartensteuer** in Russland **zum Besten des Rothen Kreuzes** lässt sich die amtliche „Handels- und Industriezeitung" Nr. 226 in einem Artikel vernehmen, der durch sein eigenartiges Pathos auffällt. Mit ganz besonderer Begeisterung rühmt das Blatt die segensreiche Thätigkeit, führt aus, wie das „Rothe Kreuz" in Russland seine

Thätigkeit keineswegs nur auf blutigen Schlachtfeldern und in überfüllten Krankenhäusern an verwundeten Soldaten übt, sondern, dass sie sich auch auf Friedenszeiten erstreckt und in den Dienst der allgemeinen Menschenliebe stellt und dabei ebenso segensreich wie zu Zeiten des Krieges wirkt.

Wozu die rührselige Schilderung des wohlthätigen Wirkens des Rothen Kreuzes nothwendig, erfährt der Leser des amtlichen Organs bald; denn die Gesellschaft braucht Geld, um all' das gute, das ihr Programm vorsieht, auch ausführen zu können. Da ist denn der geniale Finanzminister auf den Gedanken gekommen, die Fahrkarten zu besteuern, und zwar ist beschlossen worden, vom 15. November d. J. an von den Reisenden eine Steuer im Betrage von 5 Kop. für eine Fahrkarte zum Besten des Rothen Kreuzes zu erheben. Die Steuer haben alle Reisenden der I. und II. Klasse, wenn die Fahrt 2 R. und mehr kostet, und der III. Klasse, wenn die Fahrt 8 R. und mehr kostet, zu erlegen. Hiermit sind Reisende gemeint, welche auf bezahlte Fahrkarten reisen. Die Reisenden I. und II. Klasse, welche auf unbezahlte Fahrkarten oder Sommerkarten reisen, zahlen in den Fällen ebenso die Steuer, wenn sie ihre Fahrtausweise in der Stationskasse behufs Erhalts einer Ergänzungsfahrkarte für Schnellzüge oder einer Platzkarte vorweisen. Die Reisenden der IV. Klasse werden nicht mit der Fahrkartensteuer belastet, ebenso nicht die Reisenden, die in Militärangelegenheiten reisen. Kinder unter 10 Jahren, die keine Fahrkarte zu lösen brauchen, sind auch von der Zahlung der Fahrkartensteuer befreit. Die Beamten usw. der Kriegs- und Marineverwaltung, die Fahrvergünstigungen geniessen, müssen wie alle anderen die Steuer bezahlen. Ist die Steuer entrichtet, so wird die Fahrkarte in der Stationskasse mit einem besonderen Stempel abgestempelt. Wie aus diesen Regeln hervorgeht, zieht das Finanzministerium nur die wohlhabenden Gesellschaftsklassen zur Zahlung der Fahrkartensteuer heran; die Reisenden der IV. Klasse haben nach wie vor nichts zu zahlen und auch ungefähr 98 % der Reisenden der III. Klasse unterliegen nicht der Fahrkartensteuer. Das reisende Publikum wird die kleine Zubusse kaum merken, aber die Gesellschaft des Rothen Kreuzes kann nach Schätzung des Finanzministers eine Einnahme von gegen 250 000 R. jährlich haben.

Findig ist es zweifellos, die vorgedachte Quelle anzuzapfen, aber es ist auch gleichzeitig sehr bezeichnend für russische Art und Weise. Auf der einen Seite wird verkündet, die Eisenbahnfahrten müssen so billig gemacht werden, dass die grosse Masse sich leicht auf die grossen Entfernungen hin, wie sie in Russland nun einmal vorhanden sind, bewegen könne, und daneben wird, nachdem diese billigen Sätze eingeführt sind, eine Auflage nach der anderen den Reisenden aufgebürdet. Erst wurden die Zuschläge für die Schnellzüge gemacht, dann folgten die Platzkarten, jetzt die Steuer zu Gunsten des Rothen Kreuzes! Was kommt nächstens?

— **Ueber den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnen auf dem Schauplatz der chinesischen Wirren** lässt sich aus den verschiedenen Zeitungsnachrichten folgendes Thatsächliche entnehmen: Die bis vor kurzem von den Russen besetzt gehaltene, von englischem Gelde erbaute und von dem Engländer Kinder verwaltete Bahn Peking-Taku-Schanhaikwan ist von den Russen dem deutschen Oberbefehlshaber Grafen Waldersee übergeben, der seinerseits die ursprüngliche englische Verwaltung unter Mr. Kinder wieder eingesetzt hat. Die Wichtigkeit der letzteren Bahnlinie für die verbündeten Truppen liegt darin, dass sich nur etwa 12 km von Schanhaikwan ein auch im Winter eisfreier Hafen befindet, während die Peihomündung bei Taku sehr bald zufriert. Sobald die Eisenbahn Schanhaikwan-Taku-Tientsin-Peking betriebsfähig ist, ist eine stete Verbindung mit dem Meere gesichert. Man kann wohl annehmen, dass die Wiederherstellungsarbeiten der Linie Taku-Schanhaikwan jetzt mit vollem Eifer betrieben werden. Auf der Linie Taku-Tientsin findet regelmässiger Betrieb statt. Ueber die Eisenbahnlinie Tientsin-Peking verlautet, dass sie bis Weihnachten wahrscheinlich wieder betriebsfähig hergestellt sein wird. Das ist für die Verbindung mit Peking von höchster Wichtigkeit, da der Bootverkehr auf dem Peiho zwischen Tientsin und Peking schon am 23. d. Mts. des Eises wegen hat eingestellt werden müssen. Auch sollen Vorbereitungen getroffen sein, die Bahn von ihrem jetzigen Endpunkte bei Machiapu, etwa 6 km von Peking, bis in die Stadt zu verlängern. Der Bahnhof soll dicht bei dem Tempel des Himmels am Südende der Stadt angelegt werden.

— **Schantung-Eisenbahn.** In Bestätigung früherer Nachrichten erfährt die „Frankfurter Zeitung", dass die Bauarbeiten für die Schantung-Eisenbahn, obwohl sie ausserhalb des deutschen Interessengebiets unterbrochen werden mussten, desto nachdrücklicher innerhalb desselben fortgesetzt worden sind. In den betheiligten Kreisen erhofft man für die ersten Monate des nächsten Jahres die Eröffnung des Betriebes auf der ersten Theilstrecke von Tsingtau bis Kiautschou (72 km) und nicht lange darauf auch für die Fortsetzung bis Kaumi (insgesammt 99 km). Nach der Konzession sollte die erst herzustellende Theilstrecke bis Weihsin reichen, wo die ersten Kohlenlager angetroffen werden; grössere Lagerstätten von Kohlen würden erst weiterhin, etwa in der Mitte zwischen Weihsin und Tsinanfu, angetroffen. Das deutsche Interessengebiet reicht aber nicht weit über Kaumi hinaus, und während innerhalb desselben unter dem Schutze der deutschen Waffen die Bauten ungestört fortgesetzt werden konnten, bleibt jenseits dieser Begrenzung für die Fortführung der Arbeiten die Beseitigung der Unruhen abzuwarten. Damit im Einklang zeigt sich eine Darlegung des „Ostasiat. Ll." vom 12. v. Mts. Hiernach waren bis dahin auf der Strecke Tsingtau-Kiautschou etwa 90 % der Erdarbeiten, 55 % der Mauerarbeiten fertiggestellt, zwischen Kiautschou und Kaumi etwa 75 % der Erd- und 20 % der Mauerarbeiten. Von den bis Kiautschou herzustellenden 1500 m Eisenbrücken (2000 t) sei die Hälfte bereits verschifft gewesen, von Lokomotiven 8, von Güterwagen 167. Die Bahn wird als normalspurige Vollbahn gebaut. Der Grunderwerb geschah für zwei Gleise, die Erd- und Kunstbauten zunächst eingleisig. Von Kiautschou führt eine vorläufige Linie (13 km) nach Taputur, wohin die auf der Rhede entlöschten Güter durch Leichter gebracht werden.

— **Eisenbahn Swakopmund-Windhoek.** Der Weiterbau bereitet nach der „Deutschen Kolonialzeitung" vor Okahandja erhebliche Schwierigkeiten. Die Absteckung ist bis hinter Okasese, etwa bis 270 km vorgeschritten. Auch der Unterbau hat zwischen Okatjumukuju (210 km) und Otjimakogo (219 km) bei Ueberschreitung eines langgestreckten Sattels Schwierigkeiten zu überwinden; mehrere bis 3,50 m hohe Dämme sind zu schütten und bei km 211 wird ein 3,50 m tiefer Einschnitt von etwa 400 m Länge in rothem Granit ausgesprengt. Ferner sind in diesem stark durchschnittenen Gelände auch zahlreiche Durchlässe und Brücken herzustellen, und zwar aus Stein und Eisen, da die Strecke mitten im Termitengebiet liegt. Der Unterbau ist bis auf 24 km hinter Karibib in Angriff genommen; es werden monatlich 10 km gebaut, so dass Okahandja im August n. J. erreicht sein würde.

Der Bahnhof Karibib, auf dem zum Schutz gegen Wasser etwa 1 m hohe Dämme für die Gleise aufzuwerfen und infolge dessen viele Durchlässe herzustellen sind, ist aus Mangel an Arbeitskräften noch nicht vollständig fertig.

Eine erhebliche Betriebsstörung erlitt die Eisenbahn durch das Ausbleiben der Kohlenzufuhr infolge grosser Stürme und Leckwerden eines Kohlenschiffes; der Betrieb musste vom 27. August bis 6. September ruhen.

— **Delagoabaybahn.** Nachdem der Schiedsspruch seitens des Genfer Schiedsamtes in der Delagoabay-Eisenbahnangelegenheit vor etlichen Monaten gefallen ist, ist die Angelegenheit am 21. d. Mts. dadurch endgültig geregelt worden, dass die Bank von England den ihr durch Vermittelung eines im Auftrage der portugiesischen Regierung handelnden Bankhauses ausgehändigten Gesammtbetrag mit 101 133 £ 16 sh. 5 d. an die amerikanischen Interessenten zu Händen der Firma Seligmann & Co. und 849 687 £ 17 sh. 5 d. zu Händen der Firma Glyn Mills Curry & Co. behufs Vertheilung unter die Besitzer der Schuldverschreibungen I. und II. Emission ausgezahlt hat.

— **Benguelaeisenbahn.** Das Lissaboner „Diario do Governo" veröffentlicht eine königliche Verordnung, welche den ersten Abschnitt der Benguelaeisenbahn auf 11 151 m genehmigt und die erforderlichen Arbeiten ausschreibt. Die Bahn wird von Benguela aus zunächst nach Kakonda geführt und von dort weiter zu dem kürzlich unter die Verwaltung von Cecil Rhodes gelangten Barotsereich im Süden des Kongostaates, folgt also dem 13. Breitengrade und entspricht ungefähr der Richtung, in welcher nach dem deutschen Abkommen mit der South Africa Company erst dann von Engländern eine Bahn nach Rhodesia gebaut werden sollte, nachdem die Bahn durch Deutsch-Südwestafrika hergestellt wäre.

— **Algerische Bahnen.** Der französische Ministerrath ermächtigte den Minister der öffentlichen Arbeiten, der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vorzulegen, betreffend die Verlängerung der von Oran nach Süden führenden Bahn bis Igli.

Allgemeines.

— **George Stephenson und William James.** Unter der Ueberschrift „Wer ist eigentlich der Vater der Eisenbahnen" bringt die Wiener „Reform" einen Aufsatz, in welchem der Nachweis versucht wird, dass nicht dem Erfinder der Lokomo-

tive, George Stephenson, sondern dem Gründer der Liverpool-Manchester-Bahn, William James, die Ehre gebühre, als „Vater der Eisenbahnen" betrachtet zu werden. Letzterer habe den Bau der ersten grösseren Eisenbahn nach jahrzehntelangen unverdrossenen Bemühungen und mit grossen persönlichen Opfern durchgesetzt und auf diese Weise erst für die Erfindung Stephenson's die Möglichkeit geschaffen, ihre Brauchbarkeit zu bewähren. Wir sind keineswegs gewillt, die Verdienste William James' um die ersten Eisenbahngründungen verkleinern zu wollen, möchten aber doch bemerken, dass bei Beantwortung der eingangs gestellten Frage ein völlig anderer Gesichtspunkt der entscheidende sein muss. „Eisenbahnen" hat es auch vor William James bereits viele gegeben, indem die Leichtigkeit, mit der sich schwerbeladene Wagen auf glatten Schienen bewegen lassen, längst bekannt und namentlich im Bergwerksbetriebe vielfach ausgenutzt war. Um aber diese Einrichtung auch für den grösseren Verkehr verwendbar zu machen, kam es darauf an, die bisher nur in stehenden Betrieben bewährte Dampfkraft auch auf die Schienen zu übertragen, und dies ist zuerst dem erfinderischen Geiste George Stephenson's gelungen. Durch die von ihm erbaute Lokomotive „Rocket" wurde der augenfällige Beweis geliefert, dass es möglich sei, durch eine auf Räder gestellte Dampfmaschine nicht blos diese selbst, sondern auch eine Reihe anderer Wagen auf glatter Schienenbahn fortzubewegen, und von diesem Augenblicke an begann die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Dienste des öffentlichen Verkehrs, also im heutigen Sinne des Wortes. Wir können daher nicht anerkennen, dass der Name des Vaters der Eisenbahnen dem Erfinder Stephenson bestritten werden darf.

— **Ein Wettrennen mit dem Tode.** Die schnellste Fahrt, die jemals ein Güterzug gemacht haben dürfte, ist kürzlich im Staate Illinois (Nordamerika) zurückgelegt worden. Der Heizer eines Frachtzuges wollte bei der kleinen Station Carpenter aussteigen, um eine Kanne voll Trinkwasser von einem nahen Brunnen zu holen. Als er von der Lokomotive sprang, stürzte er zu Boden. Die Kanne zerbrach und ein Scherben drang dem Manne in die Pulsader des einen Handgelenks. Der Lokomotivführer erkannte mit Entsetzen, dass der Verletzte sich verbluten würde, wenn man nicht schleunigst für ärztliche Hülfe sorgte. Da er wusste, dass in der ganzen Gegend kein Arzt wohnte, rief er schnell einen Weichensteller herbei, der den Heizer vertreten sollte. Dann half er dem blutüberströmten Gefährten auf den Zug, öffnete das Drosselventil und im nächsten Augenblick raste der aus einigen 40 Wagen bestehende Zug nach Edwardsville, der nächsten grösseren Station, davon. Erstaunt hielten die auf ihren Farmen beschäftigten Landleute in ihrer Arbeit inne, als der sonst so gemächlich dahinrasselnde Güterzug mit der Schnelligkeit eines Pullman-Express vorüber donnerte. In kürzerer Zeit hätte auch kaum ein Eilzug von Carpenter nach dem 21 km entfernten Edwardsville gelangen können. Trotzdem erschienen den beiden sich um ihren Kameraden ängstigenden Beamten die wenigen Minuten eine Ewigkeit. Ohne dem herbeistürzenden Bahnhofspersonal eine Erklärung zu geben, trugen die beherzten Männer den schon halb ohnmächtigen Verwundeten zu dem dicht an der Station liegenden Dogue-Hospital, wo die Bemühungen der Chirurgen den sich unaufhörlich ergiessenden Blutstrom sofort hemmten. Der Heizer erholte sich bald so weit, dass ihn noch am selben Tage ein Zug nach seinem Wohnort Litchfield bringen konnte.

— **Bahnen für Schaustellungszwecke.** Im Gegensatz zu den Bahnen, die nützlichen Verkehrszwecken dienen, kann man von Jahrmarktsbahnen oder etwas höflicher von Bahnen für Schaustellungszwecke sprechen. Vergnügungsbahnen würde keine zutreffende Bezeichnung dafür sein, denn ihre Benutzung ist wohl nicht immer ein Vergnügen. Es gehören hierher die fast schon vergessene Gleiteisenbahn der vorigen Pariser Weltausstellung, die Stufenbahn, die Epicykelbahn, sämmtlich Beförderungsmittel, die zu nützlichen Verkehrszwecken in dauernden Betrieben bisher kaum herangezogen werden konnten. Immerhin verdienen diese Bahnen, weil sie in grösseren Ausstellungsgebieten an der Bewältigung des Verkehrs sich wohl betheiligen können, noch ernster angesehen zu werden, als andere Beförderungsmittel nach Art des amerikanischen Riesenrades, das auf der Chicagoer Weltausstellung zu sehen war und auf allen späteren Ausstellungen Nachahmung gefunden hat, das eine Art aufrecht stehenden Karussels darstellt oder nach Art der amerikanischen Rutschbahnen, bei denen das Fahrzeug auf geschwungenem Gleis erst steil hinab und dann im weiteren Verlauf durch die lebendige Kraft wieder auf Bergen fährt. Solches Gleis kann als aufrechte Wellenlinie eine ganze Reihe von Bergen und Thälern haben, die aufeinander folgend überfahren werden. Jetzt haben die Amerikaner gar eine derartige Rutschbahn mit sich überstürzender Welle gebaut. Diese Bahn befindet sich auf Coney Island und ist im „Scientific American" genauer beschrieben. Der Wagen durchfährt einen aufrechten Reifen von $8^1/_3$ m Höhe und 6 m Weite, der jedoch nicht eine ebene Figur, sondern vielmehr eine Art Schraubenlinie, aber nur einen Gang davon, darstellt. Indem der Wagen auf einer abschüssigen geschwungenen Bahn herabkommt, setzt er auf dieser Schleife den Weg fort und indem sich die Bahn so nach rückwärts überschlägt, gelangt der Wagen, der am oberen Punkte der Schleife vollständig auf dem Kopfe steht oder richtiger hängt, wieder aus der Schleife heraus und fährt dann weiter eine ebensolche geschwungene Anhöhe hinauf, wie die ist, von der er herabkam. Die Bahn hat die Form etwa eines Posthorns. Wer jedoch annehmen wollte, dass der Wagen am Scheitel der Schleife abstürzen würde, irrt sich. Der Schwung, der dem Wagen innewohnt, bringt es mit sich, dass auch die Insassen nicht einmal Neigung haben, herauszufallen. Wenn sie sich auch zur grösseren Beruhigung der Gemüther festschnallen lassen können, so ist doch dieses Festschnallen durchaus überflüssig. Auch das ist im Grunde überflüssig, dass man den Wagen mit Gegenrollen versehen hat, an denen er hängen würde, wenn er wirklich den Schwung, mit dem er den oberen Rückkehrpunkt durchfliegt, nicht hätte. Die Gleislänge der Rutschbahn beträgt 67 m und wird in wenigen Sekunden durchfahren.

Die Wasserrutschbahn gehört im Grunde auch unter diese Art von Jahrmarktsbahnen.

Bücherschau.

— **Der Brückenbau.** Ein Handbuch zum Gebrauche beim Entwerfen von Brücken in Eisen, Holz und Stein sowie beim Unterrichte an technischen Lehranstalten. Von E. Häseler, Geh. Hofrath und Professor an der herzoglichen technischen Hochschule in Braunschweig. In drei Theilen mit vielen eingedruckten Figuren und angehefteten Figurentafeln. Erster Theil: Die eisernen Brücken. Vierte Lieferung, erste Hälfte. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn. 1900.

Die vorliegende Lieferung behandelt eingehend die Hauptträger der Balkenbrücken, die noch ausstehende zweite Lieferung wird die Wind- und Querversteifung sowie die Eigen- und Betriebslast der Balkenbrücken bringen.

Das Kapitel der vorliegenden vierten Lieferung — das achte — bespricht in vier Abschnitten die Hauptträgerformen, die getrennt angeordneten vollwandigen Balkenträger, die getrennt angeordneten gegliederten Balkenträger, durchlaufende Balkenträger ohne Gelenke und solche mit Gelenken (Krag- oder Auslegerträger). Die Systeme sind in ihren Eigenschaften eingehend begründet. Die Spannungsermittelungen sind nicht behandelt, dagegen ist den Rechnungen, die mehr auf das Ziel der praktischen Durcharbeitung des Entwurfes lossteuern, breiter Raum gewidmet, so auch denjenigen, die sich mit der zweckmässigsten Materialmenge befassen. Dem zweckmässig gegliederten Texte sind sehr zahlreiche, gut ausgewählte Ausführungsbeispiele beigegeben, 14 ausgezeichnete Tafeln, die dem Entwerfenden eine sehr willkommene Fundgrube für seine Arbeiten sind. Die Ausstattung des Werkes ist überaus gediegen.

— **Buchführung und Bilanzen bei Nebenbahnen, Kleinbahnen und ähnlichen Verkehrsanstalten.** Von Otto Behrens, Kassirer der braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1900.

Dieses Werk füllt eine tief empfundene Lücke aus. Wenn auch an Veröffentlichungen über das Buchungswesen und die Aufstellung der Geschäftsabschlüsse im allgemeinen kein Mangel ist, so hat es doch auf dem hier behandelten Sondergebiet an einer derartigen Unterweisung gefehlt. Der Verfasser hat dies an sich selbst erfahren, als er, wie er im Vorwort bemerkt, vor einem Jahrzehnt vor die Aufgabe gestellt war, das Buchungswesen einer Nebenbahn derart einzurichten, dass daraus ein zuverlässiger Abschluss, der den gesetzlichen Anforderungen entsprach, gezogen werden konnte. Er hat sich aus kaufmännischen Werken allgemeineren Inhalts ein für den besonderen Fall passendes System selbst zusammenstellen müssen, und er hat sehr recht daran gethan, dass er, um anderen eine gleiche Arbeit zu ersparen, seine inzwischen gesammelten reichen Erfahrungen auf dem Gebiete durch das vorliegende Werk in den Dienst seiner Fachgenossen gestellt hat.

Das Buch hat zwei Abschnitte. Der erste handelt von der Buchführung der Kleinbahnen — unter Vorführung eines vollständigen Buchungsbeispiels für eine neu eröffnete Kleinbahn —, der Strassenbahnen und Nebenbahnen. Alle vorkommenden Bücher und Buchungsformen sind sehr eingehend und, was besonders verdienstlich ist, am praktischen Beispiel wirklicher Buchungen durchgesprochen. Im zweiten Theil sind die Bilanzen nach den allgemeinen Grundsätzen erörtert. Die wichtigsten über Buchführung, Aufstellung der Bilanz und das

Aktienrecht gültigen Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches sind behandelt und zu den einzelnen Bilanzposten die erforderlichen Erläuterungen gegeben. Der Verfasser verweist hinsichtlich dieses zweiten Theils auf ausführlichere Werke, die sich mehr in den Gegenstand vertiefen, als es bei ihm Absicht und Aufgabe war.

Bei der ausserordentlichen Bedeutung, welche das Kleinbahnwesen im Laufe der Jahre gewonnen hat, kann die vorliegende Studie, die dem Gegenstande in trefflicher Weise gerecht wird, nur doppelt willkommen geheissen werden.

— **Die elektrischen Bahnen.** Von Dr. Max Corsepius, technischer Direktor. Dozent an der königlich sächsischen technischen Hochschule Dresden. Mit 89 in den Text gedruckten Abbildungen und 7 Tafeln. Stuttgart, Verlag von Ferdinand Enke. 1900.

Der Verfasser legte hier, was als ein besonderer Vorzug des Buches erscheinen muss, von ihm selbst benutzte und in der Praxis bewährt gefundene Methoden nieder, die sich auf die Berechnung und Ausführung elektrischer Bahnen beziehen. Sie sind nach einheitlichen Gesichtspunkten geordnet und können von Fachleuten für die praktischen Ermittelungen ohne weiteres mit Vortheil benutzt werden. Ein einer Sammlung elektrotechnischer Vorträge angehörender Aufsatz desselben Verfassers ist schon früher in dieser Zeitung besprochen worden; dieser erscheint hier in sehr bedeutend erweitertem Gewande. Die Darstellung ist durch vielfache Beispiele unterstützt, die meist Ausführungen der Firma Kummer & Co. in Dresden entnommen sind.

Das Buch zerfällt in einen theoretischen und praktischen Theil. Der erste gibt rechnerische Betrachtungen über Zugleistung, Energieverbrauch, Maschinenleistung und Grösse, Akkumulatoren, Wiedergewinnung von Strom bei der Thalfahrt, Bremsung, Leitungen, Motoren usw. Der zweite lässt sich aus über die praktische Anordnung der Maschinenanlage nebst allem Zubehör, Schaltanlage, Leitungen, Wagen, Motoren, Steuerung, Heizung, Gleise usw., bringt auch Ausführungen über Betriebs- und Dienstverhältnisse sowie Verträge über Bahnen. Man sieht, ein ausführlich behandeltes Stoffgebiet, aus dem der Fachmann reichen Nutzen schöpfen kann.

— **Die schweizerische Eisenbahnrente.** Rechtlich und wirthschaftlich dargestellt und verglichen mit verwandten Institutionen anderer Länder von Dr. jur. E. Hafter. Zürich 1900. Verlag von Orell Füssli. 123 (2,20 ℳ).

Die vorliegende Studie enthält die Lösung einer von der juristischen Fakultät in Bern ausgeschriebenen Preisaufgabe und hat gleichzeitig dem Verfasser den Doktorhut eingetragen. Dem entsprechend trägt sie einen rein wissenschaftlichen Charakter und befasst sich vorzugsweise mit rechtswissenschaftlichen Entwickelungen. — Die 1890 begründete Eisenbahnrente ist eine Art der Staatsrente, deren volkswirthschaftliche Bedeutung von jeher die rechtswissenschaftliche überwogen hat. Deshalb ist der ersteren die ausführlichere Erläuterung zu Theil geworden, insbesondere die praktische Stellung der Eisenbahnrente gegenüber anderen Renten eingehender erörtert. Die rechtliche Beurtheilung führt zunächst zur Abgrenzung gegenüber dem Darlehn und der Leibrente, dann zu der Auffassung der Eisenbahnrententitel als Inhaberpapieren. Die praktischen Folgen dieser Auffassung werden nur in Kürze unter Vermeidung von Streitfragen entwickelt. — Das Buch kann als werthvolle Bereicherung der übrigens sehr eingehend benutzten und angeführten Sonderlitteratur zur schweizerischen Verstaatlichungsfrage angesehen werden. W. C.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken, Stationen usw.

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion. Am 1. Dezember d. J. wird die neue Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms sowie der Personenhaltepunkt Worms-Rhein eröffnet werden. Die Station Rosengarten sowie die Rheinfähre zwischen Worms-Hafen und Rosengarten werden am gleichen Tage für den Güterverkehr geschlossen. Der Personenverkehr in der Richtung von und nach Lampertheim wird noch bis zum 2. Januar 1901 aufrecht erhalten. Nach Ablauf des 2. Januar 1901 erfolgt die Schliessung der Rheinfähre sowie der Station Rosengarten vollständig. Von diesem Zeitpunkte ab besteht die Station Worms-Hafen nur noch für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Die durch die neue Eisenbahnbrücke veränderten Entfernungen betragen:

von		bis		
von Worms Hptbhf.	bis	Worms-Rhein	2,31	km
„ „ „	„	Hofheim i/R.	5,60	„
„ „ „	„	Lampertheim	12,65	„
„ „ -Rhein	„	„	10,34	„
„ „ „	„	Hofheim i/R.	3,29	„

(Vergl. Bekanntmachung der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz in Nr. 92 — Inser.-Nr. 2898 — d. Ztg.)

Der an der Strecke Bingerbrück-Coblenz zwischen den Stationen St. Goar und Salzig gelegene Haltepunkt Hirzenach wird am 1. Dezember d. J. für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern, lebenden Thieren und Privatdepeschen eröffnet. Der Güterverkehr erstreckt sich nur auf Eil- und Frachtstückgüter bis zum Gewicht von 150 kg; lebende Thiere können nur als Kleinvieh bei einzelnen Stücken aufgeliefert werden. Die Beförderung von Grossvieh sowie der Wagenladungsverkehr überhaupt ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Nr. 91 — Inser.-Nr. 2864 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher zwischen Unterdrauburg S. B. und Missling der Strecke Zeltweg-Wöllan S. B. bei den Güterzügen Nr. 1872 und 1875 bestandene Personenbeförderung ist vom 15. November d. J. ab auch auf die Strecke Missling-Wöllan S. B. ausgedehnt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Auf dem Bahnhof Neinstedt ist eine für Kopf- und Seitenverladung eingerichtete Rampe hergestellt und in Benutzung genommen worden. Fortan ist daher von und nach dieser Station die Abfertigung von lebenden Thieren auch in mehr bödigen Wagen sowie von Fahrzeugen aller Art zulässig.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. November d. J. ist die an der Strecke Budapest-Rakos-Szolnok gelegene Station Keresztur-nyaraló, welche bis dahin nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie zur Abfertigung von Wagenladungsgütern einzelner Firmen eingerichtet war — mit Ausnahme von lebenden Thieren — für den allgemeinen Gesammtverkehr eröffnet worden; ferner ist die an der Strecke Tötmegyer-Nagy-Bélicz zwischen den Stationen Nyitra und Uezbégh gelegene Halte- und Verladestelle Kajsza, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, am 27. September d. J. — mit Ausnahme von lebenden Thieren — zur Auf- und Abgabe von solchen Wagenladungsfrachtgütern des Kömjöker Pächters Simon Schwitzer eröffnet worden, deren Abfertigung besondere Einrichtungen nicht erfordert.

Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Die an der Strecke Allenstein-Lyck zwischen den Stationen Baitkowen und Lyck gelegene Station Neuendorf i/Ostpr. führt fortan die Benennung Neuendorf (Kreis Lyck).

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Vom 1. Dezember d. J. ab wird der Name der an der Strecke Wien-Triest gelegenen Station Marburg in Marburg Hauptbahnhof und der an der Strecke Nabresina-Cormons gelegenen Personenhaltestellen Bivio-Duino in Bivio und Duino in Duino-Sistiana abgeändert.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3712 vom 15. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die Main-Neckarbahn und die königliche Eisenbahndirektion zu

Frankfurt a/M., betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 22. November d. J.).

Nr. 3740 vom 17. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 24. November d. J.).

Nr. 3745 vom 17. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Uebertragung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte an ein Reisebüreau (abgesandt am 22. November d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Am 1. Dezember d. J. treten im diesseitigen Direktionsbezirk nachstehende Fahrplanänderungen in Kraft:

Zug 242. Ab Grossheringen 3.58, Stadtsulza 4.08, Niedertrebra 4.20, Apolda 4.40, Ossmannstedt 4.54, Weimar 5.09 bis 5.27, Vieselbach 5.44, Erfurt 5.53 bis 6.01, Bischleben 6.09, Neudietendorf 6.17 bis 6.20, Wandersleben 6.26, Seebergen 6.33, Gotha 6.40 bis 6.43, Fröttstädt 6.55 bis 6.58, Sättelst.-Mechterstädt 7.05, Schönau a.d.Hörsel 7.12, Wutha 7.16 bis 7.17, Eisenach 7.23 bis 7.34, Eisenach-West 7.38, Hörschel 7.47, Herleshausen 7.54, Wommen 8.01, Gerstungen 8.10, Obersuhl 8.15, Hönebach 8.28, an Bebra 8.40.

Zug 3. Ab Apolda 3.46, Grossheringen 3.59 bis 4.01, Kösen 4.11. Der Uebergang in Grossheringen auf den Zug 428 nach Saalfeld beträgt nur noch 3 Minuten.

Zug 248. Ab Vieselbach 7.20, an Erfurt 7.34.

Zug 209. Ab Ossmannstedt 5.58, Apolda 6.09, Niedertrebra 6.16, Stadtsulza 6.24, Grossheringen 6.28 bis 6.32, Kösen 6.41, Naumburg 6.49 bis 6.53, Leissling 7.04, an Weissenfels 7.12.

Zug 10. Ab Gotha 6.56, Fröttstädt 7.08 bis 7.11, Wutha 7.23 bis 7.24, an Eisenach 7.30.

Zug 206. Ab Weissenfels 6.36, Leissling 6.44, Naumburg 6.54 bis 6.58, Kösen 7.07, Grossheringen 7.14 bis 7.18, Stadtsulza 7.23, Niedertrebra 7.31, Apolda 7.41, Ossmannstedt 7.51, Weimar 8.00 bis 8.03, Hopfgarten 8.13, Vieselbach 8.21, Erfurt 8.29 bis 8.35, Bischleben 8.43.

Zug 296 Ab Erfurt 11.32, Bischleben 11.41, Neudietendorf 11.50 bis 11.51, Sülzenbrücken 11.57, Haarhausen 12.01.

Zug 243. Ab Bebra 9.24, Hönebach 9.41, Obersuhl 9.50, Gerstungen 9.55, Wommen 10.03, Herleshausen 10.09, Hörschel 10.16, Eisenach-West 10.24, Eisenach 10.28 bis 10.34, Wutha 10.41 bis 10.42, Schönau 10.48, Sättelst-Mechterstädt 10.56, Fröttstädt 11.03 bis 11.04, Gotha 11.17 bis 11.24, Seebergen 11.31, Wandersleben 11.38, Neudietendorf 11.44 bis 11.47, Bischleben 11.55, an Erfurt 12.02.

Zug 568. Ab Friedrichroda 6.13, Reinhardsbrunn 6.20, Schnepfenthal 6.28, Waltershausen 6.39, an Fröttstädt 6.48.

Zug 573. Ab Fröttstädt 11.10, an Waltershausen 11.19.

Zug 535. Sonn- und Festtags ab Gotha 11.24, Gotha-Ost 11.29, Bufleben 11.35, an Ballstädt 11.41.

Zug 83. Ab Arnstadt 5.52, Neudietendorf 6.03 bis 6.04, Erfurt 6.16 bis 6.21.

Zug 482. Ab Grossheringen 7.20, Camburg 7.31 bis 7.33, Dornburg 7.43, Porstendorf 7.50, Zwätzen-Kunitzburg 7.56, Jena (Saalbahn) 8.03, Paradies 8.08, Göschwitz 8.15 bis 8.23.

Zug 359. Ab Camburg 7.35, Crauschwitz S. M. 7.45, Molau 7.51, Schkölen 7.58, Cauerwitz 8.10, Osterfeld 8.20.

Erfurt, im November 1900. (2920)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Im Binnengütertarif der Main-Neckarbahn, sowie im Gütertarif Main-Neckarbahn-Pfalz und Main-Neckarbahn-Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn erhält mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. die Ziffer 5 c des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) — Torf und Torfkohle, auch gepresst — folgende neue Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Darmstadt, den 23. Nov. 1900. (2921)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. treten im Tarifheft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz des Spezialtarifs II) von Sternberg (K. F. N. B. und k. k. St. B.) nach mehreren Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 22. November 1900. (2922)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. Dezember 1900 kommen für Malz in 10-Tonnenladungen folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

	für 100 kg
Von Waldsassen nach Simpelveld und Wylrè-Gulpen . .	1,89 ℳ.

München, den 23. November 1900. (2923)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen).

Theil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Januar 1899).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 wird dem Absatz 1 des Artikels 13, betreffend die Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen, für den deutschen Durchlauf folgendes hinzugefügt:

„Ist indessen das Eigengewicht des verwendeten Wagens höher als das hiernach frachtpflichtige Gewicht, so ist 1/3 des überschiessenden Gewichts dem frachtpflichtigen Gewichte des Gutes zuzuschlagen."

Strassburg, den 22. Nov. 1900. (2924)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zu dem Verbandsgütertarife Theil II und Heft 1, 2 und 3 und zum Seehafenausnahmetarife werden zum 1. Dezember d. J. Nachträge herausgegeben, welche ausser bereits anderweit bekannt gegebenen Ergänzungen des weiteren vielfache Ermässigungen der Tarifentfernungen und Sätze, sowie Ergänzungen und daneben einzelne am 1. Februar 1901 in Kraft tretende Erhöhungen enthalten.

Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, durch welche die Nachträge auch käuflich bezogen werden können.

Hannover, den 25. Novbr. 1900. (2924 a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird der Nachtrag 1 zu dem vom 1. Januar d. J. ab gültigen Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Halberstadt-Blankenburger und der Südharz-Eisenbahn ausgegeben, durch welchen u. a. mehrere Stationen in den Tarif neu einbezogen werden.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. Nachtrag ist bei denselben zum Preise von 0,10 ℳ. zu haben.

Die Direktion (2924 b)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft
zugleich Namens der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) in Berlin für die Südharz-Eisenbahn.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. tritt zum württ.-schweizer. Getreideausnahmetarif (Verkehr mit der schweizer. Nordostbahn etc.) vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag I — enthaltend theilweise veränderte Frachtsätze für einige württemb. Stationen sowie für Luzern — in Kraft.

Soweit hierdurch für Luzern Frachterhöhungen eintreten, finden die bisherigen Taxen noch bis 28. Februar 1901 Anwendung.

Stuttgart, den 21. November 1900. (2925)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Vom 1. Dezember 1900 n. St. ab werden im Ausnahmetarif 7 für Getreide für die Stationen Semljanoje und Jushawino der

Rjäsan-Uralsker Bahn im Verkehr nach Danzig und Neufahrwasser direkte Frachtsätze eingeführt, welche von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und unserem Tarifbüreau zu erfahren sind.

Danzig, den 17. November 1900. (2926)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die Stationen der Theilstrecke Berent-Lippusch des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig in obigen Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 16. November 1900. (2927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs).

Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhält Absatz 5c des Waarenverzeichnisses („Torf und Torfkohle, auch gepresst") vom 1. Dezember 1900 ab folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbrikets und Torfkohle."

Berlin, den 22. November 1900. (2928)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 25. November d. J. wird die Station Berlin, Stettiner Bahnhof in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze etc. nach oberschlesischen Hüttenstationen als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 20. November 1900. (2929)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Bahn.

Zum Main-Neckar-Bahn-belgischen Kohlentarif tritt am 1. Dezember l. J. der Nachtrag V in Kraft, welcher die Neuaufnahme von Auerbach und Aenderungen des Haupttarifs enthält.

Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Darmstadt, den 23. November 1900. (2930)
Direktion
der Main-Neckar-Bahn.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Am 1. Dezember d. J. treten

1. im Ausnahmetarif A für Holz usw. zwischen Bánhida und Szár (königl. ungar. St. B.) und nachfolgenden bereits im Tarif enthaltenen deutschen Stationen: Berlin etc., Breslau etc., Chemnitz, Dresden etc., Görlitz, Leipzig etc. und Magdeburg etc., ferner zwischen Kralován (Kasch. Oderbg. Bahn) und Merseburg (königl. Eisb.-Dir. Halle a/S.), sowie zwischen Orló (Kasch. Oderb. Bahn) und Dessau (königl. Eisb.-Dir. Halle a/S.),
2. im Ausnahmetarif B für Holz usw. zwischen Kralován (Kasch. Oderbg. Bahn) und Merseburg (königl. Eisb.-Dir. Halle a/S.),
3. im Ausnahmetarif C für Rinde usw. zwischen Balogfalu (königl. ung. St. B.) und den schon im Tarif enthaltenen deutschen Stationen Arnstadt, Weida etc. und Weida-Altstadt

direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 25. November 1900. (2931)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die im direkten Güterverkehr zwischen Basel einerseits, den belgischen und niederländischen Seehäfen, sowie den französischen Aermelmeerhäfen andererseits bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Käse in Ladungen von 10 000 kg finden vom 1. Januar 1901 ab nur noch Anwendung auf „feste Käse, mit Ausnahme der Parmesankäse. Gorgonzola, Roquefort und ähnliche Käse werden nicht als feste angesehen."

Die hiernach ausgeschlossenen Käsesorten werden zu den allgemeinen Wagenladungsklassen berechnet.

Strassburg, den 20. November 1900. (2932)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Zum Tarife für die Beförderung von Gütern usw. auf der schmalspurigen Eisenbahn Zittau-Markersdorf-Hermsdorf in Böhmen, sowie zum Anhang zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf den schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf-Hermsdorf in Böhmen und Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf ist mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. je ein Nachtrag II erschienen.

Diese Nachträge enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die neu zu eröffnende Verkehrsstelle Kleinschönau.

Abdrücke der Nachträge können durch die sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, den 26. November 1900. (2933)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Die durch Nachtrag V zum Ausnahmetarife vom 1. September 1898 aufgehobenen Frachtsätze der Tarifklassen 6 und 7[1] für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II für die Stationen Bingerbrück, Rheinböllerhütte, Stromberg und Stromberger Neuhütte des Direktionsbezirks Mainz treten am 25. d. Mts. wieder in Geltung.

Essen, den 23. November 1900. (2934)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände.

Theil II vom 1. Januar 1899.

Vom 1. Dezember l. J. ab haben die für Mainz Hafen und Worms Hafen bestehenden Entfernungen und Frachtsätze auch Gültigkeit im Verkehre mit den Stationen Mainz Centralbahnhof bezw. Worms. Die einschlägigen bisherigen Frachtsätze für die letztgenannten Stationen sind zu streichen. Insoweit in einzelnen Tarifklassen bezw. Ausnahmetarifen Frachtsätze für Mainz Hafen und Worms Hafen nicht vorgesehen sind, bleiben die bisherigen Sätze für Mainz Centralbhf. und Worms in Kraft.

München, den 24. November 1900. (2935)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 sind die Anstosssätze für

a) Holz des Sp.-T. II etc. und Stammholz etc. bei Aufgabe in Wagenladungen in Lechbruck und
b) Holz, wie im Sp.-T. III genannt und Stammholz etc. bei Aufgabe in Wagenladungen in Rieder

um je 0,06 ℳ für 100 kg zu kürzen.

München, den 26. November 1900. (2936)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Thierverkehr.

Am 1. Dezember 1900 tritt der Tarifnachtrag VII in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze, sowie Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 26. Nov. 1900. (2937)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag XIII zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen

a) des Kilometerzeigers infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken und Einbeziehung neuer Stationen,
b) der Ausnahmetarife.

Insbesondere gelangt der durch Nachtrag XI eingeführte Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen wieder zur Aufhebung; die hierdurch entstehenden Frachterhöhungen treten jedoch erst am 15. Januar 1901 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. November 1900. (2938)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. treten im Tarifheft 1 folgende neue Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft:

	Pfennig für 100 kg
Zwischen Settenz A. T. E. und Stolberg-Rottleberode K. E. D. C.	98
Zwischen Teplitz A. T. E. und Stolberg-Rottleberode K. E. D. C.	97
Zwischen Teplitz-Waldthor K. K. St. B. und Stolberg-Rottleberode K. E. D. C.	97

Breslau, den 24. November 1900. (2939)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Dezember d. J. treten im Tarifheft 1 folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 B (Porzellanerde, geschlemmt usw.) in Kraft:

	Pfennig für 100 kg
Von Altrohlau K. K. St. B. nach Katzhütte (K. E. D. Erfurt)	78
Von Chodau B. E. B. nach Katzhütte (K. E. D. Erfurt)	72
Von Karlsbad B. E. B., K. K. St. B. nach Katzhütte (K. E. D. Erfurt)	76

Breslau, den 23. November 1900. (2940)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. (Breslau, Kattowitz, Posen)

Mit Gültigkeit vom 25. November d. J. werden für die neu eröffnete, zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene Dubenskogrube nachstehende direkte Kohlenfrachtsätze eingeführt:

von Dubenskogrube nach	Pfennige für 100 kg
Görlitz	84,5
Halbstadt	67,3
Heinersdorf Oberschl.	44,9
Jägerndorf	31,0
Liebau	70,4
Mittelsteine	54,4
Mittelwalde	59,4
Ratibor	18,7
Seidenberg	86,9
Troppau Centralbhf.	26,4
Ziegenhals	37,0

Kattowitz, den 22. Nov. 1900. (2941)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Saarkohlenverkehr nach Oesterreich.

Für die Beförderung von Gaskohlen ab den unten genannten Saargrubenstationen nach Bozen-Gries, Innsbruck, Ischl, Linz, Salzburg, Steyr und Wels werden ab 1. Januar 1901 bis Ende 1901 besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen aufgegeben werden, an Gasfabriken adressirt sind und im Laufe des genannten Jahres eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender verfrachtet wird.

Die ermässigten Frachtsätze, von welchen jene für Simbach trst. für den Verkehr mit Ischl, Linz, Steyr und Wels gelten, betragen:

Von	Nach Bozen-Gries	Innsbruck	Salzburg	Simbach trst.
	Mark für 100 kg			
Altenwald	1,76	1,38	1,22	1,10
Camphausen	1,77	1,39	1,22	1,10
Dechen	1,75	1,42	1,20	1,08
Dudweiler Grube	1,77	1,38	1,22	1,10
Heinitz	1,75	1,42	1,20	1,08
Kreuzgraben	1,77	1,39	1,22	1,10
Maybach	1,77	1,40	1,22	1,10
Sulzbach Grube	1,76	1,39	1,21	1,10

Die Abfertigung der Sendungen nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg erfolgt direkt zu den Frachtsätzen der bestehenden Saarkohlenausnahmetarife, der Sendungen nach Ischl, Linz, Steyr und Wels durch Kartirung auf Simbach zu den hierfür bestehenden direkten Frachtsätzen; die hiernach gegenüber obigen ermässigten Sätzen gezahlte Mehrfracht wird gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterfertigte Verwaltung zurückgezahlt.

München, den 21. Nov. 1900. (2942)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von roher, animalischer Wolle von Genf transit nach Granica transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 treten im obbezeichneten Güterverkehre für die Beförderung von roher, animalischer Wolle bei Einhaltung der nachstehenden Bedingungen folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Genf trans. nach	Bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold pro 1 000 kg	
Granica trans.	67,80	57,40

Diese Frachtsätze finden nur Anwendung für Sendungen mit Herkunft von den französischen Stationen der Linie Culoz-Ambérieu-Lyon-Tarare-Roanne-St. Germain des Fosses-Moulins s. A.-Montluçon-Guéret-Bersac-Montmorillon-Poitiers-Niort-La Rochelle und südlich hiervon nach russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Sdolbunowo-Kiew-Kursk-Woronesch-Lisski-Poworino-Balachow. (Diese Linie sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew-Shitomir, Kruty-Tschernigow-Konotop-Pirogowka, Woroshba-Seredinaja-Buda und Korenewo-Rylsk ausgenommen.)

Unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmung finden diese Frachtsätze auch Anwendung auf Sendungen, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern die neuen Frachtbriefe ab Genf eine Vorschrift über die Herkunft der Wolle aus Frankreich tragen und letzteres durch Vorlage der französischen Originalfrachtbriefe bis Genf nachgewiesen wird.

Die Sendungen selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen.

Sind die vorstehenden Bedingungen nicht erfüllt, so werden die für Genf loko sich ergebenden Frachtsätze berechnet. — Diese Bestimmungen beziehen sich auch auf die in den Magazinen der Societé d'exploitation des Ports-Francs de Genère-„Cornavin" zeitweise eingelagerten Sendungen und sind diese Magazine als zum Bahnhofe Genf gehörend zu betrachten.

Wien, am 19. November 1900. (2943)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 und bei Tariferhöhungen vom 1. Februar 1901 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, für die Beförderung von Gütern im österreichischen Grenzverkehre vom 1. Januar 1899 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes bezw. des Nachtrages I

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. Dezember 1900 bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Wien, am 21. November 1900. (2944)
Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit nachstehender Frachtsätze wird ab 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1901, verlängert:

Von Bodenbach (K. K. St. B., B. N. B. oder St. E. G.) bezw. Tetschen (B. N. B. oder Oe. N. W. B.) nach	für Chamottemörtel bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg dieses Artikels für den Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung hierfür
	Heller für 100 kg
Bozen-Gries	217
Innsbruck	166
Matrei	178
Roveredo	241

Wien, am 19. November 1900. (2945)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit nachstehender Frachtsätze wird ab 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Dezember 1901, verlängert:

Von Schwaz-Kuttowitz (A. T. E.) nach	für die Beförderung von Glasflaschen der Pos. H—15 b des allgemeinen Tarifes, Theil I, Abtheilung B der österr.-ungar. Eisenbahnen bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung hierfür	
	Frachtsätze in Hellern für 100 kg	
Bozen-Gries	505	338
Brixen	478	323
Franzensfeste	471	320
Innsbruck	407	290
Roveredo	553	367
Trient (Trento)	541	359

Wien, am 19. November 1900. (2946)
Die Generaldirektion,
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen.
Am 1. Januar 1901 tritt in Kraft:
a) der Nachtrag I zum Theil I
b) „ „ II „ „ II
des Lokalgütertarifs.
(Preis 10 Cts. für Nachtrag I und 50 Cts. für Nachtrag II.) (2947)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung des Nachtrages VI zu dem Tarif, Theil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 gelangt der Nachtrag VI zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält geänderte Beförderungsgebühren für Reisegepäck, Expressgut, Musterkoffer und Hunde.

Exemplare des Nachtrages sind ab 15. Dezember 1900 zum Preise von 30 Hellern für das Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 19. November 1900. (2948)

Am 1. Dezember 1900 tritt für den niederländisch-deutsch-französischen Personen- und Gepäckverkehr ein besonderer, nur für die neuen Riviera-Expresszüge zur Anwendung kommender Tarif in Kraft.

Er enthält direkte Fahrpreise (ausschliesslich des Luxuszug-Zuschlags) und Gepäckfrachtsätze zwischen niederländischen und deutschen Stationen einerseits und Lyon, sowie Rivierastationen andererseits über Frankfurt a/M.-Biblis-Worms-Lauterburg-Mülhausen-Belfort.

Strassburg, den 20. Nov. 1900. (2949)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. n. St. werden für den Verkehr zwischen Bad Elster und Riga I und II (Stationen der Riga-Oreler Bahn) über Wirballen und umgekehrt — Tabelle I und VI des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 20. Dezember 1899 n./1. Januar 1900 a. Stils Fahrkarten eingeführt.

Die Fahrgeld- und Gepäckfrachtpreise sind bei den betheiligten Fahrkartenausgabestellen zu erfahren.

Bromberg, den 21. November 1900. (2950)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Für die Neubaustrecke Culm-Unislaw sollen die Hochbauten auf den Haltestellen Althausen, Plutowo und Baumgarth zusammenhängend in einem Loose vergeben werden.

Die Verdingnisshefte liegen in unserem Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau aus und können von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 5,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind nach Ausfüllung der Verdingungsanschläge und nach Anerkennung der angehefteten allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung der Hochbauten für die Neubaustrecke Culm-Unislaw“ bis spätestens zu dem am 20. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude stattfindenden Termin einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Danzig, den 13. November 1900. (J2951)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von
8 500 cbm Scheitholz und
50 000 Bündeln Reisigwellen
für das Etatsjahr 1901 ist Termin auf den
21. Dezember 1900,
Vormittags 11 Uhr
im Direktionsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt (im Rechnungsbüreau), Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer 83) eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. — Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 17. November 1900. (2952)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung nachstehend aufgeführter Betriebsmaterialien der Gruppen A II, VI, VIII, IX, XIII, XIV und XVI für die Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902, und zwar:

Gruppe	A II	103 000	kg Holzkohlen aus Buchenstammholz,
„	A VI	5 000	kg Bindfaden aus Hanf,
		2 200	kg Plombenschnur aus Hanf,
		5 000	m Bremsleinen aus Hanf,
		12 000	kg Bleiplomben,
„	A VIII	4 000	Stück Piassavabesen,
		30 000	Stück Reiserbesen,
„	A IX	115 000	Stück Lampencylinder,
„	A XIII	40 000	kg Chlorbaryum,
„	A XIV	14 000	Stück Bremsknittel,
„	A XVI	1 000	Stück Glühkörper,

ist Termin auf den 19. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, Bahnhofstrasse 23, anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen können bei unserer Kanzlei (Zimmer Nr. 83) eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von
a) 55 ₰ für die Bedingungen nebst Angebotbogen der Gruppen II, VI und VIII,
b) 85 ₰ für dergleichen nebst Zeichnung der Gruppe IX,
c) 60 „ für dergleichen der Gruppe XIII,
d) 65 „ für dergleichen der Gruppe XIV und XVI

in baarem Gelde — nicht in Briefmarken — von daher bezogen werden. Es ist anzugeben, für welche Gruppen die Bedingungen gewünscht werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Erfurt, den 17. November 1900. (2953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.
Die Lieferung nachverzeichneter, nicht imprägnirter Holzschwellen soll vergeben werden:
1. Eichene Normalschwellen 2,50 m lang, 0,15/0,24 m stark: 21 000 Stück
2. Kieferne Normalschwellen 2,50 m lang, 0,15/0,24 m stark: 72 000 Stück
3. Eichene Weichenschwellen in verschiedenen Längen: 30 000 lfd. m.

Lieferzeit: 1. März bis 30. November 1901.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf dem bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 30 ₰ abgegeben.

Die Angebote, welche pr. Stück bezw. lfd. m bedingungsgemäss auszufertigen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Holzschwellen“ bis spätestens 15. Dezember 1900, Abends 6 Uhr, hierher eingereicht werden. (2954)

Ludwigshafen a/Rhein, 23. Nov. 1900.
Die Direktion.
v. Lavale.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 20 alten Güterwagen und 4 alten Gleiswaagen.
Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes II eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift **„Angebot auf Ankauf von Wagen etc.“** versehene Gebote sind **bis zum 4. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr,** portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 18. Dezember 1900. (2955)
St. Johann-Saarbrücken, 20. Nov. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Zum möglichst sofortigen Eintritt werden mehrere im Abfertigungs- und Stationsdienst ausgebildete Beamte gesucht.

Meldungen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen sofort einsenden. Berechtigung zum einjährigen Militärdienst erwünscht.

Halberstadt, den 19. Nov. 1900. (2956)
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 94. 1. Dezember 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Nachklänge zur Pariser Weltausstellung.

Die Pforten der Ausstellung sind geschlossen, aber der friedliche Wettstreit der Völker, der in Paris vor aller Augen ausgefochten wurde, er ist nicht zu Ende, sondern er wird weiter geführt, ja er hat durch die Schaustellung in Frankreichs Hauptstadt neue Anregung und Nahrung erhalten, zum Segen der Menschheit und zum Wohle des Völkerfriedens. Wie im Leben des einzelnen, so ist ja auch in dem der Völker die auf redlicher Arbeit beruhende Leistung die beste und zuverlässigste Grundlage für die gegenseitige Werthschätzung, und mag man im übrigen über den Nutzen so grosser allgemeiner Ausstellungen denken wie man will, den Nutzen wird kein unbefangen denkender leugnen, dass sie nach allen Seiten der menschlichen Thätigkeit zu erhöhten Leistungen ansporneu, dass sie die gegenseitige Achtung der Völker fördern und Gegensätze und Vorurtheile, die fast untilgbar schienen, in wirksamer Weise zu mildern geeignet sind. Und gewiss hat die jüngste Pariser Ausstellung besonders auch nach der letztgenannten Richtung sehr segensreich gewirkt, segensreich namentlich für die Völker diesseits und jenseits der Vogesen, die in so vieler Hinsicht auf friedliches Zusammenwirken zum Wohle und weiteren Fortschritte der Kultur auf einander angewiesen sind, nicht zum wenigsten auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens! Man kann daher auch vom Standpunkte des Eisenbahners mit besonderer Befriedigung auf das Ergebniss der Ausstellung blicken, obgleich sie auf dem eigentlichen Fachgebiete grosse Lücken aufwies und auf manchen Gebieten nicht viel neues bot; denn jede Förderung menschlicher schaffender Thätigkeit belebt auch das Verkehrswesen, und da wieder unser hochentwickeltes Verkehrsleben eines der wirksamsten und schönsten Mittel zur Förderung menschlicher Arbeit und zur Ausräumung störender Gegensätze im Völkerleben ist, so findet eine stete segensreiche Wechselwirkung statt.

Uebrigens ist trotz der genannten Lücken das Ergebniss auch auf dem engeren Fachgebiete des Verkehrswesens ein durchaus erfreuliches, bot doch namentlich die Ausstellung der Betriebsmittel sehr viel beachtenswerthes; ferner waren auch die Darstellungen des allmählichen Entwickelungsganges des Eisenbahnwesens, in den Betriebsmitteln, den Bahnhofsanlagen, dem Oberbau usw., den mehrere, namentlich französische Bahnverwaltungen darboten, sehr interessant und lehrreich, und die Maassregeln zur Bekämpfung der Schneestörungen, die die russischen Bahnen in zahlreichen Zeichnungen und sehr schönen Modellen vorführten, gehörten wohl mit zu den bemerkenswerthesten Ausstellungsgegenständen. Weiter müssen auch die in Zeichnungen und Modellen zur Darstellung gebrachten vielen grossartigen Brückenbauten und die Hafen- und Hafenbahnhofsanlagen genannt werden, in denen gerade Deutschland besonders tüchtiges geleistet hat, und endlich sei noch des Verkehrs zu Wasser, besonders zur See gedacht, auf dem wieder Deutschlands Ausstellung anerkanntermaassen einen der ersten, wenn nicht den ersten Platz einnahm. Und gewiss können und müssen auch wir Eisenbahner uns des Erfolges unseres Bruders von der Wasserkante freuen, denn auch hier ist eine gegenseitige stetig ergänzende und fördernde Wechselwirkung vorhanden, und je mehr sich der Ausspruch bewahrheitet und in die That umsetzt: „unsere Zukunft liegt auf dem Wasser", jenes kaiserliche Wort, das über dem Eingange des stolzen deutschen Seeschifffahrtsgebäudes in Paris prangte, um so mehr werden auch die Verkehrsanlagen auf dem Lande, besonders die Eisenbahnen, blühen und gedeihen.

Es war aber nicht nur die Ausstellung allein, die für den Eisenbahner so manches des interessanten und belehrenden bot, sondern auch Paris und seine Eisenbahnen selbst müssen genannt werden. Allerdings sind die älteren Anlagen zur Bewäl-

tigung des engeren Stadt- und Vorortverkehrs und deren Betrieb unglaublich dürftig, so dass man hier nur lernen kann, wie man es nicht machen soll; als Kuriosum sei z. B. angeführt, dass die Strassenbahn von Paris nach St. Cloud und Versailles nur halbstündlich verkehrt, dann aber durch die belebten Pariser Strassen mit Zügen bestehend aus einer Lokomotive und vier Wagen fährt! Am Thor von Auteuil werden diese Züge in je zwei Züge zerlegt bezw. es werden aus den von St. Cloud und Versailles ankommenden Theilzügen daselbst der Zug von vier Wagen gebildet, und dabei wird in der Richtung nach Paris unbegrenzt auf Anschluss gewartet, wenn der eine Theilzug sich verspätet hat, was nicht selten vorkommt! Aber die neuen Ergänzungen der Pariser Eisenbahnanlagen boten doch namentlich in baulicher Hinsicht recht viel, so die Verlängerung der Westbahn nach der Invalidenesplanade, die der Orléansbahn nach dem neuen Endbahnhofe am Quai d'Orsay, der im Umbau begriffene Lyoner Bahnhof, die im letzten Jahrzehnt in umfassender Weise erweiterten Bahnhofsanlagen der Nordbahn und endlich die neue, als Tiefbahn angelegte Stadtbahn, die zunächst vom Cours de Vincennes nach der Porte Maillot führt. Wenn diese zahlreichen Erweiterungs- und Ergänzungsbauten auch zum Theil nicht rechtzeitig fertig geworden sind, um dem Ausstellungsverkehr noch voll dienen zu können, und wenn besonders die neue Vorortlinie der Westbahn nach Versailles noch lange nicht vollendet ist, so lässt die rege Bauthätigkeit der letzten Zeit doch hoffen, dass es unseren französischen Fachgenossen gelingen wird, die arg zurückgebliebenen Pariser Verkehrsverhältnisse bald auf eine ihrer schönen Hauptstadt würdige Stufe zu heben und so jammervollen Zuständen, wie sie z. B. im Verkehr mit Versailles auch auf den Eisenbahnen herrschen, gründlich abzuhelfen. Dabei ist es ja zugleich von besonderem Interesse, dass auf diesen neuen Pariser Bahnlinien vielfach der elektrische Betrieb eingeführt ist oder werden soll, so dass dort wohl bald auf diesem Gebiete lehrreiche Erfahrungen gesammelt werden können. Uebrigens war zu dieser Frage schon in diesem Sommer zu bemerken, dass die Stärke der Züge der Stadtbahn mit drei bis vier Wagen viel zu gering ist, um dem Verkehrsbedürfniss zu genügen, besonders da die Züge zuerst nur viertelstündlich, später zwar öfter, aber doch auch nur alle zehn Minuten verkehrten. Da nun dem Vernehmen nach die zu Gebote stehende elektrische Kraft schwerere Züge nicht zu befördern vermag, wird man diese Kraft erheblich zu erhöhen gezwungen sein, denn eine Stadtbahn, auf der nicht in Abständen von etwa drei Minuten Züge von mindestens acht Wagen von der in Paris eingeführten Grösse mit sehr mässigem Fassungsvermögen befördert werden können, erfüllt ihren Zweck nicht. Auch die Stärke der auf den elektrisch betriebenen Linien der Westbahn verkehrenden Züge war zur Verkehrsbewältigung unzureichend und wird sich in noch höherem Maasse als ungenügend erweisen, wenn erst die neue Vorortlinie nach Versailles in das elektrisch betriebene Netz einbezogen wird. Für einen so grossen Verkehr, wie er auf Stadt- und Vorortbahnen von Millionenstädten, besonders auf solchen mit Ausflugsverkehr, zu bewältigen ist, genügen aber nicht viele kurze Züge, sondern es sind viele starke Züge nöthig, und die Elektrotechnik wird sich auf die Befriedigung dieses Bedürfnisses einrichten müssen, wenn sie in diesem Verkehr den Dampf mit Erfolg aus dem Felde schlagen will. Beiläufig sei auch noch bemerkt, dass die auf der Pariser Stadtbahn eingeführten Wagen amerikanischer Bauart mit je nur einer Thür an jedem Kopfende zur raschen Abfertigung der Züge auf den Zwischenstationen durchaus ungeeignet sind und ein für die Wageninsassen sehr lästiges Gedränge befördern. Dieselbe Erscheinung hat sich zum berechtigten Unwillen der Londoner ja auch schon auf der City und Waterloobahn in London gezeigt. Es ist eben doch nicht alles praktisch, was aus Amerika kommt, die Amerikaner können vielmehr manchmal auch sehr unpraktisch sein und man sollte sich vor blinder Nachahmung amerikanischer Einrichtungen wohl hüten.

Die Beleuchtung der elektrisch betriebenen Westbahnzüge erfolgt durch elektrische Glühlichter, die ihren Strom unmittelbar aus der Arbeitsleitung erhalten. Da diese Leitung — dritte Schiene — in den Weichen u. dergl. unterbrochen ist, so erlöschen die Lichter bei jedem Ueberfahren einer Weiche, was für die Reisenden höchst unangenehm ist und dringender Abhilfe bedarf.

Gewiss ist die ganze gesittete Welt Frankreich und seiner Hauptstadt zu Dank verpflichtet für die grossartige Leistung, die sich in der Ausstellung verkörpert hat, und für die Einladung zu dieser, nicht minder für die gastliche und liebenswürdige Aufnahme, die den Ausstellern und den Besuchern der Ausstellung zu Theil wurde. Und wir Deutsche können mit besonderer Befriedigung auf die Ausstellung zurückblicken dank der Anerkennung, die unsere Leistungen gefunden haben, unsere Leistungen, an denen auch die Eisenbahner einen beträchtlichen Antheil hatten und die nicht mehr als billig und schlecht, sondern als „vornehm und echt“ befunden worden sind. —m.

Die Ergebnisse der grossherzoglich mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung

in dem Zeitraum vom 1. April 1890 bis 31. März 1900.*)

Mit dem Schlusse des Betriebs- und Rechnungsjahres 1. April 1899/31. März 1900 sind 10 Jahre verflossen, seit im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin der Grundsatz, den Bau und Betrieb öffentlicher, dem allgemeinen Verkehr dienender Eisenbahnen Privaten zu überlassen, aufgegeben worden ist und statt dessen der Staat diesen die allgemeine Wohlfahrt auf den verschiedensten Gebieten berührenden Zweig der wirthschaftlichen Entwickelung des 19. Jahrhunderts in eigene, unmittelbare Pflege übernommen hat.

Es dürfte deshalb angezeigt sein, auf dieses Jahrzehnt einen Rückblick zu werfen. Dabei wird sich an erster Stelle von selbst die Frage aufdrängen: Ist das durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen gesteckte Ziel, die Eisenbahnen für das Beste und Wohl des ganzen Landes zu verwalten, erreicht oder nicht? Die Beantwortung dieser Frage darf dem einzelnen bei der Betrachtung der wesentlichsten Vorgänge und Ergebnisse der zehnjährigen grossherzoglichen Verwaltung der Bahnen überlassen werden.

Für die Beurtheilung der mecklenburg-schwerinschen Staatseisenbahnverwaltung ist die Kenntniss der staatsrechtlichen und finanzpolitischen Grundlage derselben in mancher Beziehung erforderlich, und es erscheint deshalb gerechtfertigt, diesen Theil des mecklenburgischen Eisenbahnwesens, über den manche Kreise wenig unterrichtet sind, vorweg, wenn auch nur in den Grundzügen kurz darzulegen.

Auf Grund der im Grossherzogthum landesgrundgesetzlich bestehenden ständischen Verfassung sind drei öffentliche Kassen zu unterscheiden: die rein landesherrliche Kasse (Renterei), welche in der Hauptsache aus den Einkünften von Domänen und Forsten gespeist wird und zur Bestreitung der Kosten des Landesregiments dient und deren Etat der ständischen Berathung und Beschlussfassung nicht unterliegt; sodann die all-

*) Anm. d. Schriftl. Die grossherzogliche General-Eisenbahndirektion in Schwerin hat uns diese Ausarbeitung, welche dem mecklenburgischen Landtag als Denkschrift zugegangen ist und eine interessante Darstellung der Geschichte und Finanzentwickelung der mecklenburgischen Bahnen enthält, gütigst zur Verfügung gestellt.

gemeine Landessteuerkasse, deren Etat alljährlich auf dem Landtage festgestellt wird, und endlich der Landkasten, der als rein ständische Kasse erscheint.

In die allgemeine Landessteuerkasse fliessen, um nur das wichtigste zu nennen, die jährlich auf dem Landtage bewilligten direkten Steuern sowie auf Grund besonderen Abkommens die vom Reiche überwiesenen Ueberschüsse an Zöllen usw., und aus ihr werden, abgesehen von aversionellen Zuschüssen zu den Kosten einzelner Zweige des Landesregiments, hauptsächlich solche Ausgaben bestritten, die das Interesse der Gesammtheit (das Beste und Wohl des ganzen Landes) berühren. Dahin sind insbesondere zu rechnen die Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Chausseen, der Wasserstrassen usw., die Beihilfen, welche für den Bau von Eisenbahnen bewilligt werden, die zur Verzinsung und Tilgung derjenigen Anleihen, welche wegen solcher Beihilfen gemacht sind, erforderlich werdenden Summen u. a.; die Landessteuerkasse kann als Staatskasse im Sinne der konstitutionellen Staaten angesehen werden.

Wie bekannt, sind die sämmtlichen Eisenbahnen des Grossherzogthums von 1870—1873 in ihrem derzeitigen Umfange von 322 km bereits grossherzogliche gewesen. Sie waren für Rechnung der rein landesherrlichen Kasse (der Renterei) gebaut bezw. erworben, auf deren Gefahr sie auch betrieben wurden. Bei ihrer Veräusserung an eine Privatgesellschaft, die Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft, wurde ausser einer angemessenen einmaligen Kapitalzahlung von der Privatgesellschaft die Zahlung einer Annuität von 960 000 *M.* an die grossherzogliche Renterei bedungen, welche zuletzt im Jahre 1936 zu leisten ist. Als die grossherzogliche Regierung im Jahre 1889 den Wiederankauf des inzwischen erheblich erweiterten Bahnnetzes beschloss, führten die Erwägungen über die wirthschaftliche und finanzielle Bedeutung der Eisenbahnen dahin, den Wiedererwerb der Bahnen nicht, trotz bestehender Aussichten auf finanziellen Gewinn, für Rechnung der rein landesherrlichen Kasse auszuführen, sondern denselben zu einer Landessache zu machen und dadurch die Landesvertretung in die Lage zu versetzen, an der Berathung und Beschlussfassung über die Aufgaben dieser das Beste und Wohl des ganzen Landes berührenden Verwaltung (wie es in der Sprache des landesgrundgesetzlichen Erbvergleiches heisst) fortlaufend theilzunehmen. Der von der grossherzoglichen Regierung dem Landtage gemachte Vorschlag ging demgemäss dahin, die Bahnen für Rechnung des Landes, d. h. auf den Kredit der Landessteuerkasse, zu kaufen und zu betreiben. Dabei wurde unter Hinweis darauf, dass es kaum eine zweite Einrichtung öffentlicher Natur gebe, welche wie die Eisenbahnen die materielle Volkswohlfahrt in allen ihren Verzweigungen berühre, als diesen Schritt besonders bestimmend das Moment hervorgehoben, dass die wirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen neben der finanziellen mehr als bisher zur Geltung kommen müsse. Um in dieser Beziehung eine Gewähr für die Zukunft zu schaffen, schlug die grossherzogliche Regierung dem Landtage vor, einen Theil der zu erhoffenden Ueberschüsse der Landessteuerkasse zu überweisen bezw. zur Tilgung von Schulden zu verwenden, den anderen Theil aber zur Ansammlung eines Sicherheitsfonds für die Eisenbahnverwaltung zurückzulegen, um bei zeitweilig ungünstigen Betriebsergebnissen einen Rückgriff auf die Landessteuerkasse zu vermeiden sowie auch, um bei angemessener Höhe des Sicherheitsfonds besondere Aufwendungen aus gewissermaassen bereiten Mitteln im Verkehrsinteresse machen zu können.

Erst nach wiederholter Verhandlung mit dem Landtage kam eine Einigung zu Stande. Der Landtag, der begreiflicherweise alles zu vermeiden wünschte, was die geordneten und gesicherten Verhältnisse der Landessteuerkasse stören könnte, erklärte sich mit dem Erwerb der Bahnen für Rechnung des Landes und auf den Kredit der Landessteuerkasse einverstanden mit der näheren Bestimmung, dass alle und jede Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung nach Verzinsung bezw. planmässiger Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld dem einzurichtenden Sicherheitsfonds zuflössen, bis dieser 10 § der jeweiligen Eisenbahnschuld betrage; bei weiterer Steigerung sei der Ueberschuss zur ausserordentlichen Tilgung der Eisenbahnschuld zu verwenden; des weiteren aber stellte der Landtag für seine Zustimmung noch die Bedingung, dass, falls die Eisenbahnverwaltung mit Unterschüssen wirthschaften und der Sicherheitsfonds aufgebraucht sein sollte, die Deckung des Fehlbetrages in der Weise erfolge, dass die auf dem Unternehmen ruhende, an die grossherzogliche Renterei zu zahlende, oben erwähnte Annuität um den Fehlbetrag gekürzt und der Renterei der entsprechende Ausfall erst nach dem Jahre 1936, mit welchem an sich die Annuität wegfalle, gezahlt werde.

Mit diesen von dem Landtage gewünschten Bedingungen erklärte sich endschliesslich die grossherzogliche Regierung einverstanden, so dass die rechtliche und finanzielle Grundlage der mecklenburgischen Staatseisenbahnen folgende ist:

Die Eisenbahnen sind für Rechnung des Landes gekauft und demgemäss die hierfür ausgegebenen Landesschuldverschreibungen auf den Kredit der Landessteuerkasse gegründet. Die von der Eisenbahnverwaltung nach Deckung von Zinsen jener Schuldverschreibungen sowie der Zinsen usw. der von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Schuldverbindlichkeiten und nach Zahlung der Annuität erzielten reinen Ueberschüsse verbleiben der Eisenbahnverwaltung in Gestalt eines Sicherheitsfonds, aus dem eintretenden Falles Fehlbeträge der Betriebsverwaltung zu decken sind. Versagt auch diese Sicherheit, so tritt an erster Stelle nicht das Land (die Landessteuerkasse) ein, sondern die grossherzogliche Renterei, indem die ihr gebührende Annuität gekürzt und Nachzahlung für spätere Termine in Aussicht gestellt wird.

Diese Regelung hat das Gute, dass sie thatsächlich die finanziellen und damit auch die wirthschaftlichen Fragen der Eisenbahnverwaltung von den Landesfinanzen unabhängig macht und umgekehrt. Die etwas eigenartig erscheinende Garantie der grossherzoglichen Renterei, deren Inanspruchnahme hintanzuhalten die grossherzogliche Eisenbahnverwaltung bestrebt sein muss, ist ein steter Antrieb zur sorgsamen Verwaltung.

Die Befürchtung, es könnte zum Nachtheil einer ordnungsmässigen Verwaltung ein überwiegendes Gewicht auf rasche Ansammlung eines hohen Sicherheitsfonds gelegt werden oder es könnten unüberwindliche Schwierigkeiten beim Bau neuer, weniger rentabler Bahnen entstehen, ist nicht begründet.

Die Frage, wie die Kosten für zweckmässig oder wünschenswerth erachtete ausserordentliche Ergänzungen und Erweiterungen des bestehenden Bahnnetzes aufzubringen seien, ist durch nachträgliches Abkommen zwischen Regierung und Landtag dahin geregelt, dass von dem rechnungsmässigen Ueberschusse eines Betriebsjahres nur 50 § unbedingt dem Sicherheitsfonds zufliessen, dass die weiteren 50 § aber, soweit erforderlich, zur Befriedigung der Bedürfnisse des ausserordentlichen Etats zu dienen haben. Ein etwaiger Mehrbedarf würde durch von der Eisenbahnverwaltung zu verzinsende neue Landes-Schuldverschreibungen aufzubringen sein.

Und was den Bau neuer Bahnen, welche selbstverständlich in das für die vorhandenen Bahnen bestehende rechtliche Verhältniss eintreten, anlangt, so wird derselbe wesentlich dadurch erleichtert und gefördert, dass der Landtag im Hinblick auf die von der grossherzoglichen Renterei übernommene Garantie zu den Baukosten neuer Bahnen einen Betrag von in der Regel 20 000 *M.* für 1 km bewilligt, welche Beihilfe, nicht wie der Rest der Baukosten, der Eisenbahnverwaltung zur Last fällt, sondern direkt von der Landessteuerkasse aufgebracht und auch aus den Mitteln dieser Kasse verzinst und getilgt wird.

Auf Grund der im vorstehenden, übrigens nur in den wesentlichsten Punkten kurz dargelegten Normen haben sich seit Jahren die Verhandlungen mit dem Landtage über die Jahresetats sowie über umfangreiche Neubauten und Neubeschaffungen rasch und ohne erhebliche Anstände abgewickelt, und man darf wohl sagen, zur beiderseitigen Befriedigung.

Die im Jahre 1889 erfolgte Verstaatlichung sowie der Eintritt in den über die Wismar-Karower Bahn bestehenden Pacht- und Betriebsvertrag erforderte eine Ausgabe von 38 500 000 *M.* Landes-Schuldverschreibungen (Landeskonsols), welcher Betrag genügte, um nöthigen Falls auch die im Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft im Betrage von 2 500 000 *M.* und die Prioritätsobligationen der Wismar-Karower Eisenbahngesellschaft im Betrage von 1 000 000 *M.* einzulösen. Ausserdem wurde die mehrfach erwähnte auf den Friedrich Franz-Eisenbahnen ruhende Annuität von 960 000 *M.* übernommen. — Von einer Einlösung jener Prioritätsobligationen ist, nachdem auch diejenigen der Wismar-Karower Bahn in 3,5 prozentige konvertirt worden waren, bisher abgesehen worden. Dieselben werden, und zwar die der Friedrich Franz-Eisenbahnen mit $^1/_4$ § des ursprünglichen Betrages, die der Wismar-Karower Bahn mit $^1/_2$ § des ursprünglichen Betrages zuzüglich der ersparten Zinsen, getilgt.

Die Abwickelung der Verkaufsverträge mit den verstaatlichten Bahnen, deren Betrieb rückwärts schon für das Jahr 1889 als für Rechnung des Staates geführt vereinbart war, ergab eine verfügbare Summe von rund 1 187 500 *M.* Zu dieser Summe gewährte der Landtag nach und nach bis zum Jahre 1894 Anleihen (nicht Konsols) im Betrage von 2 072 500 *M.*, welche von der Eisenbahnverwaltung mit 3,5 § verzinst und mit 0,5 § zuzüglich der ersparten Zinsen jährlich getilgt werden. Diese beiden Summen ermöglichten nicht nur wesentliche Erweiterungen und Ergänzungen der vorhandenen Bahnanlagen sowie Beschaffungen von Betriebsmitteln, sondern gestatteten auch, den Sicherheitsfonds mit 800 000 *M.*, den Betriebsfonds aber mit 757 526 *M.* erstmalig zu dotiren.

Nachdem inzwischen auch die auf der schmalspurigen Bahn Neubukow-Blengow noch ruhende Schuld an den Bauunternehmer mit 163 200 *M.* abgetragen war, betrug der Bestand der unbegebenen Konsols am Schlusse des Rechnungsjahres 1893/94 3 290 800 *M.* Ausserdem besass die grossherzogliche Eisenbahnverwaltung 900 000 *M.* Aktien der Wismar-Karower Eisenbahngesellschaft.

Auf dem Landtage 1893 erfolgte der Ankauf des Deutsch-nordischen Lloyd einschliesslich der drei Dampfschiffe zum Betriebe der Seestrecke Warnemünde-Gedser, der Parchim-Ludwigsluster Bahn und der Südbahn und auf dem Landtage 1896 derjenige der schon pachtweise von der grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung betriebenen Wismar-Karower Bahn. Für den Ankauf dieser Bahnen sowie zur Einlösung von 5 842 000 ℳ Obligationen des Deutsch-nordischen Lloyd, für wesentliche Erweiterungen der Anlagen dieser Bahnen und zur Vervollständigung ihres rollenden Materials, ferner auch zur Beschaffung bereiter Mittel für den in Aussicht genommenen Bau neuer Bahnen wurden auf den Kredit der Landessteuerkasse neue 3,5 prozentige Landesschuldverschreibungen (Konsols) im Betrage von 21 500 000 ℳ und 6 000 000 ℳ, im ganzen 27 500 000 ℳ ausgegeben.

Aus den infolge der Auflösung der neuverstaatlichten Eisenbahnen flüssig gewordenen Fonds und sonstigen Mitteln derselben wurde, soweit sie nicht gleichfalls für Verbesserungen und Erweiterungen des Unternehmens, für Ergänzungen des Schiffsreservefonds (s. unten) Verwendung fanden, der Betriebsfonds ausserordentlich mit 280 000 ℳ dotirt, so dass sich dieser nunmehr auf 1 037 556,24 ℳ stellte, welche Summe durch Ueberweisung von 2 443 76 ℳ aus den Betriebsüberschüssen des Jahres 1896/97 auf 1 040 000 ℳ abgerundet ist.

Für die neuen Eisenbahnstrecken Rostock-Sülze-Tribsees mit Abzweigung Sanitz-Tessin, Schwerin-Gadebusch-Rehna, Röbel-Ganzlin, Crivitz-Parchim sind einschliesslich eines angemessenen Zuschusses zu den Kosten der Erweiterungen der Bahnhöfe Rostock und Schwerin sowie der Vergrösserung und Verbesserung der Werkstätten insgesammt 9 663 900 ℳ bewilligt worden. Davon sind als Zuschuss der Landessteuerkasse, dessen Verzinsung nicht der Eisenbahnverwaltung obliegt, 2 559 640 ℳ gezahlt, nämlich 20 000 ℳ für das Kilometer Baulänge für die drei erstgenannten Bahnen und 10 000 ℳ für die Crivitz-Parchimer Strecke. Der Rest ist durch den Verkauf von Konsols aufgebracht, deren Verzinsung Sache der Eisenbahnverwaltung ist. Der Grund und Boden für diese Neubauten, theilweise auch rohe Baumaterialien sind von den Interessenten unentgeltlich hergegeben worden, die anschlagsmässig bewilligten Bausummen sind aber nicht verbraucht worden, vielmehr haben namhafte Ersparungen, im ganzen rund 671 148 ℳ, gemacht werden können, welche mit Zustimmung des Landtages wiederum zu neuen Anlagen und Verbesserungen des Gesammtunternehmens Verwendung gefunden haben.

Am Schlusse des Rechnungsjahres 1899/1900 sind von den für die Eisenbahnverwaltung ausgegebenen und von ihr zu verzinsenden 66 000 000 ℳ Landeskonsols noch 1 750 600 ℳ vorhanden. Die sonstigen von der Eisenbahnverwaltung übernommenen finanziellen Verbindlichkeiten betragen zu diesem Zeitpunkte 18 046 644 ℳ, so dass sich die Eisenbahnkapitalschuld ingesammt auf 86 296 044 ℳ.*) beläuft.

Dem gegenüber stellt sich das gesammte Anlagekapital einschliesslich der Aufwendungen für Erweiterungen und Ergänzungen, jedoch ausschliesslich der Beschaffungskosten der Dampfschiffe, auf 115 542 535 ℳ.*) Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Grund und Boden, soweit er unentgeltlich erworben — und dies ist in überwiegendem Maasse der Fall gewesen —, mit seinem Werthe dem Anlagekapital nicht zugeschrieben ist. Die Beschaffungskosten der Dampfschiffe betragen rechnungsmässig 600 776 ℳ.

Der Sicherheitsfonds ist im Laufe der 10 Jahre durch die aufgekommenen Zinsen und durch Ueberweisungen aus den Ueberschüssen des Betriebes auf den Betrag von 3 679 052 ℳ gestiegen. Dabei sind die für ihn erworbenen Werthpapiere zu ihrem Anschaffungspreise gerechnet worden.

Neben dem Sicherheitsfonds ist noch ein Schiffsreservefonds geschaffen worden. Er hat seine erste Ausstattung aus dem durch Verkauf eines kleinen Reservedampfers erzielten Erlös von 80 152 ℳ und später bei endschliesslicher Abrechnung der Fonds der 1893 verstaatlichten Bahnen 72 131,17 ℳ sowie der Fonds der 1896 aufgelösten Wismar-Karower Eisenbahngesellschaft noch 3 779,69 ℳ erhalten. Seine jetzige Höhe im Betrage von 343 333 ℳ ist durch die aufgekommenen Zinsen und durch namhafte Zuwendung aus den Ueberschüssen des Betriebes erwachsen. Er wird bei der Ausführung des von der grossherzoglichen Regierung und dem Landtage beschlossenen grossen und bedeutungsvollen Unternehmens der Errichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Deutschland und Dänemark (Warnemünde-Gedser) zur Deckung eines, wenn auch nur kleinen Theiles der Kosten seiner zweckentsprechenden Auflösung entgegen gehen.

Die Schuldabträge, welche von der grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung in dem zehnjährigen Zeitraum aus den Betriebsüberschüssen gemacht worden sind, betragen bei der Annuität 1 344 821 ℳ, bei sonstigen die Eisenbahn belastenden Schuldverbindlichkeiten 475 502,14 ℳ, insgesammt somit 1 820 323,14 ℳ.

Für ausserordentliche Erweiterungen und Ergänzungen des Unternehmens, für Neubeschaffungen von Betriebsmitteln usw., deren Kosten bei Privatunternehmungen durch Vermehrung des Grundkapitals in der einen oder der anderen Weise aufgebracht zu werden pflegt, sind seit 1890 aus den Betriebsüberschüssen insgesammt verausgabt 2 770 038 ℳ; daneben sind für sonstige, der Eisenbahnverwaltung an sich fremde Zwecke Beihülfen gezahlt im Betrage von 40 350 ℳ. Diese ausserordentlichen, nicht durch Anleihen gedeckten Verwendungen belaufen sich demnach auf 2 810 388 ℳ.

Für die in die ordentlichen Etats des zehnjährigen Zeitabschnitts eingestellten erheblichen Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, welche durchweg zur Wertherhöhung des Unternehmens gedient haben und deren Kosten nöthigenfalls durch Anleihen hätten gedeckt werden müssen, sind zusammen 2 819 463 ℳ verwendet worden.*)

Die finanziellen Ergebnisse des zehnjährigen Zeitraums der grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung, wie sie sich nach vorstehendem in den angesammelten Fonds, den Schuldabträgen und der Wertherhöhung des gesammten Unternehmens darstellen, sind selbstverständlich in der Hauptsache auf eine günstige Verkehrsentwickelung und dadurch gesteigerte Einnahmen zurückzuführen.

Die Gesammteinnahmen der im Jahre 1889 vorhandenen, jetzt verstaatlichten Privatbahnen betrugen im Jahre 1889 8 455 936 ℳ, davon Personenverkehr 3 481 068 ℳ,**) Güterverkehr 3 920 196 ℳ.

Die Gesammteinnahmen des Betriebsjahres 1893/94 der grossherzoglichen Verwaltung einschliesslich der Einnahmen im Jahre 1893 der im Herbste dieses Jahres angekauften Privatbahnen beliefen sich auf 9 749 334 ℳ, davon Personenverkehr 4 134 626 ℳ,**) Güterverkehr 4 925 364 ℳ, während die Gesammteinnahmen des Betriebsjahres 1899/1900 sich auf 12 070 162 ℳ, davon Personenverkehr 5 111 781 ℳ,**) Güterverkehr 5 984 924 ℳ stellen, wobei nur zu beachten ist, dass in dem letzten Abschnitt die obengenannten von der Verwaltung gebauten vier Strecken hinzugekommen sind.

Man wird mit dieser Steigerung der Verkehrseinnahmen um so mehr zufrieden sein können, als die ihr zu Grunde liegende Verkehrsentwickelung als eine unsichere kaum zu bezeichnen sein dürfte. Handel und Produktion schliessen sich den gegebenen natürlichen Bedingungen an, die Industrie, soweit sie nicht mit der Land- und Forstwirthschaft im Zusammenhange steht (Zuckerfabriken, Brennereien, Sägereien, Brauereien), ist nicht von solchem Umfange, dass etwaige Krisen, die ihr ernstlicher drohen als anderen Erwerbszweigen, auch für den einheimischen Eisenbahnverkehr kritisch werden könnten. Ob die Verkehrssteigerung anhalten wird, bleibt fraglich, jedenfalls liegen für eine zu erwartende rückläufige Bewegung zur Zeit keine besonderen Umstände vor, vielmehr lässt, um nur eins hervorzuheben, die in sicherer Aussicht stehende Eröffnung des Salzbergwerkes Jessenitz einen neuen einheimischen Transportartikel in grösserem Umfange erhoffen. Uebrigens würden sich die Betriebseinnahmen rechnungsmässig nicht unwesentlich höher gestellt haben, wenn nicht im Laufe der Jahre manche Ermässigungen der Tarife eingetreten wären. Abgesehen von der allgemeinen Einführung ermässigter Sonntagsfahrkarten für die Sommerfahrplanzeit sowie ermässigter Tarife für gewisse Vorortsverkehre, von einer erheblichen Herabsetzung der Tarife für die Beförderung des Militärs ($33^1/_3$ %) und des Militärgutes, von der Ermässigung der Frachtsätze für Stückgüter durch den eingeführten Staffeltarif, von der Beförderung verschiedener leicht verderblicher Güter als Eilgut zu den Tarifsätzen des Frachtgutes sowie der Herabsetzung einer grösseren Anzahl von Gütern in billigere Tarifklassen sind durch allgemeine Einführung bestimmter Ausnahmetarife im Laufe der letzten fünf Jahre, für welche allein Anschreibungen vorliegen, den Verfrachtern an Frachtgebühren 1 056 487 Mark nachgelassen. Der bei weitem grössere Theil hiervon entfällt auf Zuckerrüben und -Schnitze, Kartoffeln u. dergl.

*) Wie sich das Anlagekapital und die Eisenbahnkapitalschuld im einzelnen zusammensetzen, darüber geben die Anlagen I und II des Geschäftsberichts 1899/1900 Auskunft.

*) Im ganzen sind während des zehnjährigen Zeitabschnitts für grössere Neubauten und Neubeschaffungen 13 365 190 ℳ verausgabt. Hierin sind die Ausgaben für Neubaustrecken und deren Ausrüstungen nicht enthalten.

**) Die sonstigen Einnahmen sind hier nicht berücksichtigt.

sowie auf Düngemittel. Diese Tarifermässigungen sind, wenn auch nicht ausschliesslich, so doch wesentlich mitbestimmend dafür, dass der Verkehr an sich verhältnissmässig stärker gestiegen ist, als die Verkehrseinnahmen.

Es sind gefahren in den Jahren, welche denen der oben angegebenen Verkehrseinnahmen entsprechen: 1889 93 591 323 Personenkilometer, 1893/94 116 951 968 Personenkm, 1899/1900 147 676 517 Personenkm*) und ebenso in den entsprechenden Jahren an frachtpflichtigem Gut 67 769 086 tkm, 92 836 697 tkm und 119 203 107 tkm.

Um einer derartigen Vermehrung des Verkehres gerecht zu werden, hat die Verwaltung sich nicht damit begnügt, die einzelnen Züge stärker zu belasten, sie ist vielmehr zu einer erheblichen Vermehrung der Züge geschritten, indem sie nicht nur die Zahl der Personenzüge vermehrte, sondern auch zur Verbesserung des Fahrplans die Personenzüge (gemischten Züge) von der Beförderung der Güter frei machte und dafür neue Güterzüge (auch Eilgüterzüge) in erheblichem Umfange einlegte. Auf sämmtlichen, dem gegenwärtigen Bahnnetze angehörigen Bahnen wurde von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet an Lokomotivkilometern (Nutzkilometer) 1889: in Schnellzügen 333 823 km, in Personenzügen 859 708 km, in gemischten Zügen 1 430 404 km, in Güterzügen 308 072 km, im ganzen 2 932 007 km; 1893 (bezw. 1893/94): in Schnellzügen 411 810 km, in Personenzügen 1 178 534 km, in gemischten Zügen 1 579 957 km, in Güterzügen 465 795 km, im ganzen 3 636 096 km; 1899/1900: in Schnellzügen 438 658 km, in Personenzügen 2 455 851 km, in gemischten Zügen 857 722 km, in Güterzügen 1 211 015 km, im ganzen 4 963 246 km.

Entsprechend vermehrt hat sich auch die Leistung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen. Es haben geleistet auf dem Bahnnetze eigene und fremde Wagen an Achskilometern 1889: Personenwagen 21 792 834 km, Gepäck- und Güterwagen 41 613 968 km, Postwagen 3 497 619 km, zusammen 66 904 421 km; 1893 (1893/94): Personenwagen 25 774 815 km, Gepäck- und Güterwagen 51 642 769 km, Postwagen 3 643 521 km, zusammen 81 061 105 km; 1899/1900: Personenwagen 34 820 090 km, Gepäck- und Güterwagen 64 930 958 km, Postwagen 4 504 712 km, zusammen 104 255 760 km.

Selbstverständlich hat eine in so erheblichem Maasse vermehrte Leistung der Betriebsverwaltung auch eine aussergewöhnliche Steigerung der Betriebsausgaben im Gefolge gehabt.

Die gesammten Betriebsausgaben, einschliesslich der etatsmässigen Kosten für erhebliche Ergänzungen und Erweiterungen, haben betragen 1889 4 984 601 *M.***) (davon persönliche Ausgaben 2 126 135 *M.*), 1893 (1893/94) 5 752 902 *M.***) (davon persönliche Ausgaben 2 483 604 *M.*), 1899/1900 8 069 861 *M.* (davon persönliche Ausgaben 3 365 756 *M.*).

Die Ausgaben sind also verhältnissmässig mit den Leistungen, verhältnissmässig mehr aber als die Einnahmen der Verwaltung gestiegen. Hinsichtlich der sachlichen Ausgaben findet dies seinen Grund darin, dass die Privatbahnen in Verfolgung des ihnen gesteckten Zieles, möglichst hohen Gewinn zu erreichen, in der Unterhaltung, der Ausstattung usw. der Bahnanlagen und der Betriebsmittel sich im wesentlichsten auf die nothwendigsten Ausgaben beschränkten; zudem waren die Anlagen bei der Mehrzahl der verstaatlichten Bahnen neu und erforderten schon aus diesem Grunde geringere Aufwendungen. Erhebliche Ergänzungen und Erweiterungen sowie Neubeschaffung sind von den Privatbahnen gar nicht oder doch nur ausnahmsweise auf den Betriebsetat genommen worden. In allen diesen Beziehungen ist bei der Staatseisenbahnverwaltung, unbeschadet der ihr obliegenden Pflicht der wirthschaftlichen Sparsamkeit, ein Wandel eingetreten, und wenn noch berücksichtigt wird, dass im Laufe des zehnjährigen Zeitraumes eine, wenn auch nur mässige Preissteigerung der Bau- und Betriebsmaterialien eingetreten ist und dass insbesondere im Interesse der Sicherheit des Betriebes zum Theil auf Grund reichsgesetzlicher Vorschriften manche kostspieligen Anlagen und Einrichtungen haben getroffen werden müssen, so wird die Steigerung der Ausgaben nicht befremden. Es mag sein, dass die Staatseisenbahnverwaltung die auf den Eisenbahnen ruhenden (um ein Wort des Ministers von Maybach zu gebrauchen) geheimen Hypotheken einzulösen sich bereitwilliger hat finden lassen, als die Privatbahnen es gewesen sein würden, mit anderen Worten, dass sie den nie ausbleibenden Wünschen des Publikums usw., billiger, rascher, häufiger, wärmer, bequemer, sicherer usw. bedient zu werden, finanzielle Bedenken nicht in dem Maasse entgegengesetzt hat, wie es eine Privatbahn wahrscheinlich gethan haben würde, indessen auch dies dürfte nicht befremdlich sein, weil ein derartiges, allerdings mit Vorsicht zu übendes Verfahren ein mitbestimmender Grund für die Verstaatlichung gewesen ist.

Was die Steigerung der persönlichen Ausgaben anbetrifft, so findet sie ihre Begründung nicht allein in der Steigerung des Verkehres, der Vermehrung der Betriebsleistungen, der Erweiterung des Bahnnetzes, der Abkürzung der Dienstzeit, der planmässigen Ausbildung von Hilfspersonal für besondere Fälle usw., welche Umstände fortlaufend eine Vermehrung des Büro- und des Betriebspersonals erforderten, sondern — und zwar in besonderem Grade — in umfassenden, aber auch nothwendigen Gehaltsaufbesserungen der Beamten.

Durch reine Gehaltserhöhungen, also abgesehen von neugeschaffenen Beamtenstellen, ist die jährliche Ausgabe nach und nach um annähernd 400 000 *M.* erhöht worden. Durch den mit dem Landtage vereinbarten Normalbesoldungsetat, welcher am 1. April 1897 in Kraft getreten ist, ist das Diensteinkommen der Beamten den derzeitigen Verhältnissen entsprechend geregelt.

Die Pensionsverhältnisse sind zuerst durch die Verordnung vom 23. Mai 1892 und demnächst durch die revidirte Verordnung vom 7. April 1899 gesetzlich bestimmt. In ihr sind die an sich 4 % des Diensteinkommens betragenden Beiträge derjenigen Beamten, deren Gehalt unter 2000 *M.* bleibt, auf 3,5 % heruntergesetzt, ausserdem ist der Anspruch auf Waisengeld auch den Halbwaisen zugestanden worden; diese und noch andere, hier nicht weiter aufzuzählende Vergünstigungen bei der Pensionirung mussten zu einer Erhöhung der Zuschüsse der Verwaltung zu der Pensionskasse führen.

Aehnlich wie die Beamten sind auch die ständigen Arbeiter in ihren Lohnbezügen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse bis zu 15 % aufgebessert. In Würdigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse ist eine besondere Alters- und Invalidenversicherung für die Arbeiter nicht eingerichtet, sie unterstehen der allgemeinen Alters- und Invalidenversicherungsanstalt. Die Verwaltung gewährt aber invalide gewordenen langjährigen Arbeitern, auch den Werkstattsarbeitern, zu der reichsgesetzlichen Rente nach Lage des einzelnen Falles einen ausserordentlichen jährlichen Zuschuss bis zu annähernd der Höhe der Rente.

An besonderen einmaligen und laufenden Unterstützungen sind den in Noth befindlichen Beamten und Arbeitern, auch deren Hinterbliebenen, in den verwichenen Jahren rund 160 000 *M.* gezahlt worden.

Will man nach dem Rückblick auf das verflossene Jahrzehnt die Frage zu beantworten versuchen, wie in dem nächsten Dezennium sich die Ergebnisse der grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung gestalten möchten, so wird die Beantwortung, wenigstens für die nächste Zeit, kaum in günstigem Sinne ausfallen können. Mögen auch, wie bereits oben bemerkt worden ist, Befürchtungen für einen Rückgang der Einnahmen nicht zu hegen sein, so wird doch mit einer erheblichen Erhöhung der Ausgaben gerechnet werden müssen. Die Preise für Holz, Eisen und Kohlen, die hauptsächlichsten Verbrauchsmaterialien der Eisenbahnverwaltungen, sind inzwischen ganz ausserordentlich gestiegen, und sich stützend auf die Preissteigerung dieser Materialien ist eine Erhöhung der Preise fast sämmtlicher Eisenbahngebrauchsartikel erfolgt, mögen sie von Fabriken oder von Handwerkern geliefert werden. Ein Rückgang der Preise, insbesondere für Kohlen, so wünschenswerth derselbe im wirthschaftlichen Interesse ist und auch angezeigt sein mag, steht zur Zeit nicht in Aussicht. Wird es auch richtig sein, dass die herrschenden Syndikate (Ringe) ein überrasches Hinaufschnellen der Preise verhütet haben, ebenso wahrscheinlich ist es auch, dass es ihnen an Gründen, die eine Abminderung der Preise verbieten, nicht fehlen wird. Bis jetzt sind es hauptsächlich nur die Eisenbahnverwaltungen, welche bei den Preisfestsetzungen für ihre Leistungen von der allgemeinen Preissteigerung keinen Gebrauch gemacht haben, obwohl sie die grössten und am empfindlichsten getroffenen Konsumenten sind.

---

*) Thatsächlich stellen sich die Personenkilometer noch höher, weil die auf Sonntagsfahrkarten gemachten Rückfahrten nicht gezählt sind.

**) Die aus den Erneuerungs- und Reservefonds der Privatbahnen bestrittenen Ausgaben sind mitberücksichtigt worden.

Das Offenbacher Eisenbahnunglück

hat in der Sitzung des elektrotechnischen Vereins vom 27. November zu einer eingehenden Erörterung über die Frage der Beleuchtung — ob Gas oder elektrisches Licht — der Eisenbahnwagen geführt. Besonders interessant war die Aeusserung des Eisenbahndirektors Garbe, maschinentechnischen Mitgliedes der Eisenbahndirektion Berlin, dass nach seiner Ansicht nicht das aus dem zerstörten Behälter ausströmende Mischgas, sondern die aus den 271 Heizröhren des durch den Zusammenstoss beschädigten Kessels der auffahrenden Lokomotive ausströmenden Feuergase die Verbrennung der unglücklichen Opfer herbeigeführt hätten sowie die Aeusserung des Geheimeraths Wichert, vortragenden Raths im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, über die der Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung entgegenstehenden Bedenken.

Wir geben nun nachstehend die Verhandlungen wieder, wie sie in den „Berl. N. Nachr." veröffentlicht sind. Die Sitzung fand unter dem Vorsitz des Staatssekretärs v. Podbielski statt.

Ingeniör Dr. Büttner leitete die Erörterung über die „Einführung elektrischer Beleuchtung der Eisenbahnwagen" — so lautete sein Thema — ein. In der Debatte erfuhr er vielen Widerspruch seitens des Eisenbahndirektors Garbe, des Geheimen Oberbauraths Wichert vom Eisenbahnministerium, der Gasingeniöre Gerdes und Pintsch. Dagegen wurde er von Professor Wedding und vom zweiten Vorsitzenden unterstützt. Der Ausgangspunkt der Ausführungen des Vortragenden war das Eisenbahnunglück bei Offenbach. Dasselbe habe den Elektrotechnikern erneuten Anlass gegeben, den Stand der Elektrotechnik in Bezug auf die Eisenbahnwagenbeleuchtung zu prüfen. Schon das ähnliche Unglück auf der Wannseebahn im Sommer 1887 führte zur Prüfung der Frage, ob nicht an Stelle des Gases die Elektrizität für die Eisenbahnwagenbeleuchtung einzuführen sei, doch stand damals die Akkumulatorentechnik noch zu tief, um eine allgemeine Einführung zu gestatten. Dennoch führten einige Bahnen in der Schweiz die elektrische Beleuchtung ein. Einen neuen Impuls empfing die Bewegung durch das Unglück bei Mailand im Jahre 1893. Ein grosser Theil der europäischen und amerikanischen Bahnen ist bereits ganz oder theilweise zur elektrischen Wagenbeleuchtung übergegangen. Auf der Pariser Ausstellung kamen auf 29 ausgestellte Wagen mit elektrischer Beleuchtung deren nur neun nichtdeutsche mit Gas. Immerhin sind, soweit sich die neuesten Zahlen ermitteln liessen, jetzt noch 75 000 Wagen, darunter die Hälfte nichtdeutsche, mit Gas und etwas über 8 000 Wagen mit Elektrizität beleuchtet, deren allgemeine Einführung aber erst seit 1892 datirt. Es gibt zwei Systeme der elektrischen Wagenbeleuchtung: 1. mittelst Dynamomaschinen, unterstützt von Akkumulatoren, 2. mittelst Akkumulatorenbatterien allein. Die Kraft- und Lichtquelle kann eine einheitliche für den ganzen Zug oder eine besondere für jeden Wagen sein. In jedem Falle sind mehrere Stromerreger und Stromkreise und doppelte, von einander unabhängige Leitungen anzuordnen, um Störungen vorzubeugen. Die Dynamos erhalten ihre Energie durch die Bewegung des Zuges selbst, wobei die ungleiche Geschwindigkeit durch sinnreiche Vorrichtungen ausgeglichen wird. Sie hängen pendelnd unter dem Wagen. Auch die Batterien sind unter dem Wagen angebracht. Bewährt und empfehlenswerth für unsere deutschen Verhältnisse ist nur das eine Akkumulatorensystem mit getrennter Stromquelle für jeden einzelnen Wagen. Die Dauer der Ladung der Batterien, die deren Schwere wegen am besten im Wagen zu erfolgen hat, beträgt nur zwei bis drei Stunden und kann sehr gut auf den Ruhestationen erfolgen. Die deutsche Reichspostverwaltung hat die elektrische Beleuchtung schon bei 1 470 Wagen eingeführt, die auf 27 Stationen geladen werden. Bei dem Vergleich mit dem jetzt bei uns herrschenden Mischgassystem ergibt sich bei ungefähr gleicher Belastung der Wagen, gleicher Helligkeit und geringeren Kosten für die Lampenstunde die Ersparniss vieler Brennstunden infolge der bequemen Aus- und Einschaltung des elektrischen Lichtes, die Möglichkeit der besseren Vertheilung des Lichtes, dessen grössere Gleichmässigkeit, die Vermeidung der Verschlechterung der Luft durch Russ, Rauch, Kohlensäure und die geringere Gefährlichkeit bei Zusammenstössen wie Offenbach. Das Gewicht der Mischgasbehälter und Leitungen bei einer Einrichtung für fünf Flammen zu 15 Normalkerzen und einer Brenndauer von 27 Stunden beträgt 450 bis 480 kg. Das Gewicht der Akkumulatorenbatterien für fünf Lampen zu 16 Kerzen beträgt 430 kg. Die Kosten des Mischgases (75 % Fettgas und 25 % Acetylengas) betragen einschliesslich aller Nebenspesen für die Lampenbrennstunde 2,55 ₰, die der elektrischen Beleuchtung annähernd ebensoviel. Wo die Ladung der Batterien im Wagen nicht angängig ist, kann die Auswechselung der Batterien eintreten. Die Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung auf den preussischen Staatsbahnen würde ein Anlagekapital von etwa 25 000 000 ℳ erfordern, eine Summe, die bei dem Milliardenetat der Eisenbahnverwaltung nur geringfügig genannt werden kann.

Staatssekretär v. Podbielski bittet, das Eisenbahnunglück von Offenbach nicht in die Diskussion zu ziehen und sich auf das Elektrotechnische zu beschränken.

Eisenbahndirektor Garbe: Leider kann ich das Offenbacher Unglück nicht umgehen, da auch der Vortragende von der Voraussetzung ausging, dass die Gasbeleuchtungsanlage das Unglück, wenn nicht verschuldet, so doch vergrössert habe. Das trifft aber nicht zu. Der Brand wurde vom ausströmenden Gas nicht verschuldet, kaum vermehrt. Das Feuer wurde von den 6—8 Centnern glühender Kohlen der Lokomotive des Lokalzuges verursacht und von den glühenden Gasen genährt, die aus den 271 Heizröhren der aufgefahrenen Maschine strömten. Der Wagen und die Fahrgäste mussten bei dem Zusammenstoss so wie so verbrennen. Das bischen Gas hat die Feuergefährlichkeit kaum vermehrt. Man sollte die Unruhe im Publikum über die Gasbehälter lieber vermindern, aber nicht nähren.

Gasingeniör Gerdes: Die elektrische Beleuchtung ist nicht nur nicht sicherer, sondern gefährlicher als Gas. Was wollen denn die zwei oder drei Unfälle besagen, bei denen das Gas doch nicht einmal als Ursache, sondern nur in sekundärer Weise mitwirkte, gegenüber der absoluten Sicherheit der 130 000 seit 30 Jahren mit Gas beleuchteten Eisenbahnwagen, gegenüber den vielen Fällen, wo die Elektrizität durch Kurzschluss selbst eine Feuersgefahr herbeigeführt hat. Ich bestreite aber auch die qualitative Gleichwerthigkeit der Elektrizität. Ein Eisenbahnwagen, der nach dem System Stone elektrisch beleuchtet wird, trägt ein Beleuchtungsgewicht von 1 790 kg. Mit Gaseinrichtung würde er, bei gleichem Effekt nur 1 150 kg zu tragen haben. Die Ersparung der Brennstunden wird hinfällig, weil die Dynamos ja doch immerfort laufen müssen.

Vorsitzender Staatssekretär v. Podbielski: Bei der Post, die seit 1892 ihre Wagen elektrisch beleuchtet, ist man damit sehr zufrieden. Es ist auch noch nichts passirt.

Geh. Bergrath Professor Dr. Wedding: Wenn ich mit 60 km Geschwindigkeit fahre, sitze ich doch lieber auf einer Akkumulatorenbatterie, als auf einem Gasbehälter. (Heiterkeit.) Es ist nur eine Frage der Zeit, ob das elektrische Licht, das ja auch seine Mängel hat, eingeführt wird.

Geh. Oberbaurath Wichert vom Eisenbahnministerium: Ich spreche nur meine persönliche Ansicht aus. Denken Sie sich eine grosse Verwaltung — es braucht ja nicht gerade die preussische zu sein —, die vor die Frage gestellt wird, ob sie ein bewährtes Beleuchtungssystem, das allen Anforderungen genügt, gegen ein neues vertauschen soll, was ihr an 40 000 000 Mark Kosten verursachen würde. Mit der Mischgasbeleuchtung sind 20 000 Wagen und 3—4 000 Lokomotiven versehen. Im Laufe eines Jahres haben wir die Helligkeit der Beleuchtung damit verdreifacht. Wenn wir wollen, brauchen wir blos zu winken und die Helligkeit wird wieder verdoppelt, ohne die geringsten Anlagekosten. Wir brauchen blos mehr — bis zu 35 statt der jetzt 25 % — Acetylen beimischen zu lassen. Mit der Einführung dieser Mischgasbeleuchtung ist neuen Erfindungen auf dem Gebiete der Elektrotechnik nicht vorgegriffen. Das verhältnissmässig geringe Anlagekapital wird bis dahin amortisirt sein. Für jetzt aber erscheint es nicht rathsam, das vorhandene System durch elektrische Beleuchtung zu ersetzen, und zwar aus vier Gesichtspunkten: 1. Aus betriebstechnischen Gründen kann man das einzig bewährte und empfehlenswerthe Akkumulatorensystem nicht einführen, weil es nicht möglich ist, die Wagen immer zwei bis drei Stunden lang zur Ladung der Batterien ausser Betrieb zu setzen. Dazu gehörte nicht nur eine bedeutende Vermehrung des Wagenparkes, sondern auch eine erhebliche Erweiterung der Bahnhöfe und Rangirgleise. Auch das Auswechseln ist auf den Bahnhöfen nicht vorzunehmen. 2. Was den Sicherheitsstandpunkt betrifft, so ist durch Gas noch kaum ein Unglück herbeigeführt worden und Dr. Büttner verspricht auch für die Elektrizität nur dann Gefahrlosigkeit, wenn alles in Ordnung ist. Ich fahre schliesslich doch lieber auf einem Gasrezipienten als auf einer elektrischen Batterie. 3. Die Lichtwirkung ist durch die Verwendbarkeit und Mischbarkeit des Acetylens zu Gunsten des Gases verschoben. 4. Die wirthschaftliche Seite. Die Betriebskosten bei der elektrischen Beleuchtung stellen sich etwas höher. Wir wollen sagen gleich. Aber da fallen die 30—40 000 000 ℳ Anlagekosten ins Gewicht. Der Entschluss, die elektrische Beleuchtung einzuführen, die nicht sicherer, nicht heller, nicht billiger und bequemer ist, wird also sehr schwer. Versuche brauchen wir nicht zu machen. Wir sehen ja, was sich anderswo bewährt. — Der Geh. Kommerzienrath Julius Pintsch trat noch lebhaft für Gas, der zweite Vorsitzende Ingeniör Hefner-Alteneck für die elektrische Beleuchtung ein. Doch betonte er auch die verhältnissmässige Ungefährlichkeit des Gases.

Nachrichten.

Deutschland.

— Bestimmungen über die Berichterstattung an das Reichseisenbahnamt wegen eintretender Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen. Das Reichseisenbahnamt hat angeordnet, dass ihm, abgesehen von der vorgeschriebenen Berichterstattung durch das monatlich einzureichende Tarifmaterial, von den Eisenbahnverwaltungen in jedem Einzelfalle besondere Anzeigen über 1. Tariferhöhungen im Binnen- wie im direkten (Verbands-) Verkehr und 2. die Aufhebung oder Einschränkung einer bestehenden direkten Abfertigung zu erstatten sind.

In der Anzeige über Tariferhöhungen soll angegeben werden, a) welcher Art die Erhöhung ist, z. B. ob eine Erhöhung der Tarifkilometer oder des Einheitssatzes, eine Klassifikationsänderung, die Einführung oder Erhöhung einer Abfertigungs- oder einer Ueberfuhrgebühr, eine Beschränkung oder Aufhebung bestehender Ausnahmetarife, eine Erschwerung der Beförderungsbedingungen oder die Zurückziehung von nicht nur für einen bestimmten Zeitraum gewährten Erleichterungen vorliegt; b) um welchen Betrag sich der Beförderungspreis für die Person oder für die Tonne im Durchschnitt erhöht; c) welche Gründe zu der Maassregel Anlass gegeben haben; d) ob und wann die zuständige Landesaufsichtsbehörde die Genehmigung ertheilt hat, gegebenenfalls weshalb solche nicht erforderlich war. Die Anzeigen sind spätestens gleichzeitig mit der Veröffentlichung des Vorganges unter Beifügung einer Abschrift der Bekanntmachung einzureichen.

Für die Berechnung der sechswöchigen Veröffentlichungsfrist, der alle Tariferhöhungen, auch die für den Laien nicht ohne weiteres erkennbaren Druckfehlerberichtigungen unterliegen, ist nicht das Datum der Bekanntmachung, sondern der Tag der wirklich stattfindenden Veröffentlichung maassgebend. Ausserdem bedingt die Vorschrift, Tariferhöhungen sechs Wochen vor der Anwendung zu veröffentlichen, dass in der Bekanntmachung auf die Erhöhungen hingewiesen wird, sowie ferner, dass diese jedenfalls sechs Wochen vor der Anwendung ihrem vollen Umfange nach feststehen und in Ermangelung einer ins einzelne gehenden Angabe von den in der Bekanntmachung näher zu bezeichnenden Dienststellen dem Publikum auf Anfrage genau mitgetheilt werden müssen.

Einer Anfrage soll es nicht bedürfen, wenn die Erhöhung auf der Berichtigung von Druck- und Rechenfehlern beruht, oder wenn durch eine Neuvermessung von Strecken oder durch eine anderweite Form des Tarifs (Einführung von Schnittsätzen u. dergl.) nur eine geringfügige Erhöhung der Tarifkilometer oder der Sätze eintritt.

Eine Aufhebung der direkten Abfertigung liegt stets dann vor, wenn die zwischen je zwei Stationen bestehenden Fahr- oder Frachtsätze aufgehoben werden, ohne dass die Einführung neuer entsprechender Tarifsätze sichergestellt ist. Werden dagegen nur ermässigte Ausnahmesätze aufgehoben und bleiben für die betreffenden Verkehrsbeziehungen direkte Sätze der regelrechten Tarifklassen bestehen, so ist diese Maassnahme nicht als eine Aufhebung einer direkten Abfertigung, sondern lediglich als eine Tariferhöhung zu behandeln. Eine Einschränkung der bestehenden direkten Abfertigung tritt ein, wenn von mehreren im Tarife ersichtlich gemachten und der freien Wahl des Absenders überlassenen Verkehrswegen der eine oder andere ausscheidet.

Die dieserhalb zu erstattenden Anzeigen haben zu enthalten: a) eine eingehende Darlegung der Gründe; b) eine namentliche Bezeichnung der in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen und Wege; c) eine ins einzelne gehende Erörterung des Verkehrsumfanges; d) eine Erläuterung in Bezug auf die Höhe der bei Durchführung der Maassnahme zur Erhebung kommenden Frachtsätze; e) die Angabe des für den Eintritt der Maassnahme in Aussicht genommenen Zeitpunktes.

Treten in den veröffentlichten und angezeigten Maassnahmen nachträglich Aenderungen ein (Zurückziehung der Maassregel, Abänderung des in Aussicht genommenen Einführungstages oder der künftig zur Erhebung kommenden Tarifsätze), so ist hierüber gleichfalls ohne Verzug unter Angabe der Gründe und Beifügung einer Abschrift der dieserhalb erlassenen Bekanntmachung zu berichten.

— Der Etat für die Verwaltung der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen ist dem Reichstage mit dem Hauptetat für das Rechnungsjahr 1901 zugegangen. Die Einnahmen sind mit 93 676 000 *M.* (+ 7 501 000 *M.* gegen 1900), die fortdauernden Ausgaben mit 65 515 400 (+ 7 080 100) *M.*, der Ueberschuss ist mit 28 160 000 (+ 420 900) *M.* in Ansatz gebracht. Von diesem gehen die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats mit 8 522 000 *M.* ab, so dass ein Ueberschuss von 19 688 600 (— 46 100) *M.* bleibt. Unter den Ausgaben ist vor allem die ungewöhnliche Steigerung der Beschaffungskosten für Betriebsmaterialien (Kohlen usw.) in die Augen fallend, die von 6 630 000 *M.* auf 9 176 000 *M.* gestiegen, also gegen das Vorjahr um beinahe 38 % höher angenommen sind. Erläuternd wird dazu bemerkt, dass, während der Durchschnittspreis für die Tonne in 1899 11,493 *M.* betragen habe und für 1900 zu 11,32 *M.* berechnet war, er für 1901, selbst wenn angenommen werde, dass die jetzigen ungewöhnlich hohen Preise sich auf die Dauer nicht halten würden, doch auf 15 *M.* zu veranschlagen sei.

Im ordentlichen Etat sind unter den einmaligen Ausgaben zu erwähnen zunächst 6 700 000 *M.* für die Vermehrung der Betriebsmittel, ausserdem eine Reihe von kleineren Erweiterungen und Ergänzungen, aus deren Begründung u. a. zu entnehmen ist, dass die Verwaltung der Reichsbahnen am Schlusse des Rechnungsjahres 1901 über einen Bestand von 800 Lokomotiven verfügen wird, von denen die neuesten Schnellzug- und Güterzuglokomotiven eine solche Länge haben, dass die Schiebebühnen des Maschinenschuppens in Strassburg auf 16,1 m verlängert werden müssen, und dass im Jahre 1901 die Bahnsteigsperre auf das gesammte Gebiet der Reichseisenbahnverwaltung ausgedehnt werden wird. Der ausserordentliche Etat im Gesammtbetrage von fast 14 000 000 *M.* enthält weitere Raten von bereits im Gange befindlichen Bauten. An ersten Raten ist vor allem der Betrag von 4 800 000 *M.* zum Ankauf von Grundflächen zur Verlegung des Bahnhofs Metz zu erwähnen. In der Begründung hierzu heisst es, dass infolge der Aufgabe eines grossen Theils der inneren Festungsumwallung für die Stadt Metz ein bedeutender wirthschaftlicher Aufschwung und damit eine starke Zunahme des örtlichen Eisenbahnverkehrs zu erwarten sei. Da die bestehenden Bahnhofsanlagen den wachsenden Anforderungen auf die Dauer nicht zu genügen vermögen und gegenwärtig ausgedehnte Flächen des frei werdenden Festungsgeländes für Bahnzwecke erhältlich sind, ist die Herstellung für längere Zeit ausreichender und erweiterungsfähiger Anlagen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr in Aussicht genommen. Dabei soll die bestehende Kopfstation, soweit nöthig, verlegt und zugleich in einen Durchgangsbahnhof verwandelt werden, theils um die Bahnlänge zwischen Metz und Diedenhofen um etwa 5 km abzukürzen und die auf Kopfstationen unvermeidlichen längeren Aufenthalte der durchgehenden Züge zu verringern, theils um die Einführung neuer Bahnlinien, welche die nordöstlich von Metz gelegenen lothringischen Landstriche erschliessen sollen, in den Bahnhof Metz zu ermöglichen. Die geforderte Bewilligung zum Ankaufe von Grundstücken soll dazu dienen, um die neben dem Festungsgelände für die neuen Anlagen unentbehrlichen Bodenflächen baldthunlichst und bevor sie durch Bebauung vertheuert werden, zu erwerben.

Weitere Beträge werden zum zweigleisen Ausbau der Bahnstrecke Hagendingen-Ranbach und zur Erweiterung des Bahnhofes Hagendingen sowie zur Herstellung eines Rangirbahnhofes bei Flörchingen (vor Diedenhofen) mit Verbindungsbahnen, zur Erweiterung des Bahnhofes Luxemburg, zur Verlängerung der Bahn von Lutterbach nach Wesserling bis Krüt und zum Bau von Miethwohnungen vorgesehen. Letztere sollen in den lothringischen Industriebezirken erbaut werden, und zwar 84 Wohnungen für mittlere und untere Beamten und 12 für Arbeiter. Da 625 000 *M.* gefordert werden, entfällt auf jede Wohnung durchschnittlich der Betrag von 6 500 *M.* Aus den Mietherträgen wird eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals erwartet.

— Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. In der am 27. November d. J. in Bromberg abgehaltenen 12. ordentlichen Sitzung wurden u. a. folgende Beschlüsse gefasst: a) ein Antrag auf Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife fand mit 17 gegen 15 Stimmen Annahme; b) ein Antrag auf Anwendung des Spezialtarifs III bei Verfrachtung von Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach Hamburg, Bremen, Stettin und Neufahrwasser und Aufhebung der Ueberseeklausel für die Verfrachtung nach Hamburg bezw. Verfrachtung von Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach Hamburg, Stettin und Neufahrwasser unter Aufhebung der Ueberseeklausel wurde in folgender Fassung mit grosser Mehrheit angenommen: Der Bezirkseisenbahnrath wolle beschliessen, dass von den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. für die Verfrachtung von Spiritus und Sprit nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern oder nach deutschen Kolonien der Spezialtarif III in Anwendung gebracht wird. Die Einführung der Waaren in solche Reinigungsanstalten oder Lager der deutschen Seehäfen, in denen durch Zolleinrichtungen die Ausfuhr ins Ausland sichergestellt ist und nachgewiesen wird, soll als Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern angesehen werden; c) ein Antrag auf Einführung von Staffeltarifen für Wagenladungsgüter wurde zur wohlwollenden Erwägung überwiesen; d) ein Antrag auf Einführung eines

Nothstandstarifs für Heu, Stroh und Torfstreu vom 1. Januar 1901 ab bis auf weiteres für die Nothstandsgebiete im Kontrolbezirk (Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.) wurde angenommen. Es soll eine 25 prozentige Frachtermässigung gewährt werden; e) ein Antrag auf Ausgabe von Sommerfahrkarten nach schlesischen Badeorten durch die Station Königsberg i. Pr. sowie f) ein Antrag auf Einführung ermässigter Frachtsätze für Koch- und Speisesalz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach der Provinz Ostpreussen wurden gleichfalls angenommen. Hierauf folgte noch eine längere Besprechung über Fahrplanangelegenheiten.

— **Eine neue Dienstanweisung für Zugrevisoren** kommt im Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung vom 1. Januar k. J. an zur Einführung. Danach wird den Zugrevisoren von der Eisenbahndirektion ein Amtsbezirk zugewiesen. Die ihnen obliegenden Dienstgeschäfte bestehen in der Hilfeleistung bei der Kontrole und Beaufsichtigung des Personenzugdienstes sowie der dienstlichen Thätigkeit des hierbei beschäftigten Personals: a) durch planmässige Begleitung aller der Personenbeförderung dienenden Züge, b) durch planmässige Revisionen des mit der Personenbeförderung im Zusammenhange stehenden Dienstes der Stationen und Abfertigungsstellen, insbesondere der Personenzugbildung und des Bestandes an Reservewagen auf den Ausgangsstationen, der Fahrkartenkontrole auf den Bahnhöfen und des Gepäck- und Eilgutabfertigungsdienstes an den Personenzügen. Bei der Begleitung der Züge ist namentlich zu beobachten, ob das Zug- und sonstige Betriebspersonal seine Dienstobliegenheiten kennt und richtig handhabt, ob die Personenbeförderung in zweckmässigster Weise eingerichtet ist, ob die Abfertigung der Züge auf den Stationen pünktlich erfolgt, ob der Fahrplan den Bedürfnissen des Verkehrs entspricht und die Diensteintheilungen des Fahrpersonals wirthschaftlich und zweckentsprechend unter Berücksichtigung der Vorschriften über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten aufgestellt sind oder etwa einer Abänderung bedürfen. Im weiteren hat sich ihre Thätigkeit zu erstrecken auf die Fahrkartenprüfung, bei welcher eine Belästigung der Reisenden nach Möglichkeit zu vermeiden ist, ferner auf die Kontrole über die zweck- und vorschriftsmässige Ausnutzung, Reinigung, Erleuchtung und Erwärmung der Wagenabtheile, die Instandhaltung der Wagenabtheile und Klosets in den Wagen, den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge, die richtige Zusammensetzung der Züge, die vortheilhafte Unterbringung der Reisenden und das zuvorkommende Verhalten des Fahrpersonals gegen dieselben. Bezüglich der Schlaf-, Speise- und Postwagen ist darauf zu achten, dass keine missbräuchliche Personenbeförderung in ihnen stattfindet. Die Fahrkartenprüfung hat möglichst unerwartet und in jedem Falle ohne Störung des regelmässigen Ganges der Züge zu erfolgen.

Auf den Stationen sind die Bahnhofswirthschaften in Bezug auf den Verkehr des Fahrpersonals, die Warteräume und Aufenthaltsräume des gesammten Zugpersonals häufigen eingehenden Revisionen zu unterziehen. Das Verhalten der Personale ist hier zu beaufsichtigen und im weiteren darauf zu achten, ob sich die Aufenthaltsräume, die Uebernachtungslokale, Badezimmer, Küchen usw. nach den hierüber erlassenen Bestimmungen im ordnungsmässigen, dem Bedürfniss des Fahrpersonals entsprechenden Zustande befinden.

Von der Verpflichtung, im Dienste Dienstkleidung zu tragen, sind die Zugrevisoren insoweit entbunden, als es ihre Thätigkeit wünschenswerth erscheinen lässt; sie haben jedoch im dienstlichen Verkehr mit den Reisenden zu ihrem Ausweis eine Dienstmütze zu tragen.

Disziplinarisch sind die Zugrevisoren einer von der Eisenbahndirektion zu bezeichnenden Verkehrsinspektion und übrigens den Inspektionen des ihnen überwiesenen Amtsbezirks dienstlich unterstellt.

— **Eisenbahntarife des Emdener Hafens.** Bekanntlich fanden am 18. Mai d. J. bei der Eisenbahndirektion Essen Verhandlungen über etwaige Tarifermässigungen für Sendungen vom und zum Emdener Hafen statt. Den dabei betheiligten Körperschaften hat nunmehr die genannte Eisenbahndirektion in der vielumstrittenen Frage folgende Entschliessung zur Kenntniss gebracht:

Wir theilen nach Beschluss der Erhebungen mit, dass den Anträgen, soweit sie die Einführung ermässigter Eisenbahntarife von und nach den Kanalumschlagplätzen oder die Gleichstellung der Eisenbahntarife der Emshafenstationen mit den bestehenden Refaktiensätzen der Station Rotterdam für den Gesammtverkehr wie im besonderen auch für die Artikel Eisen und Stahl der Spezialtarife 1—3 und Eisenerz betreffen, mangels eines allgemeinen wirthschaftlichen Bedürfnisses nicht entsprochen werden kann. Ebenso ist für die weiter beantragte Herabsetzung der für die überseeische Ausfuhr von Kohlen usw. bestehenden Ausnahmesätze der Emshafenstationen um 3 *M* für 10 t das Bedürfniss nicht als erwiesen anzusehen. Dagegen sind die Frachten für die zu Heizzwecken des See- und Flussschifffahrtsbetriebes nach den Emshäfen bestimmten Kohlen auf die Sätze des Kohlenausfuhrtarifs mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab ermässigt worden. Ferner ist in Aussicht genommen, die für Emden Stadt bestehenden Ausnahmetarife insoweit auf die neue Station Emden Aussenhafen zu übertragen, als sie im Wettbewerb gegen ausländische Häfen oder zur Unterstützung der inländischen Industrie im Wettkampf gegen die ausländischen Erzeugnisse eingerichtet sind, und endlich die Emshafenstationen in die für Elbe- und Weserhäfen bestehenden, für die ersteren aber bisher nicht eingerichteten Ausnahmetarife aufzunehmen.

— **Zur Wagengestellung im Ruhrkohlenbezirk.** Eine noch höhere Wagengestellung als am 16. und 17. v. Mts. (von 18063 bezw. 18053 Wagen zu 10 t für Kohlen und Koks) hat im Ruhrrevier am 20. November stattgefunden. An letzterem Tage sind nach den endgültigen Feststellungen gestellt und beladen worden: für Kohlen und Koks 18301, für andere auf offene Wagen zu verladende Güter 3090 und an bedeckten und Spezialwagen 2821, im ganzen 24212 Wagen zu 10 t. Diese Wagenzahl ist wiederum eisenbahnseitig ohne irgendwelche Störungen pünktlich gestellt und abgefahren worden.

— **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.** Der Verkehr auf dieser Bahn hat sich der „Voss. Ztg." zufolge auch im laufenden Jahre wieder bedeutend gesteigert. Es gilt dies in erster Linie von der auf das westfälische Kohlenrevier entfallenden 15 km langen Theilstrecke Dortmund-Lünen. An diese Linie haben ausser dem Dortmunder Hafen, dem Eisen- und Stahlwerk Hoesch A.-G., der Maschinenfabrik Deutschland A.-G. sowie der Eisenhütte Westfalia bei Lünen folgende Kohlenbergwerke einen direkten Anschluss: 1. die beiden Schächte Kaiserstuhl der Gewerkschaft Westfalia, 2. die Zechen Stein und Hardenberg der Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft sowie 3. die Zechen Gneisenau und Preussen der Harpener Bergbaugesellschaft. Ausserdem sind die beiden, noch nicht in Förderung getretenen Zechen Preussen II und Scharnhorst an die Bahn angeschlossen worden. Dieselben werden den Kohlenversand voraussichtlich erst im Laufe des nächsten Jahres aufnehmen. Die vorgenannten, in Förderung stehenden Zechen versenden gegenwärtig werktäglich zusammen durchschnittlich 620 Doppelwagen Kohlen und Koks. Am Schlusse des Vorjahres betrug der Gesammtversand derselben täglich nur rund 530 Doppelwagen. Der grösste Theil dieser Kohlensendungen muss in Dortmund der Staatsbahn zur Weiterbeförderung übergeben werden, so dass ein verhältnissmässig nur geringer Frachtbetrag auf die Dortmund-Gronauer Bahn entfällt. Voraussichtlich werden in den nächsten Jahren in der Gegend von Lünen noch mehrere neue Kohlenbergwerke angelegt werden, die an die Dortmund-Gronauer Bahn Anschluss erhalten werden, indess droht diesem Unternehmen ein bedeutender Wettbewerb durch die projektirte Staatsbahnlinie Recklinghausen-Waltrop-Lünen-Hamm. Auf der Theilstrecke Lünen-Gronau (85 km) hat der Güterverkehr sich gleichfalls in den letzten Jahren recht befriedigend gestaltet, da die von der Bahn durchschnittene Gegend, namentlich aber der Kreis Ahaus in einer erfreulichen wirthschaftlichen Entwickelung begriffen ist.

— **Vergebung von Lokomotiven für die bayerischen Staatsbahnen.** Von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen wurde in den ersten Tagen des November die Anfertigung und Lieferung von zehn 3/4 gekuppelten Tenderlokomotiven der Klasse D XI (Zwillingssystem) für Lokalbahnen — zu liefern bis 30. November 1901 — an eine bayerische Lokomotivfabrik vergeben. Der hierfür entfallende Gesammtbetrag beläuft sich auf ungefähr 370000 *M*.

— **Beschaffung von Wagen für die bayerischen Staatseisenbahnen.** In den ersten Tagen des laufenden Monats hat die Generaldirektion genannter Staatseisenbahnen die Anfertigung und Lieferung von 170 zweiachsigen Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht, Vereinslenkachsen, Handspindelbremse und Abladetrichtern, ferner 100 zweiachsiger Arbeitswagen mit gleichem Ladegewicht und denselben Vorrichtungen, jedoch ohne Abladetrichter und ferner 30 zweiachsiger Schienentransportwagen mit 15 t Ladegewicht und Freisitzspindelbremsen an eine bayerische Fabrik vergeben. Die Ablieferung sämmtlicher Wagen hat im Laufe des Februar k. J. zu erfolgen; der Kostenaufwand für die Lieferung der voraufgeführten 300 Wagen beziffert sich auf zusammen 779650 *M*.

— **Die neuen Riviera-Expresszüge.** Der Eröffnungstermin der neuen Riviera-Expresszüge ist nunmehr auf Montag, den 3. Dezember d. J. festgesetzt. Die Abfahrtszeiten von den Ausgangsstationen sind dreimal in der Woche, an jedem Montag, Mittwoch und Sonnabend folgende: Berlin, Anh. Bhf. 8.40 Nachmittags, Altona 1.27 Mittags (Hamburg 1.37 Mittags), Bremen 2.50 Mittags, Amsterdam 2.57 Mittags (Haag 2.25 Mittags). Zunächst

vereinigt sich der Hamburger Zug, der in Uelzen 3.10, Lehrte 4.15 anhält, mit dem Bremer Zug in Hannover. Abfahrt von hier 4.45 Nachmittags. Dann gehts über Göttingen 6.22 und Cassel 7.38 nach Bebra, wo der Berliner Zug hinzutritt. Dieser machte inzwischen die Fahrt über Halle 5.47 und Erfurt 7.21. Abfahrt von Bebra erfolgt um 8 55 Abends mit Aufenthalt in Elm 10.19 und in Offenbach 10.23 nach Frankfurt a/M. Hier tritt die letzte Vereinigung ein und zwar mit dem Amsterdamer Zuge, der inzwischen am Nachmittag in Utrecht 8.30, Arnheim 4.21, Emmerich 6.00, Wesel 6.39, Oberhausen 7.04, Duisburg 7.14, Düsseldorf 7.36, Köln 8.16, Bonn 8.45, Coblenz 9.38, Mainz 11.02 Abends kurzen Aufenthalt nahm. Von Frankfurt a/M. erfolgt die Abfahrt 11.55 Nachts. Nunmehr besteht der Luxuszug aus dem Amsterdamer Packwagen, dem Amsterdamer Schlafwagen, dem Hamburger Schlafwagen, dem Berliner Schlafwagen, dem Berliner Speisewagen und dem Berliner Packwagen. Der Riviera-Express berührt in der Nacht zum Dienstag bezw. Donnerstag oder Sonntag die Städte Worms 12 57, Ludwigshafen 1.20, Lauterburg 2.28, Strassburg 3.30, Kolmar 4.29, Mülhausen 5.15, Altmünsterol 4.54, Petit Croix 5.50, Belfort 6.15 Morgens. Die Zollrevision erfolgt im Zuge während der Fahrt zwischen den beiden letztgenannten Städten. Die Endstationen erreicht der Riviera-Express über Lyon und Marseille am Abend des Dienstag bezw. Donnerstag oder Sonntag, und zwar Nizza um 8.30 und Mentone um 9.30 Abends.

Die Rückfahrt von der Riviera nach dem Norden erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Sonnabend von Mentone 9.30, Nizza ab 10.30 Vormittags.

Die Fahrtdauer von Bremen, Altona-Hamburg, Berlin, Amsterdam nach der Riviera und umgekehrt ist durch den Riviera-Express auf wenig über 30 Stunden verkürzt.

Der neue Luxuszug verringert ausserdem nicht blos zwischen den einzelnen deutschen Städten, z. B. Berlin-Frankfurt a/M. 8 Stunden, um ein bedeutendes die Entfernungen, sondern er dürfte besonders durch den Umstand, dass er von den Hafenstädten ausgeht, dazu beitragen, einen grossen Strom von reichen Ausländern nach und durch Deutschland zu führen.

— **Berlin-Budapest-Orientexpresszug.** Nach einer Mittheilung der Direktion der internationalen Schlafwagengesellschaft verkehrt dieser Zug vom 7. d. Mts. ab wöchentlich nur zwei Mal, und zwar von Berlin Dienstag und Donnerstag, von Budapest Mittwoch und Sonntag.

— **Die unter Zollverschluss stehenden Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Der „Hamb. Korr." hatte s. Zt. gemeldet, dass in Berlin vier funkelnagelneue Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft unter Zollverschluss ständen und dass bei der Fahrt dieser in Budapest vor einiger Zeit in den Orientexpresszug neu eingestellten Wagen an der preussischen Grenze die Reisenden genöthigt gewesen seien, ihr behagliches Quartier zu verlassen und mit anderen, minder bequemen Plätzen für ihr theures Geld fürlieb zu nehmen. Der Wagen sei zollamtlich verschlossen und leer und unbenutzt, aber schön plombirt, nach Berlin gefahren. So sei es bereits vier Mal geschehen. Die Behörde beanspruche den zehnten Theil des Werthes der etwa 50 bis 60 000 ℳ kostenden Wagen als Zoll und habe die Wagen der Gesellschaft im übrigen zur Abholung zur Verfügung gestellt.

Die hiesige Direktion der Internationalen Schlafwagengesellschaft theilt uns nun auf Anfrage hierüber folgendes mit: „Der Artikel in dem ‚Hamb. Korr.' hat die Angelegenheit, betreffend das Passiren von vier neuen Schlafwagen an der Grenze in Oderberg, entstellt. Wir hielten uns nach § 5 Ziffer 5 des Zolltarifgesetzes vom 24. Mai 1885 berechtigt, die neuen Wagen, welche für den Transport von Personen dienen sollten, ab Budapest unangemeldet über die Grenze zu befördern, da nach obengenannten Paragraphen dieselben vom Eingangszoll befreit sind. Widerrechtlich nun hat die Zollbehörde diese Wagen an der Grenze unter Plombenverschluss gelegt. Wir haben dagegen protestirt. Es blieb uns aber, da wir die Wagen nothwendig im Dienste brauchten, nichts anderes übrig, als vorläufig ein Depot und zwar für jeden Wagen 6000 ℳ zu hinterlegen. Dieses Depot muss an uns zurückerstattet werden, sobald der Ausgang der Wagen über die Zollgrenze bescheinigt ist.

Wir erwähnen hierbei noch, dass leider damals der Berlin-Budapest-Orientexpresszug ab Budapest keine Reisenden hatte, so dass in den neuen Wagen auch niemand Platz nehmen konnte. Von einem Verlassen der Wagen seitens der Reisenden in Oderberg kann daher wohl keine Rede sein."

— **Bestrafung des ehemaligen Eisenbahnsekretärs Tiemeyer.** Die Strafkammer des Landgerichts Erfurt hat den Eisenbahnsekretär Tiemeyer, seiner Zeit in der Hauptkasse der Eisenbahndirektion daselbst, der nach Unterschlagung von 73 000 ℳ flüchtete und später ergriffen worden war, wegen Betrugs und Urkundenfälschung zu 7 Jahren Zuchthaus und 10 Jahren Ehrverlust und die mitangeklagte Ehefrau Tiemeyer, welche sich der Beihilfe schuldig gemacht hatte, zu 4 Jahren Gefängniss verurtheilt.

— **Verdingung von Altmaterial.** In der vor einigen Tagen bei der Eisenbahndirektion in Altona stattgehabten Verdingung zum Verkauf von 50 000 m altbrauchbarer Schienen mit Kleineisenzeug blieb den „Berl. N. Nachr." zufolge die Firma Grasbrook-Speicher Leopold Jacobi & Co. in Hamburg mit 90,69 ℳ für 1 000 kg frei Wagen Neumünster Höchstbietende. Von der Aktiengesellschaft Orenstein & Koppel in Berlin sind, allerdings nicht bedingungsgemäss, bei Abnahme innerhalb sechs Monaten 95 ℳ geboten worden.

— **Zur Bewältigung des Weihnachtsverkehres** lässt, den „Berl. N. Nachr." zufolge, die Postverwaltung in diesem Jahre Packetsonderzüge in grossem Umfange laufen. So sollen von Berlin nach Frankfurt a/M. nicht weniger als drei Packetsonderzüge täglich verkehren, während in früheren Jahren nur einer abgelassen wurde. Ferner werden nach Breslau von Berlin aus zwei Züge ganz neu eingelegt. Neu ist ferner ein Packetsonderzug von Berlin nach Köln. Ausserdem verkehren von Berlin zwei Sonderzüge nach Königsberg und einer nach Hamburg. Die einzelnen Wagen werden unterwegs zum Theil auf den Zwischenstationen und auf Nebenkurse abgestossen. Jeder Postsonderzug besteht in der Regel aus 15 Wagen oder 30 Achsen. Die Packetsonderzüge verkehren vom 19. d. Mts. an.

— **Personalnachrichten.** Zum Rathe bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen wurde der Oberinspektor bei dem Oberbahnamte München, Benno Angerer, befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— **Vorsichtsmaassregeln beim Kuppeln von Fahrzeugen.** Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat an alle Privatbahnverwaltungen und Dampfstrassenbahn-Unternehmungen einen Erlass gerichtet, worin sie darauf hinweist, dass „nach den Erhebungsberichten über die auf den österreichischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1900 beim Kuppeln von Fahrzeugen vorgekommenen 39 Fälle des Verunglückens von Bahnbediensteten 17 darauf zurückzuführen sind, dass die Bediensteten zwischen den Puffern aufrecht durchgehen wollten und hierbei eingeklemmt wurden. Die Verwaltungen wurden daher von der Generalinspektion aufgefordert, dem Betriebspersonal im Interesse der Wahrung der persönlichen Sicherheit im allgemeinen strengstens zu verbieten, zwischen einander nahe stehenden Puffern zweier Fahrzeuge mit aufrechter Körperhaltung durchzugehen. Insbesondere aber soll das Stations- und das Zugpersonal dahin belehrt werden, dass beim Kuppeln von Fahrzeugen nur in gebeugter Körperhaltung unterhalb der Puffer in das Gleis eingetreten oder aus ihm ausgetreten werden darf." Ein ähnlicher Erlass wurde an sämmtliche Staatsbahndirektionen gerichtet.

— **Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl.** Das „Reichsgesetzblatt" enthält eine Kundmachung des Eisenbahnministeriums, durch welche die Konzession für die Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an die Aktiengesellschaft Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl übertragen wird. Diese Gesellschaft erhält ferner die Konzession zum Ausbau einer vollspurigen Lokalbahn von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings. Beide Bahnen werden zu einem einheitlichen Eisenbahnunternehmen vereinigt. Der Staat gewährt die Garantie eines jährlichen gemeinsamen Reinerträgnisses, welches die vierprozentige Verzinsung und Tilgung für das auf der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl sichergestellte Prioritätsanlehen im Betrage von 1 800 000 Kr., ferner für das zum Ankauf der Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya sowie für den Bau der Fortsetzungslinie von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings aufzunehmende Prioritätsanlehen im Höchstbetrage von 2 960 000 Kr. sicherstellt.

— **Verbindung der Mühlkreisbahn mit den österreichischen Staatsbahnen.** Die Mühlkreisbahn (Urfahr-Aigen-Schlägl), die bisher eine Sackbahn war, ist seit dem 14. Oktober mit der Staatsbahnstrecke Linz-Wien und dadurch mit dem gesammten Schienennetze der Monarchie in Verbindung gebracht worden (vergl. Nr. 83 S. 1258). Die Verbindungsstrecke Linz-Urfahr zweigt von einem Punkte der Strecke Linz-Wien ab, erreicht in einem grossen Bogen das rechte Donauufer, übersetzt die Donau mittelst einer neuen Brücke, geht dann über einen kleinen Viadukt nach Urfahr und erreicht in einem flachen Bogen die Station Urfahr der Mühlkreisbahn, an deren Gleis sich die neue Strecke anschliesst. Zu der Errichtung dieser wichtigen Verbindungslinie haben sowohl der Staat als das Land Oberöster-

reich und die beiden Städte Linz und Urfahr beigetragen. Die neue Bahn erschliesst einen ansehnlichen Theil Oberösterreichs dem direkten Eisenbahnverkehr und ist auch für die Lebensmittelversorgung der Stadt Wien von Bedeutung.

— **Verbesserung der finanziellen Verhältnisse der Kolomeaer Lokalbahnen.** Im Eisenbahnministerium hat dieser Tage eine Besprechung zwischen den Organen der Regierung und den Vertretern der Kolomeaer Lokalbahnen stattgefunden, in welcher eine Verständigung über die Verbesserung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft erzielt wurde. Die Schwierigkeiten der Kolomeaer Lokalbahnen sind in der diesjährigen Generalversammlung zu Tage getreten. In der Versammlung wurde ein Brief der Länderbank verlesen, in welchem sie erklärt, dass sie sich veranlasst sehe, ihre Forderungen sofort fällig und einbringlich zu machen. Die schwebenden Schulden der Gesellschaft betragen 270000 Kr. Die Länderbank hat hiervon 208000 Kr. zu fordern. Ausserdem hat auch die Lemberg-Czernowitzer Bahn der Gesellschaft Vorschüsse ertheilt. Zur Abstossung dieser schwebenden Schulden sollen nun vierprozentige Prioritätsobligationen in der Höhe von rund 270000 Kr. ausgegeben werden. Diese Prioritätenausgabe soll zum Zwecke der Vornahme von Investitionen erforderlichen Falls bis auf 400000 Kr. erhöht werden können. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen soll folgendermaassen sichergestellt werden. Der Staat ist der Betriebsführer der Gesellschaft. Die Staatseisenbahnverwaltung gewährt die Zusicherung, dass, wenn die Roherträgnisse des Unternehmens nicht ausreichen, um die Betriebskosten sowie die Verzinsung und Tilgung des Prioritätsanlehens zu decken, sie die Betriebskosten insoweit stunden werde, als dies zur Einlösung des Prioritätskupons nothwendig ist. Diese Zusicherung konnte die Regierung nur unter der Voraussetzung ertheilen, dass eine erhebliche Herabsetzung der Betriebskosten herbeigeführt werde. Die Bahn wird vorwiegend als Schleppbahn geführt werden, derart, dass die Züge nur nach dem eintretenden Bedarf verkehren und der Personenverkehr gänzlich aufgelassen wird. Die Verbesserung der Verhältnisse wird sonach wohl ohne finanzielle Opfer für den Staat und die Gesellschaft möglich werden. Die aufgestellten Berechnungen gelangen nämlich nach Durchführung der Betriebsvereinfachung zu einem Betriebsüberschuss von 16000—18000 Kr. im Jahre, so dass die Kosten des Betriebes voll gedeckt wären und die Verzinsung der Prioritätsobligationen sichergestellt wäre.

— **Gebührenprozess der Prag-Duxer Bahn.** Im Jahre 1896 nahm diese Bahn mit staatlicher Bewilligung eine Konvertirungsanleihe auf. Statt der 4 prozentigen Prioritätsobligationen wurden 3 prozentige Stücke im Gesammtbetrage von 46000000 Mark ausgegeben. Auf Grund der Vereinbarung mit der Regierung wurden Prioritätsobligationen der neuen Anleihe im Gesammtbetrage von 2017000 ℳ. in einen unter Mitsperre der Regierung stehenden Spezialfonds hinterlegt. Ein Theil dieser Prioritäten (900000 ℳ.) sollte dem Staate zufallen, wenn er von dem Rechte, statt der Einlösungsrente der Gesellschaft ein Kapital zu zahlen, Gebrauch machen würde. Die Steuerbehörde in Prag schrieb der Bahngesellschaft für die in dem Spezialfonds hinterlegten Stücke abzüglich des dem Staate vorbehaltenen Betrages die tarifmässige Emissionsgebühr vor. Die Prag-Duxer Bahn rekurirte gegen diese Gebührenvorschreibung an das Finanzministerium, welches jedoch nicht nur die vorgeschriebene Gebühr als berechtigt anerkannte, sondern auch entschied, dass selbst für die gebührenfrei belassenen Stücke von 900000 ℳ. noch Gebühren zu entrichten sind. Gegen die Entscheidung des Finanzministeriums erhob die Bahngesellschaft Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshof, indem sie geltend machte, dass nur die thatsächlich zur Ausgabe gelangenden Stücke der Gebührenpflicht unterliegen, nicht aber die in den Spezialfonds hinterlegten, möglicherweise gar nicht zur Ausgabe gelangenden Obligationen. Der Vertreter des Finanzministeriums wendete gegenüber der Beschwerde ein, dass das Darlehen als ein einheitliches anzusehen ist und dass bei Ausgabe von einzelnen Schuldverschreibungen die Emissionsgebühr sämmtlicher Stücke, die nicht gebührenfrei sind, fällig werde. Der Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde der Prag-Duxer Eisenbahn in vollem Umfange ab.

— **Einschränkung in der Führung der I. Wagenklasse.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung zieht — mit Rücksicht auf die geringe Benutzung der I. Wagenklasse auf Nebenstrecken und bei einzelnen Personenzügen auf Hauptstrecken — eine Einschränkung in der Führung der I. Wagenklasse in Erwägung.

— **Investitionen auf den ungarischen Staatsbahnen.** Die ungarische Regierung hat im Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf über die Bedeckung der Kosten der darin aufgezählten Investitionen vorgelegt. Durch diesen Gesetzentwurf wird die Regierung u. a. ermächtigt, für Investitionen bei den ungarischen Staatsbahnen im Sinne des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897 ausser den im Staatsvoranschlag für das Jahr 1900 für diesen Zweck bewilligten 20000000 Kr. weitere 6250000 Kr. in Anspruch zu nehmen. Hiervon entfallen u. a. 3000000 Kr. für Werkstätten, 550000 Kr. für Heizhausanlagen, 300000 Kr. für die Auswechselung von Holzbrücken durch Eisenbrücken, 1050000 Kr. für Anlegung zweiter Gleise und Rangirbahnhöfe. Die Arbeiten sind sofort in Angriff zu nehmen und im nächsten Jahre zu beendigen.

— **Regelung der Sonntagsruhe der Bediensteten der ungarischen Eisenbahnen.** Das ungarische „Eisenbahnverordnungsblatt“ verlautbart den vom Handelsminister an die Direktion der ungarischen Staatsbahnen als derzeit geschäftsführende Verwaltung der ungarischen Eisenbahn-Direktorenkonferenz gerichteten Erlass, welcher die Grundzüge jener Bedingungen entwickelt, unter welchen im Sinne des Gesetzartikels XIII vom Jahre 1891 die Bediensteten der Eisenbahnen und besonders das Betriebspersonal gewisse Ansprüche auf Gewährung der Sonntagsruhe haben. In dem Erlasse wird die Direktion der Staatsbahnen aufgefordert, im Einvernehmen mit den übrigen ungarischen Bahnen Vorschläge zu erstatten, um das Betriebsstatut der Eisenbahnen mit dem Gesetze, betreffend die Sonntagsruhe, in Einklang bringen zu können. Auf Grund der gemachten Vorschläge hat nunmehr der Handelsminister eine Verordnung erlassen, derzufolge der Güterdienst auf den Bahnhöfen an gesetzlichen Ruhetagen folgendermaassen beschränkt wird. An Sonntagen erfolgt die Aufnahme von Leichen den ganzen Tag über (innerhalb der Amtsstunden), ferner von Eilgütern, Bier und Geflügel bis 12 Uhr Mittags und von Eis bis 10 Uhr Vormittags. Die Abgabe findet statt für lebende Thiere, Leichen und Explosivstoffe während des ganzen Tages, für Eilgüter und Bier bis 12 Uhr Mittags und für Eis bis 10 Uhr Vormittags. Am St. Stefanstage findet die Aufnahme von Leichen den ganzen Tag über (innerhalb der Amtsstunden) statt, während sich die Abgabe auf lebende Thiere, Leichen und Explosivstoffe innerhalb der gleichen Zeit erstreckt.

— **Eröffnung der Lokalbahn Kaposvár-Szigetvár.** Am 9. November d. J. ist diese 53,48 km lange Lokalbahn dem Verkehr übergeben worden. Die neue als vollspurige Lokalbahn erbaute Linie verbindet die Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest-Dombovár-Kaposvár-Gyékényes-Agram-Fiume im Bereiche des Komitates Somogy mit der Station Szigetvár der im Betriebe der Direktion der ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Barcs-Szigetvár-Fünfkirchen-Ueszög und durch Vermittlung der Linie Kaposvár-Fonyód auch die Südbahnlinie Budapest-Fonyód-Kanizsa-Pragerhof mit der Eisenbahn Barcs-Szigetvár-Fünfkirchen-Ueszög. Den Betrieb der neuen Lokalbahn führen die ungarischen Staatsbahnen.

— **Unfälle auf den Budapester elektrischen Bahnen im Vergleich mit jenen durch Strassenfuhrwerk.** Ueber diese Frage äusserte sich der ungarische Handelsminister gelegentlich einer Interpellationsbeantwortung im Abgeordnetenhause wie folgt: Im Jahre 1898 ereigneten sich auf der Budapester elektrischen Eisenbahn 172, im Jahre 1899 108 Unglücksfälle. Durch gewöhnliches Strassenfuhrwerk ereigneten sich in Budapest im Jahre 1898 230, im Jahre 1899 275 Unfälle. Von den auf der elektrischen Bahn vorgefallenen Unglückfällen waren 1898: 48,8 %, 1899: 39 % schwere Unfälle, d. h. solche, welche den Tod, die Verstümmelung oder eine mehrtägige ärztliche Behandlung verursachten. Von den Unfällen mit gewöhnlichem Strassenlastfuhrwerk waren 1898: 66,5 %, 1899: 81,9 % schwere Unfälle, von den durch Privatkutschwagen verursachten Unfällen waren 1898: 73,6 %, 1899: 56,4 % schwerer Natur.

Vereinsausland.

— **Wiederaufnahme des Betriebes der Linie Ponte Galera-Fiumicino.** Mit 19. November d. J. wurde der Betrieb dieser Linie von der Mittelmeergesellschaft wieder aufgenommen, nachdem der zwischen Konzessionsinhaberin und dem Staate bestehende Streit (siehe Nr. 84 S. 1273 d. Ztg.) einstweilen beigelegt wurde.

— **Winterfahrordnung der italienischen Bahnen.** Am 8. November d. J. wurde auf allen italienischen Bahnen der Winterfahrplan eingeführt. Ausser der Einstellung der gewöhnlichen Sommerzüge und der Wiederaufnahme der Luxuszüge Wien-Cannes, der Verlängerung des Nord-Süd-Brennerexpress bis Mailand und Cannes und des Calais-Romexpress ist wenig neues zu verzeichnen, nachdem die von der Mittelmeerbahn beabsichtigte Wiedereinführung des Blitzzuges Mailand-Rom über Parma-Sarzana, welcher die 650 km lange Strecke in $11^1/_2$ Stun-

den durchfahren sollte, wegen des Widerstandes der adriatischen Bahn, welche daran mit ihrer Strecke Mailand-Piacenza betheiligt ist, bisher nicht erreicht werden konnte. Ueber die alle zwei Wochen verkehrenden Sonderzüge Neapel-Palermo wurde bereits an anderer Stelle berichtet.

— **Lokomotivbeschaffungen der italienischen Mittelmeerbahn.** Die von der Gesellschaft im internationalen Wettbewerbe ausgeschriebene Lieferung von 18 Schnellzuglokomotiven der neuen Gattung A. Volta, wie sie in Paris ausgestellt war, wurde der Lokomotivenfabrik Maffei & Co. in München zuerkannt.

— **Entwickelung des Personenverkehres auf den russischen Bahnen.** Hierüber wird neuerdings in Russland recht viel verhandelt, auch heute liegen uns mehrere Mittheilungen vor, die von Interesse sind.

Danach hat 1. die Verwaltung der St. Petersburg - Warschauer Eisenbahn, Petersburger Blättern zufolge, beschlossen, vom 1. Januar 1901 ab die Benutzung der Schnellzüge zugänglicher zu machen. Gegenwärtig ist für die Benutzung der Schnellzüge ausser dem Grundtarif der Zuschlag für die Platzkarte und für die erhöhte Schnelligkeit im Betrage von 40 % des Grundtarifs zu entrichten. Dieser sehr hohe Fahrpreis ist nicht ohne ungünstigen Einfluss auf die Benutzung der Schnellzüge geblieben. Die Züge wurden vom reisenden Publikum so wenig benutzt, dass sie zumeist halb leer abgefertigt werden mussten, so dass die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1899 angeblich eine Einbusse von 288 000 R. zu tragen hatte. Die Verwaltung hat nunmehr beschlossen, die Zuschlagszahlungen soweit herabzusetzen, dass sie nicht mehr als 15 % vom Grundtarif betragen dürfen. Diese Bestimmung soll sich auf sämmtliche Schnellzüge und alle Wagenklassen beziehen. 2. Für Schlafplätze in den Eisenbahnwagen muss, nach den gegenwärtig geltenden Bestimmungen, auch dann der Zuschlagspreis gezahlt werden, wenn Platzkarten für kurze Fahrten (und ohne dabei die Nacht über zu fahren) gelöst werden. Ueber diese zur Ungebühr erhobene Zahlung, ohne dass ihr eine Gegenleistung gegenübersteht, sind mehrere Beschwerden eingelaufen, so dass sich, wie wir der „St. Petersburger Ztg“ entnehmen, das Ministerium der Verkehrsanstalten veranlasst sieht, die Frage zu erörtern, ob nicht in solchen Fällen den Reisenden die Zahlung für Schlafplätze zu erlassen wäre.

— **Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge in Russland.** In einer besonderen Kommission, zu welcher Vertreter des Betriebsdienstes der Bahnen gehören, werden, der amtlichen „Handels- u. Industrieztg.“ zufolge, Fragen wegen Erhöhung der Geschwindigkeit der Personenzüge bis zu derjenigen der Postzüge und die der Geschwindigkeit der Güterzüge bis zu derjenigen der Personenzüge geprüft werden. Bei der allbekannten Langsamkeit der Fortbewegung der Züge in Russland wäre eine derartige Beschleunigung natürlich ein sehr grosser Fortschritt. Ob aber wirklich Aussicht auf Durchführung solcher Pläne vorhanden ist, ist eine andere Frage. Soweit bekannt, sind solche Berathungen schon mehrfach gepflogen worden, haben aber aus technischen Gründen und finanziellen Rücksichten nie durchgeführt werden können. Vielleicht geht es dieses Mal.

— **Allgemeine Einstellung von Personenwagen IV. Klasse auf den russischen Bahnen.** Endlich wird in amtlichen Kreisen die Frage erwogen, Personenwagen IV. Klasse auf allen Eisenbahnen Russlands zur Einführung zu bringen. Das Ministerium der Verkehrsanstalten beabsichtigt in dieser Beziehung anzuordnen, dass auf allen Eisenbahnen in jeden gewöhnlichen Personenzug Wagen IV. Klasse eingestellt werden. Die Wagen IV. Klasse waren in Russland nur für Arbeiterfahrten bestimmt und wurden nur in dem Fall dem Zuge angehängt, wenn 30 bis 40 Reisende, d. h. Arbeiter, sich zur Fahrt gemeldet hatten. Uebrigens berücksichtigte man dabei nur weite Fahrten, wie sie Arbeiter im Frühjahr zur Zeit der Bestellung der Felder, wenn grosse Arbeitermengen sich bewegen, um Arbeit zu suchen, unternehmen. Es erwies sich aber bald, dass die Arbeiterbeförderung nicht richtig gehandhabt wurde, dass die Arbeiter in den Gegenden, wo sie regelmässig auf die Arbeitssuche ausziehen, die Eisenbahn nicht benutzten, sondern längs der Eisenbahn ihren Weg zu Fuss zurücklegten. Das wurde in den Industriegebieten Neurussland, im Ural und in den Moskauer Guvernements beobachtet. Vor allem hält es das Ministerium der Verkehrsanstalten, wie die deutsche „St Petersburger Ztg.“ berichtet, für nothwendig, den Arbeitern ebenso auf kurzen wie auf weiten Strecken billige Reisegelegenheit zu schaffen und ausserdem noch anderen armen Klassen der Gesellschaft die Möglichkeit zu schaffen, die Ueberwindung der grossen Entfernungen, wie sie in Russland nun einmal vorhanden sind, mit dem Opfer verhältnissmässig geringer Mittel zu ermöglichen. Die Einführung der IV. Klasse in den Verkehr soll nach bewährten ausländischen Mustern erfolgen.

— **Neue Bahnprojekte für das russische Weichselgebiet.** Wie aus Petersburg mitgetheilt wird, fand am 13./26. Oktober in dem Ausschuss für die neuen Eisenbahnen eine Sitzung statt, in der die Frage, betreffend die Anlage von Zufuhrbahnen, Strassen- und Eisenbahnen vereinfachter Bauart im Weichselgebiet geprüft worden ist. Für die stark entwickelte Industrie dieses Gebietes sind billige und bequeme Beförderungsmittel schon lange ein wichtiges Bedürfniss, das eine ganze Reihe von Gesuchen zur Anlage folgender Linien herbeigeführt hat: 1. von Warschau nach Radom über Tartschin und Groitzi; 2. von Warschau bis Blone und bis zu den Leschnower Kronsforsten und Kolpinsker Privatforsten; 3. von der Festung Nowo-Georgiewsk bis Plotzk über Plonsk; 4. von Radimin über Wyschkow nach Pultusk als Verlängerung der bereits bestehenden Linie Warschau - Radimin; 5. von Cholm bis Krylow über Grubeschow; 6. von Plotzk bis Kutno; 7. eine Verlängerung der Jablon-Wawerschen Zufuhrbahn von der Station Wawer bis zur Station Dembe-Welke bis Gura-Kalwaria über Kartschew und bis Garwolin; 8. von Mechow bis Proschowizy und 9. von der Station Schidlowez der Iwangorod - Dombrower Eisenbahn bis zum Possad Präsisucha.

Ausserdem sollen noch einige unbedeutende Zufuhrbahnen gebaut werden.

Es ist gewiss wichtig, dass der Industrie in Polen diese besseren Verkehrsverbindungen geschaffen werden, aber bei den vorstehenden Plänen scheinen auch noch militärische Erwägungen neben den wirthschaftlichen eine nicht ganz unbedeutende Rolle gespielt zu haben.

— **Eisenbahnprojekte in Südrussland.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat das Projekt des Baues einer neuen Bahn im Süden Russlands bestätigt. Die neue Eisenbahnlinie wird die Kreise von Mariupol, Alexandrowsk, Jekaterinosslaw und Werchnednjeprowsk durchschneiden und bei der Station Dolginzewo mit der Jekaterininsker Eisenbahn verbunden. Folglich können die für den Mariupoler, Berdjansker und Nikolajewer Hafen bestimmten Getreidefrachten auf der neuen Bahnlinie befördert werden. Die Arbeiten werden im Frühjahre begonnen. Die Eisenbahnstrecke erreicht eine Länge von 430 Werst.

— **Eisenbahnunfall auf der Baltimore & Ohio-Eisenbahn.** Der Nachtexpresszug Pittsburg - Cleveland ist in der Nähe von Beaver (Pennsylvanien) infolge Unterwaschung des Bahndammes entgleist. Die Lokomotive, der Post- und die Gepäckwagen stürzten in den Ohio, während die Personenwagen entgleisten, aber auf dem Damm stehen blieben. Die Reisenden kamen mit geringfügigen Verletzungen davon. Ein Angestellter ist ertrunken, vier Bahnbeamte wurden verletzt. Der Unfall hatte Anlass zu übertriebenen Gerüchten gegeben, die auch in europäische Zeitungen übergegangen waren, aber sogleich berichtigt wurden. Danach sollte der ganze Zug in den Fluss gestürzt und dabei alle Reisenden, 200 an der Zahl, umgekommen sein.

— **Chinesische Bahnen.** Die russische Regierung hat der „Times“ zufolge ihren Beschluss, die Schanhaikwan-Bahn zu räumen, widerrufen und der britischen Regierung mitgetheilt, die Räumung hänge von der Zahlung der ihr während der Besetzung der Bahn erwachsenen Ausgaben ab. „Nun ist wohl bekannt,“ so sagt die „Times“, „dass die Russen, solange sie die Bahn im Besitz hatten, fast nichts für sie thaten und nur geringe oder keine Grundlage für die Forderung auf Zahlung der Auslagen besitzen. Ausserdem hätten diese Ausgaben, wenn eine solche Forderung überhaupt berechtigt ist, auf Rechnung der internationalen Armee zu gehen und müssten in Verbindung mit der allgemeinen Entschädigungsfrage erörtert werden. Die russische Forderung scheint ungeheuerlich nnd ein Treubruch, aber es empfiehlt sich, sie mit Vorsicht und kaltem Blute zu behandeln. Die auf dem Festlande geltende Ansicht ist, dass die Rechtsfrage der provisorischen Besetzung der Bahn, obgleich sie ursprünglich durch die Nothwendigkeiten des Krieges bestimmt wurde, gegenwärtig den Oberkommandirenden nicht angeht, sondern den Gegenstand eines Rechtsstreites zwischen den Engländern und Russen zu bilden hat.“ In ähnlich erbitterter Weise äussert sich die „Morning Post“ über das Vorgehen Russlands.

Die Wiederherstellung der Luhan-Bahn zwischen Lukukiau und Paotingfu wird von den Franzosen mit grosser Energie gefördert.

— **Eisenbahnbau in Guatemala.** Die Central American Improvement Company hat der Regierung von Guatemala den Vorschlag gemacht, den Ausbau der Nordbahn bis zur Hauptstadt Guatemala für ihre Rechnung zu übernehmen. Diese Eisenbahn ist während der letzten Regenzeit durch den ungewöhnlichen Stand des Hochwassers in den Flüssen bedeutend

beschädigt worden. Die Brücken sind durch das Wasser weggewaschen worden, und das Gleise und der Unterbau haben ebenfalls einen erheblichen Schaden erlitten. Die Bahn ist gegenwärtig von dem atlantischen Hafen Puerto Barrios bis El Rancho auf eine Strecke von 133 Meilen fertig gestellt. Dieser Theil der Bahn ist vollständig eben, und die wirkliche technische Schwierigkeit beginnt mit dem Weiterbau der Bahn von El Rancho bis zum Endpunkte derselben, der Hauptstadt Guatemala. Die Steigung auf dieser 60 Meilen betragenden Strecke ist sehr bedeutend. Die Gesellschaft will den Bau der Bahn ohne Gewährung von Beihilfen oder Konzessionen irgend welcher Art, ausser einer Landkonzession, übernehmen. Die Bedingungen sind im wesentlichen die folgenden: Die Gesellschaft übernimmt die Garantie, die Bahn ohne irgend welche Unkosten für die Regierung der Republik in 30 Monaten fertig zu stellen. Sie fordert hierfür nur das Privilegium, die Bahn auf zehn Jahre für ihre Rechnung in Verwaltung zu nehmen, und nach Ablauf dieser Zeit eine Abfindungssumme von Seiten der Regierung von 4000000 D. in Gold nebst Zinsen. Auf Wunsch der Regierung kann diese Frist verlängert werden. Zum Entgelt tritt die Regierung der Gesellschaft 500000 Acres an die Bahn anstossendes Land ab, welches zum Anbau von Bananen in Kultur genommen werden soll.

Ob die Regierung das Anerbieten der Gesellschaft annehmen wird, ist noch nicht bekannt geworden.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken Worms Hauptbahnhof bis zur Einmündung in die Strecke Hofheim-Rosengarten (5,020 km) und vom Abzweigungspunkt der vorgenannten Strecke bis zur Einmündung in die Strecke Lampertheim-Rosengarten (1,866 km) der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, welche am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Aenderung von Stationsnamen.

Nach Mittheilung der Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen sind am 1. Oktober d. J. eine Reihe von Stationsnamen — wie nachstehend aufgeführt — abgeändert worden.

Bisheriger Name	Neuer Name
Áporka	Aporka
Bačince	Bačinci
Bagh	Bag
Balbás	Bolbás
Beled	Sopron=Beled
Bielobrdo	Bielo=brdo
Bogdány	Nyir=Bogdány
Boózs	Bós
Botrágy	Bótrágy
Brassó=méheskertek	Brassó=Méheskert
Čaprag	Caprag
Chynorán	Chinorán
Csanak	Csanakfalú
Csebinje	Csebinye
Csoór	Réti=Csór
Csortanovce	Čortanovci
Csúcs	Maros=Csúcs
Desewffy	Dessewfiy puszta
Dezsmér	Dezmér
Dombó	Adámos=Dombó
Dubicsán	Dubicsány
Erdőbénye-fürdő	Erdöbényefürdö
Farkasfalva	Farkas=Petöfalva
Garbócz	Garbócz-Bogdány
Golubince	Golubinci
Göbölj=járás	Göbböljárás
Gyula-városerdó	Gyulavároserdö
Ipp	Ipp=Zovány fürdő
Kecskés=csárda	Kecskés=csárdo
Kecze	Maros=Kecze
Keék	Kék
Keresztur=Kavicsbánya	Keresztur=nyaraló
Kis=Tállya	Kis=Talya
Kláry	Klári
Köhid=Gyarmath	Köhid=Gyarmat
Kopanicza Beravce	Kopanica=Beravci
Kossuth	Kosút
Kosztély=Szilha	Kostély=Szilha
Kosztolna=Zarjecs	Kosztolna=Zárjécs
Kraljovce	Kraljevci
Lajoshalom	Lajoshalma
Laskafalva	Laskafalú
Majdan	Majdán
Mihályka	Mihályka
Mogyorós	Szász=Magyaros
Nustár	Nustár (Nuštar)
Ó-Topolye	Ó=Topolje (Topolje staro)
Öskü	Öskü
Paratély	Baráthely
Pelvás	Pelyvás
Perkovce	Perkovci
Pobedin=Szerdahely	Pobedim=Szerdahely
Podrágy=Vághéve	Podhragy=Vághéve
Porog-Szent-Király	Porrog=Szent=Király
Privigye-Bajmócz	Privigye
Puszta-Barmót	Puszta=Barmod
Puszta=Bartha	Puszta=Barta
Báros-puszta	Bárópuszta
Romoz-Algyógyfürdö	Romosz=Algyógyfürdö
Sebes-Váralja	Sebesváralja
Somló=Vásárhely	Somlyó=Vásárhely
Sonkolyos	Vár=Sonkolyos
Staža	Staza
Strázsa	Temes=Strázsa
Stubnya-fürdö	Stubnyafürdö
Szaár-Kitérö	Szár=kitérö
Szirma-Bessenyö	Szirma=Besenyö
Slavon-Stupnik	Szlavon=Stupnik (slavonski)
Szucság	Szucsák
Tartária	Tartaria
Uj=Dálja	Uj=Dálja (Dalj novi)
Vath-Merse	Vat=Merse
Várgede-fürdö	Várgedefürdö
Várkony	Sajó=Várkony
Verebes	Csik=Verebes
Verusits-puszta	Verusicspuszta
Veszöd	Vesszöd
Vilma=Szállás	Vilmaszállás
Vodjincze	Vodjinci
Vöröstorony (Station)	Verestorony (Station)
Vöröstorony (Halte- und Verladestelle)	Verestorony (Halte- und Verladestelle)
Vranyaz	Vranyncz
Zaguzsen	Zaguzsén
Znyó=Váralja	Zinó=Váralja
Zólyom-Radván	Zólyom-Radvány
Zsena	Zséna
Zsögöd-fürdö	Zsögödfürdö

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Voraussichtlich am 15. k. Mts. wird die Theilstrecke (Sonneberg-) Köppelsdorf - Neuhaus der Neubaustrecke (Sonneberg-) Köppelsdorf - Stockheim dem Betriebe übergeben werden. Auf derselben werden bis auf weiteres folgende Züge verkehren:

	Zug 752 a	Zug 762	Zug 760 a
ab Sonneberg . . .	5^{42}	1.15	$7.^{09}$
„ Köppelsdorf-Oberlind . . .	5^{50}	1.25	$7.^{17}$
„ Föritz	$5.^{58}$	1 32	7^{24}
an Neuhaus	6.06	1 40	7^{32}

	Zug 761	Zug 763	Zug 759 a
ab Neuhaus	6.20	2.00	7^{40}
„ Föritz	6.29	2.09	7^{49}
„ Köppelsdorf-Oberlind . . .	6.38	2.19	$7.^{57}$
an Sonneberg . . .	6.46	2.26	8^{04}

Von dem gleichen Zeitpunkte, d. h. von der Inbetriebnahme der Theilstrecke (Sonneberg-) Köppelsdorf - Neuhaus ab fährt der Zug 759 ab Lauscha S. M. 6^{25}, Steinach 6^{39}, Blechhammer $6.^{53}$, Hüttensteinach $7.^{04}$, Köppelsdorf $7.^{16}$, ab Sonneberg 7^{31}, an Neustadt b/Coburg $7.^{39}$ und der Zug 760 ab Neustadt b/Coburg 7^{39}, ab Sonneberg $8.^{04}$, an Köppelsdorf 8^{11}.

Erfurt, im November 1900. (2957)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird die Theilstrecke Empel - Isselburg der Neubaustrecke Empel-Borken mit der Haltestelle Isselburg-Anholt für den Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die Abfertigung von Fahrzeugen und Thieren eröffnet. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut und Sprengstoffen.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Betrieb und Verwaltung der neuen Strecke erfolgt durch die königliche Eisenbahndirektion in Essen. Näheres über die Höhe der Frachtsätze, sowie über die Ausdehnung des direkten Verkehrs ist bei der Station Empel, sowie im Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion zu Essen zu erfahren.

Münster, den 27. November 1900. (2958)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Gruppentarif VIII, Gütertarife für die Wechselverkehre mit der Gruppe VIII, Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Verkehr, westdeutscher, mitte deutscher und süddeutscher Privatbahn-Gütertarif, Staatsbahn-Thiertarif und Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 1.

Am 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Andernach - Gerolstein zwischen den Haltestellen Monreal und Kaisersesch gelegene Haltepunkt Urmersbach, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Güter- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen **bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.**

Gleichzeitig wird die Haltestelle Urmersbach in die obengenannten Tarife einbezogen.

Ueber die zur Anwendung gelangenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2959)

St. Johann-Saarbrücken, 28. Nov. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird die Verkehrsstelle Steinheim der königlich bayerischen Staatsbahnen in den Verbandsverkehr (Tarifheft 1 und 2) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 23 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Donauwörth zu Grunde gelegt. Die Abfertigung in Steinheim ist auf Stückgüter bis zum Einzelgewicht von 250 kg beschränkt.

Dresden, am 29. November 1900. (2960)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch - hessischer Verkehr (Gruppe V/VI).

Am 1. Dezember d. J. gelangt der Nachtrag XVII zum Gütertarif zur Einführung. Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen enthält derselbe:

a) Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Brilon Stadt und Remsfeld des Direktionsbezirks Cassel, Homberg (Oberhessen), Neuhaus (Oberhessen), Nieder-Ofleiden und Wäldershausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Dalheim (Rheinhess.), Dexheim und Friesenheim (Rheinhess.) des Direktionsbezirks Mainz, Grossheirath, Katzhütte, Mellenbach-Glasbach, Neuhaus (Kreis Sonneberg), Niederfüllbach, Rossach, Schwarzburg, Siemau-Scherneck und Sitzendorf des Direktionsbezirks Erfurt, Oegeln des Direktionsbezirks Halle sowie Bodenteich, Elmen-Salze, Knesebeck, Neudorf - Platendorf, Stöcken, Wahrenholz und Wittingen des Direktionsbezirks Magdeburg (die Entfernungen für Grossheirath, Niederfüllbach, Rossach und Siemau-Scherneck erlangen erst am 4. Dezember d. J., diejenigen für Homberg (Oberhess.), Neuhaus (Oberhess.), Nieder-Ofleiden, Wäldershausen, Neuhaus (Kreis Sonneberg) und Schwarzburg mit dem später bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung ab Gültigkeit);

b) anderweite Entfernungen für die Stationen Eggelsheim, Gundersheim, Hohensülzen, Monsheim, Nieder-Flörsheim, Pfeddersheim, Pfiffligheim, Wachenheim - Mölsheim, Worms und Worms Hafen;

c) theilweise geänderte Entfernungen für verschiedene ältere Stationsverbindungen;

d) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 a (Stammholz), 2 (Rohstofftarif), 6 b (Braunkohlen), insbesondere Aufhebung von Frachtsätzen für Eisen und Stahl des Sp.-T. II (A.-Tf. 9) von Arnsberg, Meschede, Wennemen und Wickede sowie für Schiffsbaueisen (A.-Tf. 9 S) von einer grösseren Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Cassel;

e) einige Berichtigungen.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 15. Januar 1901 ab gültig.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 27. November 1900. (2961)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Dezember 1900 gelangt zum Gütertarif für den Reichsbahn - Staatsbahnverkehr der Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen von Stationsnamen, Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, zu den Vorbemerkungen hierzu und zu den Ausnahmetarifen sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 27. November 1900. (2962)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Zu den am 1. April 1899 und 1. Juni 1900 herausgegebenen Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre treten mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 die Nachträge 4 bezw. 2 in Kraft, welche u. a. Entfernungen für die an der Strecke Wieren - Triangel gelegenen Stationen Knesebeck, Neudorf - Platendorf und Wahrenholz des Direktionsbezirks Magdeburg enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. Nov. 1900. (2963)
Königliche Eisenbahndirektion.
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 ab werden die für Aschaffenburg bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen- und Küsten etc.-Stationen und 9 c für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen aufgehoben.

Hannover, den 27. Nov. 1900. (2964)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. treten im Gruppentarif IV für den Verkehr zwischen den Stationen Fallersleben, Gardelegen, Isenbüttel, Leiferde bei Gifhorn, Meinersen, Mieste, Miesterhorst, Oebisfelde und Vorsfelde einerseits und Uelzen und darüber hinaus gelegenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Hannover, den 28. Nov. 1900. (2965)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1900 erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 unseres Binnenverkehrs (Rohstofftarifs) unter Absatz 5 C folgende erweiterte Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Mit sofortiger Geltung finden die Frachtsätze für Petroleum und Naphta von Lauterburg Hafen und Strassburg nach Basel transit im Ausnahmetarif 28 unseres Binnenverkehrs auch auf Sendungen nach den Stationen Worb bis Emmenmatt einschliesslich der Jura-Simplonbahn und Konolfingen-Stalden bis Steffisburg einschliesslich der Burgdorf-Thunerbahn Anwendung.

Strassburg, den 23. November 1900. (2966)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 werden die an der Neubaustrecke Triangel-Wieren gelegenen Stationen Bodenteich, Knesebeck, Neudorf-Platendorf, Stöcken, Wahrenholz und Wittingen des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr mit den mitteldeutschen Privatbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom genannten Tage an die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 25. November 1900. (2966a)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 treten zwischen den Stationen Worms und Worms-Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz einerseits und den Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen andererseits anderweite, ermässigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Gleichzeitig wird vom genannten Tage ab die Station Rosengarten des Direktionsbezirks Mainz für den Gesammtverkehr geschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der geänderten Frachtsätze ertheilen vom genannten Tage an die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 26. November 1900. (2967)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Im Verkehr nach den Stationen der
Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn,
Börssum-Hornburger Eisenbahn,
Braunschweigischen Landeseisenbahn,
Dessau-Wörlitzer Eisenbahn,
Eisenberg-Crossener Eisenbahn,
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn,
Hildesheim-Peiner Eisenbahn,
Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn,
Ilmenau - Grossbreitenbacher Eisenbahn,
Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn,
Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn,
Neuhaldensleber Eisenbahn,
Niederlausitzer Eisenbahn,
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn,
Oschersleben-Schöninger Eisenbahn,
Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn,
Ruhlaer Eisenbahn,
Südharz-Eisenbahn,
Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn und
Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn (einschliesslich der Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer)

werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts im Versande von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. November 1900. (2968)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember d. J. gelangen im Ausnahmetarif 5a für Steine etc. ermässigte Sätze von Stephanshain nach verschiedenen Empfangsstationen des Ausnahmetarifs zur Einführung. Auskunft über die Höhe der Sätze geben unser Verkehrsbüreau und die Güterabfertigungsstelle Stephanshain.

Breslau, den 24. November 1900. (2969)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. (Breslau, Kattowitz, Posen.)

Am 1. Januar 1901 tritt ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachtrag I bis VI aufgehoben wird. Der neue Tarif bringt direkte Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene „Dubenskogrube" sowie für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. Januar 1901 in Kraft.

Druckabzüge des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück erhältlich.

Kattowitz, den 28. November 1900. (2970)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 5.

Am 1. Dezember d. J. tritt bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Sternberg (K. Ferd.-Nordb. und K. K. St. B.) nach Zöblitz ein Frachtsatz von 154 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 28. November 1900. (2971)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Regelmässige (vertragliche) Milchbeförderung.

In den Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarifen, ferner in den Wechseltarifen mit Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen und Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn treten vom 1. Januar 1901 ab folgende Aenderungen ein:

1. Im Vorwort sind die Worte „zwischen den im Kilometerzeiger bezw. in den besonderen Tariftabellen aufgeführten Stationen" zu streichen.
2. Die besondere Tarifvorschrift unter II B 1 b erhält folgende Fassung:
   Soweit die Eisenbahn die regelmässige Beförderung von Milch (auch sterilisirter), Fettmilch und Sahne (Rahm) und die Rückbeförderung der leer oder mit Magermilch, Buttermilch oder Molken gefüllt zurückgehenden Milchgefässe gegen Frachtstundung übernimmt, gelten dafür die „Bedingungen für die regelmässige Beförderung von Milch". Diese werden von der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin im „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger" veröffentlicht; auch können sie bei den Abfertigungsstellen, den königlichen Eisenbahndirektionen und Verkehrsinspektionen eingesehen werden.
3. Soweit unter II E I 5 (Stationen mit beschränktem Dienst) und II F (Tariftabellen) Bestimmungen und Frachtsätze für die ausschliesslich der vertraglichen Milchbeförderung dienenden Verkehrsstellen aufgenommen sind, fallen diese weg. Unter Ziffer 2 der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger ist folgender Zusatz aufzunehmen:
   Der Frachtberechnung für die regelmässige Beförderung von Milch usw. (vergl. die besondere Tarifvorschrift unter II B 1 b) von und nach solchen Stationen und den Haltepunkten in freier Strecke, für die im Kilometerzeiger Entfernungsangaben fehlen, werden die Entfernungen der nächst vorgelegenen Gütertarifstation zuzüglich der aus dem Personentarif-Kilometerzeiger sich ergebenden oder besonders zu ermittelnden wirklichen Entfernung zwischen dieser und der Milchverkehrsstelle zu Grunde gelegt. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen und die zuständige königliche Eisenbahndirektion.

Berlin, den 25. November 1900. (2972)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. Dezember d. J. ab wird die Station Neugarten des Direktionsbezirks Hannover als Empfangsstation in den für den vorgenannten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl mit den für die Station Gr.-Behnitz vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

Die betreffenden Ausnahmesätze finden jedoch nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von Neugarten mit der osthavelländischen Kreisbahn weiter befördert werden.

Essen, den 26. November 1900. (2973)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Tarifheft 2.

Am 1. Dezember 1900 treten bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 direkte Frachtsätze für die Beförderung von Christbäumen bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Pürglitz und Stadtl einerseits und den sächsischen bezw. sächsisch-preussischen Wettbewerbsstationen

Annaberg, Chemnitz, Dresden-Altst., Dresden-Friedr., Dresden-Neust., Freiberg, Meissen-Cölln, Meissen-Triebischthal, Zwickau,
Leipzig bayer. Bhf., Leipzig Dresdn. Bhf., Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Leipzig Berl., Eilenburg., Magdeb., thüring. Bhf. und Leipzig-Eutritzsch

in Kraft.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 26. November 1900. (2974)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachungen vom 13. August und 21. Oktober d. J. in der Vereinszeitung Nr. 65 bezw. 84 wird die Gültigkeitsdauer des württ.-schweizer. Gütertarifs Theil II, Heft 2 (Verkehr mit Stationen der vereinigten Schweizerbahnen etc.) vom 1. November 1892 nebst den Nachträgen I und II sowie der im genannten Verkehr zur Zeit bestehenden, im Instruktionswege zur Einführung gelangten besonderen Frachtsätze bis auf weiteres verlängert.

Stuttgart, den 24. November 1900. (2975)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr. (Gruppen IV/VI.)

Am 1. Dezember d. J. kommt der Nachtrag 12 zu dem Gütertarif für den vorgenannten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere Entfernungen für die Stationen Remsfeld des Direktionsbezirks Cassel, Salzdetfurth des Direktionsbezirks Hannover sowie für die Strecken Nierstein-Undenheim-Köngernheim und Guntersblum-Rheindürkheim des Direktionsbezirks Mainz und geänderte Entfernungen für die Stationen Worms und Worms Hafen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Weitere Auskunft ertheilt auf Anfordern das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 27. November 1900. (2976)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 wird die Station Altena des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in die Wagenladungsklassen des Klassentarifs und in den Ausnahmetarif Nr. 1 einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei der Abfertigungsstelle Altena und den Auskunftsstellen zu erfragen.

Breslau, den 28. November 1900. (2977)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I/IV/V).

Vom 1. Januar 1901 ab werden für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) russischer Herkunft ermässigte Transitfrachtsätze ab Thorn, Kattowitz und Schoppinitz nach den im Tarif genannten Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg unter gewissen Bedingungen eingeführt. Die letzteren sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen einzusehen. (2978)

Magdeburg, den 27. November 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 1. Heft Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1900 wird die Station Heilbronn a. Neckar mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 23 (für Schiffsbaueisen) einbezogen:

Von nachstehenden Stationen des k. Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken	nach Heilbronn a. N. Klasse I	Klasse II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Beckingen	0,70	0,43
Bous	0,66	0,40
Brebach	0,63	0,39
Burbach (Saar)	0,63	0,38
Dillingen (Saar)	0,69	0,42
Mariahütte	0.69	0,42
Neunkirchen (Saar)	0,59	0,36
Quint	0,84	0,52
Saarbrücken	0,63	0,38
Saarlouis	0,68	0,41
Schleifmühle	0,63	0,38
Trier l. Mosel	0.82	0,50
Trier r. Mosel	0,82	0,51
Völklingen	0,65	0,40

Stuttgart, den 24. November 1900. (2979)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Tarifberichtigung.

In der deutsch-ungarischen Ausgabe des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen zwischen ungarischen Stationen und Stationen der französischen Ostbahnen vom 1. Oktober 1898 sind die Fahrgebühren für die Begleiter auf Seite 14 und 15 unter b) wie folgt abzuändern:

Budapest-Paris L. V.	45,05 Fr.
„ -Pantin	44,80 „
Györ-Paris L. V.	42 85 „
„ -Pantin	42,60 „
Szabadka-Paris L. V.	47,45 „
„ -Pantin	47,20 „
Szekésfehervár-Paris L. V.	48,45 „
„ -Pantin	48,20 „

Wien, am 24. November 1900. (2980)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reexpedition von Zucker und von Gütern des Spezialtarifes 1 in Melnik.

Für Zucker der Position Z—8 sowie für Güter des Spezialtarifes 1 der Güterklassifikation im Tarife Theil I vom 1. Januar 1898 als Frachtgut wird, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, von den Stationen der Strecken Wien Oe. N. W. B. bis Wschetat-Privor, Lissa bis Prag, Gross-Wosek bis Wostromer und Butowes-Tur, Deutschbrod bis Josefstadt-Jaromer und Chlumetz bis Wildenschwert und Mittelwalde nach den Stationen der Strecke Liboch bis Aussig und bis Tetschen, ferner von den Stationen der Strecke Bad-Belohrad bis Hohenelbe und bis Freiheit-Johannisbad, Alt-Paka bis Schlotten-Kukus und Böhm.-Skalitz bis Liebau nach den Stationen der Strecke Liboch bis Aussig und bis Neschwitz, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen im Lagerhause der Anglo-österreichischen Bank in Melnik bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage des Einlagerns der Sendungen in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller (sechs Heller) pro 100 kg berechnet und sind im übrigen für die Reexpedition die Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, maassgebend.

Wien, am 26. November 1900. (2981)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Tarif vom 1. November 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 tritt der Nachtrag IV zum Tarife für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. in Kraft.

Der genannte Nachtrag enthält: Neue Frachtsätze von der Dubenskogrube und geänderte Frachtsätze von Karsten-Centrumgrube und Redensblickschacht, ferner geänderte Frachtsätze von allen Aufgabestationen nach den Stationen Einsiedel, Friedland i/B., Habendorf, Raspenau, Tschemhausen und Weigsdorf, endlich Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 31. Januar 1901 in Kraft.

Einzelne Exemplare des Tarifnachtrages sind zum Preise von 24 Hellern (gleich 20 ₰) pro Stück bei den betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 23. November 1900. (2982)
Direktion
der österreichischen Nordwestbahn,
auch namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1900 sind zu den Lokaltarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien Rauscha-Freiwaldau und Muskau-Teuplitz-Sommerfeld die Nachträge IV bezw. III erschienen.

Dieselben enthalten ausser den durch die neue Eisenbahnverkehrsordnung hervorgerufenen Aenderungen unter anderem auch Bestimmungen über die Beförderung von Gütern und Vieh ab und nach den unbesetzten Haltestellen der Linien und sind bei den Betriebsleitungen und den Stationen zum Preise von 0.20 ℳ erhältlich. (2983)

Sommerfeld, den 26. November 1900.
Die Direktion.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
(Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1900 ist zu dem Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern

auf der Linie Hansdorf-Priebus der Nachtrag VII erschienen.
Derselbe enthält ausser den durch die neue Eisenbahnverkehrsordnung hervorgerufenen Aenderungen unter anderem auch Bestimmungen über die Beförderung von Gütern und Vieh ab und nach den unbesetzten Haltestellen der Linie und ist bei der Betriebsleitung in Wiesau, Kreis Sagan, und den Stationen zum Preise von 0.20 ℳ erhältlich. (2984)
Sommerfeld, den 26. November 1900.
Die Betriebsverwaltung.

4. Verdingungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerks für Ueberführung der Starkstromleitung über die Neustadt-Hüfinger Bahn bei Station Löffingen (Profil 164 + 27) mit 5600 kg Fluss- und Gusseisen Gesammtgewicht soll im öffentlichen Wettbewerb vergeben werden.
Angebote auf Ausführung dieser Arbeiten, gestellt pro 100 kg Eisen fertig montirt, sind bis
Mittwoch, den 12. Dezember 1900, Abends 5 Uhr,
mit der Aufschrift:
„Ueberführung der Starkstromleitung"
portofrei an uns einzureichen.
Bedingungen, Zeichnung und Gewichtsberechnung liegen in unserer Kanzlei auf und können auch — soweit der Vorrath reicht — gegen Einsendung von 1 ℳ von hier bezogen werden.
Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2985)
Neustadt i/Schwarzw., 27. Nov. 1900.
Gr. Eisenbahnbauinspektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 5 eisernen Dachbindern von 21,74 m Stützweite auf Bahnhof Quakenbrück mit zusammen etwa 10000 kg Flusseisen und 200 kg Gusseisen soll öffentlich vergeben werden.
Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind verschlossen bis zum 15. Dezember d. J. an das unterzeichnete Büreau postfrei einzusenden. Zeichnung, Bedingungen und Verdingungsanschlag können vom unterzeichneten Büreau gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.
Zuschlagfrist 4 Wochen.
Oldenburg, den 26. Nov. 1900. (2986)
Bautechnisches Büreau
der grossherzoglichen Eisenbahndirektion
zu Oldenburg.

Verdingung der Lieferung von 5320 Bufferkreuzen, 30690 Bufferstangen, 4150 Buffertellern, 51340 Schraubenkuppelungen, 5100 Kuppelungsspindeln, 7870 Zughaken, 580 Zughakenführungen, 28000 kg eisernen Buffer- und Verstärkungsplatten, 2000 Bufferstossringen und 195 Bremsspindeln für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.
Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf die Lieferung von Bufferkreuzen usw." bis zum 19. Dezember 1900, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 10. Januar 1901, Nachmittags 6 Uhr.
Cöln, den 26. November 1900. (2987)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Unterhaltung und Lieferung von Dienst-Filzstiefeln soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am Mittwoch, den 12. Dezember, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. Dezember.
Magdeburg, den 24. November 1900. (2988)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung der Lieferung von Betriebsmaterialien Gruppe A II: Holzkohlen, Gruppe A V: Graphit und Putzkrem, Gruppe VI: Bindfaden, Plombirschnur, Bremsleinen, Schnürleinen, Zugleinen, Lampendochten, Plomben und Harzfackeln, Gruppe VIII: Piassavabesen und Reiserbesen, Gruppe IX: Lampenglocken, Lampencylindern und Wasserstandsgläsern und Gruppe: Dynamoöl.
Angebotseröffnungstermin am Mittwoch, den 12. Dezember 1900, Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem oberschlesischen Bahnhofe in Breslau. Die Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu dem obigen Termine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau M hier — Gartenstrasse 111 (Silesia) Zimmer 4 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰, nur in baar, für jede Gruppe ohne Beifügung eines Bestellgeldes postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 9. Januar 1901.
Breslau, den 23. November 1900. (2989)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofes Cochem.
Der Ausschreibung werden die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten", welche bei der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen werden können, zu Grunde gelegt.
Die Arbeiten umfassen in der Hauptsache
rd. 25000 cbm Abtragsmassen,
„ 3500 qm Böschungen,
„ 7900 cbm Mörtelmauerwerk,
„ 1480 cbm Trockenmauerwerk,
„ 4000 qm Ansichtsflächen und
„ 3700 qm Wegebefestigung.
Querprofile und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude und bei dem Regierungsbaumeister Benner in Cochem zur Einsichtnahme aus.
Das Verdingungsheft nebst Profilen wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2,50 ℳ (in baar) abgegeben.
Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung:
„Erweiterung des Bahnhofes Cochem" bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.
Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Trier, den 25. November 1900. (2990)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig angesammelten Altmaterialien (Achswellen, Kupfer, Roth- und Weissguss, Messing, Dreh- und Bohrspähne von Eisen und Stahl, Eisenbleche, Federstahl, Gusseisen, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Schrott von Schweiss- und Flusseisen), sowie eine Gleiswaage von 25000 kg Tragfähigkeit sollen nach Loosen getrennt verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
15. k. Mts., Vormittags 10 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. k. Mts.
Magdeburg, den 23. November 1900. (2991)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in den Hauptwerkstätten Harburg, Neumünster und Wittenberge befindlichen ausgemusterten Betriebsmittel, als: 6 Lokomotiven, 16 Personen- und 3 Güterwagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von baar 50 ₰ von unserem Centralbüreau bezogen werden.
Angebote sind bis zum 14. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, auf vorgeschriebenen Angebotbogen verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge" versehen an uns einzusenden.
Altona, den 23. November 1900. (2992)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Betriebsdirektor
als Vorstand der Betriebsverwaltung unserer elektrischen Strassenbahnen in Wiesbaden wird gesucht.
Bewerber, welche in gleicher Stellung bereits thätig waren, werden bevorzugt.
Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften unter Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten an
die Direktion
der süddeutschen Eisenbahngesellschaft
in Darmstadt. (2993)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 95. | 5. Dezember 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Einführung selbstthätiger Kuppelungen der Eisenbahnwagen.

Im technischen Eisenbahnbetrieb ist wohl keine Frage so häufig angeschnitten und ebenso häufig mit saurer Miene wieder beiseite gelegt worden, wie die der selbstthätigen Kuppelungen. Auf der einen Seite die unendliche Wichtigkeit einer Angelegenheit, in der es sich um man kann wohl sagen ungezählte Menschenleben handelt, die bei einer zweckmässigen Reform auf dem Gebiete erhalten werden könnten, während gleichzeitig unschätzbare Verbesserungen im Betrieb selbst erzielt werden könnten, auf der anderen Seite die Schwierigkeit, zu sagen, was man denn an die Stelle des Vorhandenen, das sich allenthalben eingebürgert hat, setzen solle und wie man die Einführung dem Vorhandenen zweckmässig anpassen solle. Denn mit einem Schlage das Bisherige abthun, ist bei der ausserordentlichen Fülle der Betriebsmittel unserer Eisenbahnen, zumal solche auch weithin über fremde Bahngebiete geschickt werden müssen, ganz unthunlich, und eine allmähliche Aenderung macht nothwendig, die neuen Kuppelungen so einzurichten, dass sie mit den bisherigen durcheinander verwendet werden können — eine Aufgabe, die lange Zeit schier unlösbar schien. Dazu kam noch die Kostenfrage.

Die rührigsten Leute sind heutzutage die Amerikaner, und wer weiss, ob bei uns jetzt die Kuppelungsfrage so in Fluss gekommen wäre, wie sie Gottlob jetzt ist, wenn jene nicht gezeigt hätten, dass man thatsächlich auf einem Eisenbahnnetz auch von der allergrössten Ausdehnung eine Reform in obengedachter Richtung recht wohl durchführen kann, wenn man nur eindringlich will. Dass wir, wenn wir jetzt wirklich vorwärts kommen, dies thatsächlich allein den Amerikanern verdanken, wird ja auch dadurch bewiesen, dass wir deren Erfindungen bei unserem Vorgehen zu Grunde legen. So wird es vielleicht noch auf manchem anderen Gebiete werden, wie wir seufzend bekennen müssen.

Einem vom Geheimen Baurath Lochner (Erfurt) in der diesjährigen Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Strassburg am 11. September vorgelegten Bericht über die Angelegenheit entnehmen wir, dass in Nordamerika schon seit 10 Jahren mit der Einführung einer einheitlichen selbstthätigen Wagenkuppelung begonnen worden ist. Und heute ist sie so gut wie durchgeführt.

Seit dem Jahre 1874 hat der grosse Verein der Wagenbauer, die Master Car Builders Association, gemeinsam mit den grossen Eisenbahngesellschaften Versuche mit selbstthätigen Kuppelungen ausgeführt und auf Grund dieser Versuche konnte der Betriebsausschuss des Vereins eine den gestellten Anforderungen entsprechende selbstthätige Kuppelung, die von Janney, den Eisenbahnen zur allgemeinen Anwendung empfehlen.

Im Jahre 1889 unterbreitete der Präsident der Vereinigten Staaten dem Kongress folgende Botschaft: „Ich halte es für angezeigt, dass der Kongress von den Eisenbahnen eine Uebereinstimmung in der Bauart derjenigen Eisenbahnwagen fordert, die im allgemeinen Verkehr stehen, und dass er die vollkommene Sicherheit aller Betriebsmittel vorschreibt. Zur Ausführung der nöthigen Einrichtungen muss die erforderliche Zeit gegeben werden. Die Inangriffnahme soll aber sofort ernstlich und sachgemäss geschehen. Es ist ein Vorwurf für unsere Civilisation, dass eine Klasse von Arbeitern unseres Landes, die einen nothwendigen und nützlichen Beruf ausübt, einer Leibes- und Lebensgefahr ausgesetzt ist, die eben so gross ist, wie die, welche einem Soldaten im Kriege droht." In Verfolg dieser Botschaft erliess der Kongress im März 1893 das „Gesetz zur Förderung der Sicherheit von Bediensteten und Reisenden auf den Eisenbahnen", dass alle Wagen mit selbstthätigen Kuppelungen, die Lokomotiven mit Treibradbremsen und die Züge mit durchlaufenden Bremsen auszurüsten seien. Absatz 2 dieses Gesetzes bestimmt, dass vom 1. Januar 1898 an keine Wagen mehr im öffentlichen Verkehr laufen dürfen, die sich nicht selbstthätig durch Stoss kuppeln lassen und entkuppelt werden können, ohne das Dazwischentreten eines

Arbeiters nöthig zu machen. Das Gesetz gestattet den Zeitpunkt der Einführung der selbstthätigen Kuppelungen gegebenenfalls um weitere zwei Jahre hinauszuschieben.

Inzwischen sind die amerikanischen Eisenbahnen mit der Einführung der selbstthätigen Kuppelung nachdrücklichst vorgegangen. Nach einem Berichte der „Railroad Gazette" vom Februar 1900 betrug

	die Zahl der vorhandenen Güterwagen	davon der Antheil mit selbstthätiger Kuppelung
im Juni 1892	rd. 967 000 Stück	16 %
„ „ 1894	„ 1 205 000 „	26 „
„ „ 1896	„ 1 222 000 „	41 „
„ „ 1898	„ 1 249 000 „	69 „
„ Januar 1900 . . .	„ 1 293 000 „	91 „

In $7^1/_2$ Jahren wurden also rund 1 000 000 Güterwagen mit der neuen Kuppelung versehen. Während die Zahl der Wagen sich jährlich um 4 % vermehrte, betrug die Zunahme der Selbstkuppler jährlich durchschnittlich 10 % der Wagenzahl; es wurden also jährlich an 6 % der vorhandenen Wagen neue Kuppelungen angebracht. In wie weit mit der fortschreitenden Einführung der selbstthätigen Kuppelung eine Verminderung der Zahl der beim Wagenverschieben vorgekommenen Unfälle eingetreten ist, lässt sich nicht genau feststellen. Nach den bekannt gewordenen Angaben der amerikanischen Bahnen über die Anzahl der im Verschiebe- und Kuppelungsdienste Getödteten war im Jahre 1893 auf je 349 darin Angestellte je ein Todesfall zu verzeichnen, während im Jahre 1897 auf je 647 und im Jahre 1898 auf je 518 Angestellte ein Getödteter kam. Das Verhältniss der Verletzten zur Gesammtzahl der in diesem Berufe Angestellten stellte sich im Jahre 1893 auf 1 : 13, im Jahre 1897 auf 1 : 22 und im Jahre 1898 auf 1 : 21. Hiernach hatte sich die Zahl der im Verschiebedienste Verletzten seit 1893 um 70 % vermindert, sie ist aber im Jahre 1898 gegen das Vorjahr wieder etwas gestiegen. Die vom Bundesverkehrsamt veranlasste Untersuchung führt diesen Umstand theils auf den Mangel an geeignetem Personal, theils darauf zurück, dass das auf den Verschiebebediensteten entfallende Tonnengewicht infolge Beschaffung von Wagen mit grösserer Ladefähigkeit grösser geworden sei und dass infolge des gesteigerten Verkehrs und der entsprechend gestiegenen Anforderungen an die Beförderungsfähigkeit der Bahnen eine Weiterverwendung von altem und schlechtem Wagenmaterial stattgefunden habe. Ueberhaupt wurde über die mangelhafte Unterhaltung der Güterwagen geklagt; mehrfach fanden sich Wagen, bei denen die selbstthätige Kuppelung in so schlechtem Zustande war, dass sie nicht arbeiten konnte. Unter solchen — gewiss vermeidbaren — Umständen kann dann allerdings eine weitere Erhöhung der Sicherheit des Personals nicht erwartet werden.

Dass die bisherigen Zustände, das Herumhantiren mit der alten, aus der ersten Zeit des Eisenbahnwesens bis auf den heutigen Tag unverändert gebliebenen Kuppelung nicht so weiter gehen konnten, fing man auch an, in England zu begreifen. In Nr. 14 d. J. (S. 204) haben wir ausführlich berichtet, was der im vorigen Jahre eingesetze königliche Ausschuss, der die Ursachen aller derjenigen Eisenbahnunfälle — mit oder ohne tödtliche Folgen — untersuchen sollte, von denen Bedienstete der Bahnen oder Privatwagenbesitzer betroffen wurden, in betreff des Rangirens und Kuppelns der Wagen feststellte. Wir wiederholen eine damals über das Jahr 1898 gegebene kleine Unfallübersicht in Tabellenform. (Siehe nächste Spalte.)

Die 1898er Unfallziffer ist noch günstig zu nennen im Vergleich mit früheren Jahren. 1872 war sie dreimal so hoch. Aber die Bedienstetenklasse der Rangirer ist heute weit mehr gefährdet als früher. Die Zahl der getödteten Rangirer ist von 3,6 ‰ im Jahre 1895 auf 5,08 ‰ im Jahre 1898 hinaufgegangen,

Uebersicht.

Bedienstetenklasse	Anzahl	Zahl der bei Zugunfällen, welche zurückzuführen sind auf in Bewegung befindliche Züge oder Fahrzeuge	
		Getödteten	Verletzten
Güterzugschaffner und Bremser . .	14 720	43 = 2,92 ‰	711 = 48,3 ‰ = $\frac{1}{21}$
Strecken- und Bahnunterhaltungspersonal	63 360	122 = 1,9 „	204 = 3,2 „
Rangirer	9 244	47 = 5,08 „	616 = 66,6 „ = $\frac{1}{15}$

und in der Zahl der Verletzungen, von denen Bremser und Rangirer betroffen wurden, ist eine Abnahme nicht zu verzeichnen.

Im übrigen ist die Tabelle beredt genug. Das Kriegshandwerk kann, wie die Engländer auch hervorheben, nicht grössere Opfer fordern, als der Eisenbahnbetrieb sie von verschiedenen Bedienstetenklassen, insbesondere von der Klasse der Rangirer fordert. Der Ausschuss bestätigt, dass die meisten Unfälle beim An- und Abkuppeln durch das Zwischentreten der Leute zwischen die Wagen geschehen. Die Bemühungen des Handelsamts, die Einführung selbstthätiger Kuppelungen zu erzwingen, reichen bis ins Jahr 1889 zurück. Von privater Seite sind schon 1874 Anregungen in der Richtung ergangen und 1882 wurden in Darlington, 1886 in Nine Elms und Derby Ausstellungen verbesserter Kuppelungen veranstaltet. Die Bahnverwaltungen haben der Sache bisher nicht Folge gegeben, und eine Gesetzesvorlage des Handelsamts, ihnen die Einführung selbstthätiger Kuppelungen aufzugeben, fiel noch unlängst durch.

Der Ausschuss erkennt an, dass der Uebergang von einem Kuppelungssystem zum anderen allerdings auch sehr schwierig sei und die Frage noch weiter geprüft und Versuche angestellt werden möchten, ehe man die Bahnen zu einem bestimmten Vorgehen zwinge. Er hat sich auch versagt, mit den ihm von Erfindern und anderen Kreisen zugegangenen Vorschlägen — 184 an der Zahl! — zu befassen, wofür ihm freilich auch die nöthigen Vorkehrungen fehlen. Aber er empfiehlt, dass das Handelsamt mit den Eisenbahnen gemeinsam durch eingehende Versuche ein Kuppelungssystem ermitteln möge, das die Bewegungen zwischen den Wagen und den Gebrauch der Kuppelstange unnöthig macht. So liegt heute die Sache in England und sehr schnell gehen dort die Dinge nicht vom Fleck.

Auf dem europäischen Festlande ist es der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der die Reform der Kuppelungen in die Hand genommen hat und dank der auf der diesjährigen Vereinsversammlung in Strassburg bekundeten Stellungnahme voraussichtlich energisch fördern wird. Ueber den Gang, den die Angelegenheit innerhalb des Vereins genommen hat, hat Lochner der Versammlung eingehender berichtet.

Nach der vom Vereine geführten Statistik sind im Jahre 1898 von den Beamten und Arbeitern im Dienste 2 876 Personen verunglückt, von denen ein hoher Prozentsatz auf den Rangirdienst entfällt.

	getödtet	verletzt	zusammen
Gesammtzahl aller Beamten und Arbeiter	763	2 113	2 876
Davon beim Rangirdienst sowie beim An- und Abkuppeln . .	257	768	1 025
In Prozenten der Gesammtzahl .	33,7	36	35

Aus diesen Angaben, die im Einklang mit der Statistik der Länder englischer Zunge sind, geht hervor, dass von den gesammten im Jahre 1898 im Dienste verunglückten Beamten und Arbeitern der dritte Theil im Rangirdienste getödtet und verletzt worden ist.

Im Jahre 1896 ist gelegentlich der Neufassung der technischen Vereinbarungen des Vereins von den österreichischen Staatsbahnen und der österreichischen Nordwestbahn der Antrag gestellt worden, die §§ 78 und 79, welche die Bestimmungen über die Abmessungen der Zug- und Stossapparate der Eisenbahnfahrzeuge enthalten, abzuändern und die Zugvorrichtungen, entsprechend der stärkeren Inanspruchnahme im Betriebe, zu verstärken. Der Antrag wurde dem technischen Ausschuss zur Prüfung überwiesen und die von diesem angestellten Ermittelungen und Versuche haben ergeben, dass thatsächlich die im Betriebe vorkommende Beanspruchung der Zugvorrichtungen in argem Missverhältniss zu ihrer Widerstandsfähigkeit steht. Bei der Beförderung schwerer und schneller Züge, beim Anfahren stark belasteter Güterzüge mit zwei Lokomotiven an der Spitze kommen Zugkräfte bis zu 18 t vielfach vor, während die Zugvorrichtungen unserer Wagen nur eine Zugkraft von 12 t mit voller Sicherheit übertragen können. Die Erhebungen haben gezeigt, dass das Zerreissen der Zugapparate im Betriebe, namentlich bei Güterzügen, überraschend oft vorkommt und recht bedenkliche Folgen haben kann. Dennoch konnte der Ausschuss eine wesentliche Verstärkung der Zugapparate im ganzen, um sie für die Uebertragung einer grösseren Zugkraft geeignet zu machen, aus folgenden Gründen nicht empfehlen.

Bei der vorzunehmenden Verstärkung würde das Gewicht der Kuppelung wesentlich erhöht werden müssen; das Gewicht der Schraubenkuppel, die der Kuppler zu heben hat, ist aber schon jetzt ganz bedeutend, und jede Erhöhung würde eine weitere Verminderung der ohnehin sehr gefährdeten Sicherheit des Kupplerpersonals herbeiführen. Aus diesem Grunde ist bei der Festsetzung der Abmessungen der Zugapparate im Jahre 1876 eine Verminderung des Gewichtes der damals noch schwereren Kuppelung vorgenommen worden. Ferner würde die allgemeine Verstärkung der Zugvorrichtungen eine fast vollständige Erneuerung derselben einschliesslich ihrer unter dem Wagen liegenden Theile erfordern. Will man aber erhebliche Kosten für eine Verbesserung aufwenden, so würde zu erwägen sein, ob dann nicht zweckmässiger eine ganz neue Art der Zugapparate einzuführen wäre, welche zur Uebertragung einer wesentlich höheren Zugkraft geeignet wäre und das selbstthätige Kuppeln und Entkuppeln der Wagen ohne Zwischentreten der Arbeiter gestattete.

Diesen Anschauungen hat auch die Vereinsversammlung in München am 31. August 1898 zugestimmt und des halb nur eine Verstärkung des Zughakens und eine Beschränkung in der grössten zulässigen Belastung der Züge beschlossen. Damit ist aber die Kuppelungsfrage nicht gelöst, denn die getroffene Maassregel wird sich auf die Dauer nicht aufrecht erhalten lassen. Die Belastung und die Geschwindigkeit der Züge wird grösser, das Eigengewicht und die Tragfähigkeit der Wagen nimmt zu und allgemein geht das Bestreben der Lokomotivbauer dahin, die Leistungen der Lokomotiven zu erhöhen. Durch diese Maassnahmen wird eine wesentliche Erhöhung der Zugkraft bei der Beförderung der Züge bedingt und dieser müssen die Zugapparate gewachsen sein. Wie aber bereits erwähnt, kann eine Verstärkung der letzteren nur unter wesentlicher Aenderung der Form und Gestaltung der jetzigen Zugvorrichtungen geschehen.

Jedenfalls ist es ungemein schwer, die jetzige Kuppelung, die auf allen europäischen Bahnen eingeführt ist und seit dem Bestehen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wesentliche Aenderungen kaum erfahren hat, in eine andere, neue Form zu bringen. Diese Frage ist nicht nur für das Vereinsgebiet von grosser Wichtigkeit, sie berührt vielmehr, weit über dessen Grenzen hinaus, den gesammten internationalen Verkehr. Ist der Verein daher auch nicht in der Lage, für sein Gebiet allein weitgehende Aenderungen der Wagenkuppelungen zu beschliessen, so dürfte er doch, als die grösste Eisenbahnvereinigung des Festlandes, in erster Reihe dazu berufen sein, diese wichtige Angelegenheit in die Hand zu nehmen und zu fördern.

Nicht nur die Rücksicht auf die grössere Sicherheit im Betriebe, durch Verhütung von Zugtrennungen, sondern in noch grösserem Maasse die Sorge für die Sicherheit des Rangirpersonals erfordert gebieterisch die Aenderung der jetzigen und die Einführung einer neuen, stärkeren und selbstthätigen Wagenkuppelung, durch die es möglich wird, die Verbindung einzelner und die Trennung miteinander verbundener Wagen auszuführen, ohne dass ein Zwischentreten des Kupplers erforderlich ist. Wer, so fährt Lochner fort, das Rangirgeschäft auf grossen Bahnhöfen gesehen und beobachtet hat, wie die damit beauftragten Leute das Verschieben, das Kuppeln und Entkuppeln der Wagen, selbst solcher, die sich noch im Laufe befinden, unter den schwierigsten Verhältnissen, in der Nacht, bei ungenügender Beleuchtung, im Winter bei Schnee und Nebel, auszuführen haben, der wird gewiss zu der Ueberzeugung gelangt sein, dass von allen Beschäftigungen im Eisenbahndienste diejenige des Rangirarbeiters die allergefährlichste ist.

(Schluss folgt.)

Betriebssicherheit und selbstthätige Blockung.

Aus den Ausführungen in Nr. 85 S. 1283 d. Ztg. über die „Betriebssicherheit in Italien“ könnte man schliessen, dass durch die Anwendung einer rein selbstthätigen Blockung gegenüber dem heutigen, auf den deutschen und auch den meisten anderen europäischen Bahnen üblichen Verfahren, die Stellung der Blocksignale auf Fahrt durch Blockwärter bewirken zu lassen, eine Erhöhung der Betriebssicherheit erzielt werden könnte. Denn es ist dort im Schlusssatze ausgesprochen: „dass eine vollständig selbstthätige Blockung die Einwirkung menschlicher Irrthümer auf diesem Gebiete beinahe ausschliesst und dass die Möglichkeit des ‚Versagens‘ einer solchen Einrichtung schon deswegen nicht so leicht zu verderblichen Folgen führen kann, weil durch einen solchen Vorgang immerhin eine Gefahr angezeigt wird, so dass alle Betheiligten dadurch auf das nachdrücklichste gewarnt sind“.

Dabei ist aber ein sehr wichtiger, ja ausschlaggebender Umstand übersehen, nämlich der, dass beim Eintreten von „Versagern“ bei vollständig selbstthätiger Blockung, d. h. beim Fehlen von Blockwärtern, der ganze Betrieb so lange stillstehen muss, bis der Schaden gemeldet und behoben ist oder bis die Blockstellen aushilfsweise durch Blockwärter besetzt sind, denen vorübergehend der Signaldienst und damit die Regelung der Zugfolge übertragen wird. Und weil dem so ist, und weil ein derartiger stundenlanger Stillstand des Betriebes auf stark befahrenen Strecken einfach unerträglich wäre, haben alle Bahnen, die mit vollständig selbstthätiger Blockung arbeiten, die Blockwärter also beseitigt haben, auch von dem unbedingten Fahrverbot bei der Haltstellung eines Blocksignals abgesehen und sind in mehr oder minder offener oder verschleierter Weise zu dem berüchtigten bedingten Blocksystem übergegangen, einem System, das überhaupt gar keine Blockung, keine unbedingte Raumfolge mehr ist, sondern einer sehr schlechten und unsicheren Sache, nämlich der Zeitfolge, einfach ein nur für Laien bestimmtes schönes Mäntelchen umhängt. Da also eine vollständig selbstthätige Blockung mit einem geregelten lebhaften Betriebe und der Beibehaltung der unbedingten Raumfolge unvereinbar ist, so liegt in ihrer Einführung nicht eine Erhöhung, sondern

eine sehr erhebliche Verminderung der Betriebssicherheit, ihre Einführung würde gegenüber unseren heutigen Einrichtungen einen erheblichen Rückschritt bedeuten. Thatsächlich haben denn auch die Bahnen, die seit langem den Grundsatz der unbedingten Raumfolge durchgeführt haben und an ihm festhalten, so namentlich die deutschen und die englischen, die vollständig selbstthätige Blockung unter Aufgabe der Blockwärter nirgends eingeführt, sondern geben — wenn überhaupt — der Selbstthätigkeit nur soweit Raum, als sie die Möglichkeit der Streckenfreigabe von der Mitwirkung des Zuges abhängig machen — z. B. eingeführt auf der Berliner Stadtbahn, Wannseebahn usw. —, die Herstellung der Fahrerlaubniss an den Blocksignalen aber den Wärtern übertragen. Eine solche Einrichtung hat übrigens gegenüber der vollständigen Selbstthätigkeit noch den weiteren betriebssicherheitlichen Vortheil, dass der Wärter innerhalb seiner Sehweite etwa eingetretene Fahrhindernisse wahrzunehmen und bei der Signalgebung zu berücksichtigen in der Lage ist, was man natürlich von der reinen Selbstthätigkeit nicht verlangen kann.

Andererseits ist in Amerika, wo die reine Selbstthätigkeit weit verbreitet ist, entgegen den Angaben auf S. 1288 das Fahren nach Raumabstand nicht vorgeschrieben und ebenso wenig „längst" eingeführt*), wie in Frankreich, vielmehr ist dort die unsichere Zeitfolge und das famose bedingte Blocksystem zulässig und weitverbreitet, das ja seinen vorzüglichen Sicherheitsgrad erst kürzlich wieder bei dem Unfall auf der elektrischen Pariser Stadtbahn so glänzend bewiesen hat! Wenn zu diesem Unfall in Nr. 85 S. 1288 d. Ztg. berichtet wird, der Polizeipräfekt habe der Direktion jener Pariser Tiefbahn aufgegeben, die bedingte Blockung durch die unbedingte zu ersetzen, so kann man diese Vorschrift zur Wahrung der Betriebssicherheit nur lebhaft begrüssen und ist damit, bei wirklicher Durchführung der Vorschrift, der reinen und vollständigen selbstthätigen Blockung auch das Urtheil gesprochen, oder die Pariser Stadtbahn müsste es denn darauf ankommen lassen, bei etwaigen Versagern den Betrieb ruhen zu lassen, ein Verfahren, das bei der unglaublichen Geduld der Pariser gegenüber ihren trotz der neuen Tiefbahn jämmerlichen Verkehrsverhältnissen immerhin denkbar wäre. Blum.

*) Auch in Oesterreich ist übrigens das Fahren nach Raumabstand nicht längst, sondern bei den Staatsbahnen erst in den allerletzten Jahren eingeführt worden und bei den Privatbahnen zum Theil sogar erst in der Durchführung begriffen.

Feier der Eröffnung der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms.

Am 30. November hat im Beisein Seiner königlichen Hoheit des Grossherzogs von Hessen, der hessischen Minister, des Staatsministers von Thielen und eines ausgesuchten Kreises sonstiger geladener Gäste die feierliche Einweihung der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms stattgefunden. Die Betheiligung des Grossherzogs und der Minister der beiden durch den Eisenbahngemeinschaftsvertrag von 1896 so enge verbundenen Staaten gab dem Festakt eine ganz besondere Weihe. Unter dem rechtsufrigen Brückenportal erfolgte die Festrede des Eisenbahndirektionspräsidenten Breitenbach:

„Königliche Hoheit! Geehrteste Herren! Als das Frühjahr noch zögerte, in die Lande zu ziehen, vollzog sich nicht fern von der Festesstelle in Gegenwart des Allergnädigsten Landesherrn ein feierlicher Akt, der der Einweihung der neuen Strassenbrücke über den Rhein galt. Und jetzt, da das Jahr zur Neige geht, bietet die Verwaltung der Staatseisenbahnen dem Verkehr einen neuen den Rheinstrom überspannenden Brückenbau dar. Ich darf im Namen der Staatseisenbahnverwaltung ehrerbietigen Dank aussprechen, dass Ew. königliche Hoheit die Gnade gehabt haben, auch dieser Feier Allerhöchstselbst beizuwohnen, und gleichen Dank richte ich an die hohe Festversammlung. Verkörpert der Bau der Strassenbrücke die Fürsorge des Staates für die Pflege des Nahverkehrs und kann, ohne anderer Missfallen zu erregen, jene Brücke als unbestrittenes Zubehör der Stadt Worms betrachtet werden, so beansprucht dieser Bau eine über das örtliche Interesse hinausgehende Bedeutung. Zwar wird die altehrwürdige Stadt, die nunmehr zwischen zwei den gewaltigen Strom bannenden und doch die Bewegungsfreiheit auf ihm nicht hemmenden Brückenbauten gebettet erscheint, nicht an letzter Stelle Nutzen und Förderung ihrer Interessen von dieser Verkehrsanlage ziehen. Dafür bürgt ihr rüstiges Vorwärtsschreiten und ein Blick auf ihre den Forderungen des modernen Verkehrs entsprechenden Anlagen. Aber nicht minder werden sich der Vortheile des neuen Verkehrsweges erfreuen die zu beiden Seiten des Rheines gelagerten herrlichen Provinzen und die Landeshauptstadt des Grossherzogthums, nicht zu vergessen die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Königreich Bayern und Rheinhessen sowie seinen linksrheinischen Landen, der Pfalz, ferner mit den Reichslanden und darüber hinaus. Dass auch der internationale Verkehr im weitesten Sinne durch diesen Brückenbau gefördert werden wird, dafür liefert vollgültigen Beweis, dass bereits vom 3. Dezember ab ein zum ersten Male fahrender, dem internationalen Verkehr dienender, direkter Zug von Berlin, Hamburg-Bremen, Amsterdam, der in Frankfurt seine Vereinigung findet, von dort geschlossen nach den lockenden Gestaden der Riviera über diese Brücke und ebenso in umgekehrter Richtung gefahren werden wird, eine Geburtstagsgabe, welche die wesentlich betheiligte preussische und hessische Gemeinschaftsverwaltung und die mitwirkenden Staats- und Privateisenbahnen mit Genugthuung und Freude erfüllt. Wie diese Brücke aber stets ein Bollwerk des friedlichen Verkehrs sein soll und wird, so wird sie auch für die Landesvertheidigung ein neues werthvolles Rüstzeug bedeuten. Und nicht zum wenigsten wird sie für die Staatseisenbahnverwaltung zu allen Zeiten dazu beitragen, ihre Leistungsfähigkeit gegenüber den Anforderungen eines ständig und gewaltig ansteigenden Verkehrs erheblich zu steigern. Die Eisenbahnbrücke bei Worms ist das erste grössere monumentale Bauwerk, welches von der Verwaltung der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen im Frühjahre 1898 begonnen und nach zweieinhalbjähriger Bauzeit zu Ende geführt ist. Dieselbe ist das Erzeugniss angestrengten Fleisses und treuer Arbeit, an welcher mitgewirkt haben die Beamten aller Grade der betheiligten Bundesstaaten, die ersten Kräfte der Ingeniörkunst und der Architektur, die ersten Firmen Deutschlands, insbesondere auf dem Gebiete der Brückenbaukunde, und eine pflichtbewusste, arbeitswillige Schaar von Arbeitern. Kraft und sehnige Stärke sprechen aus den Formen des Baues. Möge er das Blühen und Gedeihen der grossen Verkehrsgebiete und der auf ihn angewiesenen Interessen in das ungemessene steigern helfen, dem Allergnädigsten Fürsten dieses Landes zur reichen Freude und seinem Volke zu Heil und Segen."

Die Festrede klang, nachdem der bauleitende Beamte, Regierungs- und Baurath Geibel, gemeldet hatte, dass die Brücke betriebsfähig hergestellt sei und der Befehl zur Eröffnung von Seiner königlichen Hoheit dem Grossherzog ertheilt war, in ein allseitig begeistert aufgenommenes dreimaliges Hurrah auf den Grossherzog aus.

Bei dem anschliessend an den Einweihungsakt von der Eisenbahndirektion Mainz im Kasino zu Worms für die Festtheilnehmer veranstalteten Gabelfrühstück nahm der Grossherzog inmitten der Tafel Platz, an der rechten Seite Staatsminister von Thielen, an der linken Seite der hessische Staatsminister Rothe, gegenüber Eisenbahndirektionspräsident Breitenbach.

Seine königliche Hoheit der Grossherzog brachte alsbald folgenden Trinkspruch aus:

„Bei diesem Werke Hessens und Preussens, welches soeben vollendet worden ist, auf das wir so grosse Hoffnung für die Zukunft setzen, sei unser erster Gedanke an Se. Majestät den Kaiser. Sr. Majestät dem Kaiser zum ersten Male Hurrah!, zum zweiten Hurrah! und zum dritten Hurrah!"

Freudig stimmten die Festtheilnehmer in das Hurrah ein.

Darauf nahm Oberbürgermeister Köhler von Worms das Wort zu folgender Ansprache:

„Königliche Hoheit, Excellenzen, hochgeehrte Herren! Das erste Jahr des neuen Jahrhunderts ist noch nicht zur Neige gegangen, schon ist auch das zweite der mächtigen Bauwerke, die die beiden Ufer des deutschen Rheinstroms bei Worms verbinden, zur Vollendung gekommen. Dem lokalen Verkehr und der Verbindung zweier hessischen Provinzen zu dienen, ist die

Ernst Ludwigs-Brücke bestimmt. Zum allgemeinen Verkehr weit über die Grenzen unseres Landes hinaus ist die neue Brücke berufen. Von neuem ist eine Schranke des Verkehrs gefallen, weiten Gebieten wird der neue Weg zu Nutzen kommen. Die Stadt Worms ist sich der Grösse und hohen Bedeutung des heutigen Tages voll bewusst. Geht doch heute in Erfüllung, was so lange und so heiss ersehnt und erstrebt wurde. Neue Aufgaben, neue Ausblicke in die Zukunft erstehen der Stadt mit dem heutigen Tage. Mit der Einschaltung in den Verkehr mit dem rechtsrheinischen Land ist sie vor ein neues Stadium ihrer Entwickelung gestellt. Freudigen Muthes tritt sie in diese neue Zeit ein. Wie die Devise in den letzten Jahrzehnten war: Allzeit voran, so wird sie den kräftigen Willen bethätigen, allzeit vorwärts zu streben, weil sie vorwärts muss, sich selbst zu Nutz und Frommen, dem Hessenlande aber zur Ehre. Tausendfach hat sich deutsche Geistes- und Schaffenskraft an dem neuen Werke bethätigt. Gegründet ist es auf jener Vereinigung, zu der sich zwei Bundesstaaten zusammengefunden haben, zur Förderung beiderseitiger Interessen und in der Ueberzeugung, dass in dem einigen Deutschen Reich auch eine wirthschaftliche Reichseinheit zu erstreben sei. Aufgebaut ist das Werk auf der gemeinsamen Arbeit der beiderseitigen Ministerien. Ausgeführt ist es durch die Kunst deutscher Ingeniöre, die noch vor kurzem in unserem Nachbarland die staunende Bewunderung der ganzen gebildeten Welt erregten und unter denen Namen wie Harkort, Schneider, Holzmann den besten Klang haben. Geleitet ist der Bau von der Eisenbahndirektion Mainz und in ihr von der ruhigen, sicheren und zielbewussten Hand des Herrn Regierungsbauraths Geibel. Uebergeben ist die Brücke zum Betrieb der Eisenbahndirektion Mainz, der Verkörperung der wirthschaftlichen Einheitsidee in unserem Hessenlande, zu der wir das begründete Vertrauen haben, dass sie allzeit eintreten wird zur Hebung und Förderung der Verkehrs- und wirthschaftlichen Verhältnisse in unserem Lande. Unser warmer Dank gilt an dem heutigen Tage den Regierungen, den Behörden, den Beamten, aber auch allen, die Hand an das Werk gelegt als Meister oder Geselle, als Arbeitgeber oder Arbeiter. So steht der Bau vollendet, der, mächtig gefugt, in der Ferne einem leichten, durchsichtigen Gewebe gleicht, als ein neues Glied in der Kette der Schöpfungen der Regierungszeit Eurer königlichen Hoheit. Wir wissen, wie Eurer königlichen Hoheit auf das höchste, beste und schönste ideal gerichteter Sinn unserem Land sein eigenartiges Gepräge verleiht und wie Schöpfungen von in Hessen früher nie geahnter Art die Wege Höchstihrer Regierung auszeichnen. Wenn Eurer königlichen Hoheit das ganze Hessenland zu warmem Dank verpflichtet ist, so hat doch die Stadt Worms heute und immerdar besonderen Anlass, sich Eurer königlichen Hoheit Zuneigung und landesväterlicher Fürsorge zu erfreuen. Höher und hehrer schlagen die Herzen der Wormser Bevölkerung, da Eure königliche Hoheit auch an dem heutigen, für uns so hochbedeutsamen Tag in unserer Mitte weilen. Unserem herzlichsten, innigsten Dank für alle Liebe und Fürsorge wollen wir nicht nur heute in Worten Ausdruck verleihen, wir wollen ihn auch bethätigen, indem wir allezeit mit allen Kräften uns bemühen, uns stets des höchsten Lobes würdig zu erweisen, durch das Eure königliche Hoheit einst die Stadt mit den Worten auszeichneten, dass sie eine der schönsten Perlen sei in Hessens Krone. Die hohe Festversammlung aber bitte ich, mit mir zu rufen: Seine königliche Hoheit der Grossherzog Ernst Ludwig lebe hoch, hoch, hoch!"

Staatsminister von Thielen sprach auf die Stadt Worms, zugleich aber bedeutungsvoll die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaftsverwaltung und deren Ziele behandelnd:

„Königliche Hoheit! und Sie, hochgeehrte Herren, bitte ich auch meinerseits im Namen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft Sie hier am heutigen Tage willkommen heissen und Ihnen unseren Dank und unsere Freude aussprechen zu dürfen, dass Sie der Tauffeier des ersten kräftigen Sohnes der preussisch-hessischen Ehe die richtige Weihe durch Ihre Theilnahme gegeben haben. Es sind nunmehr ungefähr 3½ Jahre, dass die auf die gegenseitige Verständigung und Gemeinsamkeit der Verkehrsinteressen gegründete Eisenbahngemeinschaft zwischen Hessen und Preussen durch Einsetzung der gemeinsamen Direktion Mainz ihren Schlussstein erhalten hat. Im goldenen Mainz haben wir die Hochzeit gefeiert. Mit vielen trefflichen Reden und manchem kräftigen Glas Wein nach alter, guter, deutscher Sitte und wie das so üblich ist bei den Hochzeiten, sind dem jungen Paare eine Fülle von Wünschen und Rathschlägen mit auf den Weg gegeben worden. Von den Wünschen, soweit sie ohne grosse Apparate, ohne grosse Bauten zu erfüllen waren, ist inzwischen mancher erfüllt worden, dank der einsichtigen, umsichtigen und zielbewussten Thätigkeit der die Gemeinschaft vertretenden Direktionen, ihrer Herren Präsidenten und Untergebenen, aber nicht minder dank auch dem Entgegenkommen, welches die gemeinschaftliche Verwaltung bei allen hessischen Behörden und den hessischen Korporationen erfahren hat, dank dem wachsenden Verständniss, welches im ganzen Hessenlande den Verkehrsinteressen, den gemeinsamen Verkehrsinteressen entgegengebracht worden ist. Aber es sei ferne von mir, nicht voll und frei anzuerkennen, dass von den berechtigten Wünschen noch manche nicht erfüllt sind, dass grosse Aufgaben der gemeinschaftlichen Verwaltung noch harren. Die grössten Aufgaben liegen, wie das auch anderwärts der Fall ist, in der Neugestaltung und Umgestaltung der alten Bahnanlagen bei den Städten des Landes. Und da kann ich meinerseits nur bestätigen, dass wir bisher bei den städtischen Korporationen, insbesondere auch bei der Stadt Worms, gerne und freudige Mitarbeit und Hilfe gefunden haben und ich hoffe zu Gott, es wird alle Zeit so sein, dass wir durch Mitarbeit das Interesse des Landes fördern, dass wir zum Verständniss kommen, zu einem Kompromiss kommen in jedem Falle, ohne den die Sache niemals zu machen ist. Wir müssen beiderseits ab- und zuthun, um zu einem geregelten, das gemeinsame Interesse befriedigenden Ergebniss zu gelangen. M. H.! Ich habe vorhin von einer Ehe gesprochen. In der Ehe ist bisher kein Misston gewesen. Wir haben uns ausgezeichnet vertragen. Glücklicherweise waren auch die äusseren Verhältnisse des Ehepaares ganz günstige und wurden von Jahr zu Jahr besser. Das hilft in der Ehe auch zu Glück und Zufriedenheit, wie ja jeder von uns bestätigen kann. Ich will die grossen Aufgaben hier nicht näher bezeichnen, ich würde zu weitschweifig werden. Aber von den grösseren hessischen Städten ist fast keine unbetheiligt bei diesen grossen Aufgaben, und ein Theil dieser Aufgaben reicht sehr tief und weit in das Interesse dieser Städte hinein. Möge es uns gelingen, auch hier die richtige Lösung zu finden, die beiden Theilen gerecht wird. Und nun wende ich mich zum Schlusse wieder zu dem Anlass, der Eure königliche Hoheit unter uns hier heute versammelt. Eine herrliche Brücke, fest gegründet in Stein und Eisen, ist heute dem Verkehr übergeben worden. Mögen sich alle die Hoffnungen, Wünsche und Erwartungen, die an diese Verbindung von beiden Ufern des Rheines von Nah und Fern anknüpfen, erfüllen. Möge niemals eines Feindes Fuss über diese Brücke gehen, mögen Wohlfahrt und Gedeihen alle Zeit über sie hinziehen, möge der Segen insbesondere der alten, ehrwürdigen, aber auch ebenso jugendfrischen und thatkräftigen Stadt Worms in vollstem Maasse zu Theil werden. Eure königliche Hoheit! Meine Herren! Ich bitte Ihr Glas zu ergreifen und auf das Gedeihen und Erblühen in immer kräftigerem Maasse der Stadt Worms mit mir einen kräftigen Trunk zu thun. Die Stadt Worms, sie lebe hoch! hoch! hoch!"

Aus den Bemerkungen der hessischen Presse zu diesem Fest tragen wir folgendes zusammen:

Die offiziöse „Darmstädter Zeitung" schreibt:

„Sehr bedeutsam war der Trinkspruch des Chefs der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaftsverwaltung, Ministers der öffentlichen Arbeiten, Excellenz von Thielen, auf die Stadt Worms. Der Minister sprach sich hierbei andeutungsweise über manche der jetzt vielfach erörterten Fragen und über die sehr beherzigenswerthen Ziele der gemeinsamen Staatseisenbahnverwaltung aus."

Aus der „Wormser Zeitung" heben wir folgendes hervor:

„Die Eisenbahnbrücke bei Worms aber ist auch ein Zeichen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, sie spricht davon, dass Hessen nicht nur im Anfang des vorigen Jahrhunderts den grossen Gedanken des Zollvereins eingeleitet hat, sondern auch davon, dass Hessen noch vor Schluss des Jahrhunderts mit Preussen zusammen den ersten Schritt zur deutschen Eisenbahngemeinschaft gethan hat. Mag heute der Partikularismus vor dem Gedanken noch erschreckt und widerwillig stehen, keine Engherzigkeit vermag den grossen Lauf vernünftiger Dinge aufzuhalten."

Das „Mainzer Tageblatt" bemerkt in einer Nummer:

„Möge der neue Verkehrsweg unserem Lande reichen Segen bringen. Wir vertrauen unserer thatkräftigen Staatseisenbahnverwaltung, dass sie die durch die Brücke geschaffenen Verbindungen im Interesse des Verkehres möglichst leistungsfähig gestalten wird," und mit Hinweis auf eben bei Mainz schwebende erhebliche Fragen in einer anderen Nummer:

„Wir sind mit der Anerkennung, welche Herr Oberbürgermeister Köhler der Staatsbahnverwaltung zollt, durchaus einverstanden, da wir der grossen Vortheile wohl eingedenk sind, welche dem Verkehr seit Einrichtung der neuen Verwaltung wurden. Wir hoffen aber, dass die Staatseisenbahnverwaltung auch bei der jetzt schwebenden äusserst wichtigen Frage wegen der Liniendurchführung für die sogen. Umgehungsbahn die Interessen unserer Stadt und die einmüthige Stimmung unserer Bevölkerung würdigen wird. Wir halten uns hier an die Worte des Herrn Ministers von Thielen über die erforderliche Einmüthigkeit zwischen der Staatsbahnverwaltung und den Städten. Auch im übrigen sind uns die Aeusserungen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten und der ganze Geist, welcher aus dem Trinkspruch sprach, äusserst sympathisch. Möge die preussisch-hessische Eisenbahnvereinigung, welche von Männern mit staatsmännischem Blick geschaffen wurde und

welche in unserem Lande zum Segen des Verkehres thatkräftig wirkt, in demselben Geiste stets weiter geleitet werden. Die Unzufriedenheit und Nörgelei kleiner Geister wird ihr nichts anhaben!"

Besonders ausführlich spricht sich der „Darmstädter Tägliche Anzeiger" aus:

„Ein für das Verkehrsleben unseres Grossherzogthums und auch für unsere Stadt bedeutsamer Akt hat sich heute abgespielt: Im Beisein Sr. königlichen Hoheit des Grossherzogs und eines ausgesuchten Kreises geladener Gäste ist heute die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms feierlich dem Betriebe übergeben worden. Statt der bescheidenen eingleisigen Riedbahn, mit welcher der geduldige Reisende unter mehrfachem Umsteigen bisher von Darmstadt nach Worms fuhr, wird nunmehr, wenn auch der eben im Gange befindliche zweigleisige Ausbau der Strecke Darmstadt-Goddelau vollendet sein wird, eine durchgehende zweigleisige Hauptlinie die Städte Darmstadt und Worms und überhaupt die beiden Provinzen verbinden. Hier bieten sich der Darmstädter Geschäftswelt neue Aussichten; möge sie diese nutzbar machen! Wir haben das Zutrauen zur Staatseisenbahnverwaltung, dass sie den Fahrplan der Strecke Schritt für Schritt verbessern und namentlich auch durch Einlegung von Schnellzügen der nun um ein vielfaches erhöhten Bedeutung der Linie Rechnung tragen wird. Welche Bedeutung die Staatseisenbahnverwaltung selbst der letzteren zumisst, ergibt sich daraus, dass, soweit bekannt, der zweigleisige Ausbau der Strecke Darmstadt-Goddelau auf die eigene Initiative der Staatsbahn zurückzuführen ist. Der neue, vom 3. Dezember ab von Frankfurt über Goddelau und Worms gehende Riviera-Luxuszug ist für einen Theil der Strecke die erste Etappe zur Ausbildung als Hauptlinie; dass das Bedürfniss zu einer besseren Verbindung zwischen Altbayern und der Pfalz in Kürze zur Einlegung einer Schnellzugverbindung Darmstadt-Worms führen muss, scheint uns ganz selbstverständlich. Weiteres wird nachfolgen."

„Bei dem Mainzer und dem neuen Wormser Eisenbahnübergang über den Rhein möge die hiesige Geschäftswelt die erstrebte Verbindung mit Rheinhessen suchen. Nur mit festen Brücken versehene Schnellzuglinien können bei unseren intensiven Verkehrsverhältnissen auf weitere Entfernungen als eigentliche Verkehrswege gelten. Jetzt sind zwischen Starkenburg und Rheinhessen zwei solche sehr leistungsfähige Verbindungen vorhanden. Es gilt nur, sie zu benutzen."

„Die heutige Feier erhielt durch das Beisein Sr. königlichen Hoheit des Grossherzogs eine ganz besondere Bedeutung. Bedeutsam war aber auch bei diesem ersten grossen, von der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaftsverwaltung durchgeführten Werk, dass gestern neben den hessischen Ministern der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten mit seinem hessischen vortragenden Rathe erschien. Der in der preussisch-hessischen Staatsvertretung ausgesprochene Grundsatz absoluter Parität der preussischen und hessischen Eisenbahninteressen hat hierbei auch äusserlich einen schönen Ausdruck gefunden. Wir finden es im übrigen auch für sehr richtig, dass Herr Minister von Thielen sich die hessischen Verhältnisse selbst ansieht. Oertliche Kenntniss ist auch für die höchsten Stellen immer sehr wünschenswerth und schärft das Interesse für die sich abspielenden Dinge. Die in unserem Lande bei den Verständigen herrschende Stimmung wird Herr von Thielen, der ein kluger Mann ist, bald erkennen. Abgesehen von einigen Unzufriedenen, denen man nichts recht machen kann, ist man mit der Anordnung unseres Eisenbahnwesens überall einverstanden. Man erkennt an, dass unsere Staatsfinanzen wesentlich aufgebessert sind und dass an die Stelle der gänzlich verwahrlosten Wirthschaft der hessischen Ludwigsbahn*) eine zwar stramme und die finanzielle Seite nicht ausser Acht lassende, aber auch gerechte und sich in erster Linie zur Pflege des Verkehres berufen fühlende Verwaltung getreten ist. Wenn das Mitrederecht einzelner hierbei beschränkt ist, so ist zu fragen, ob beim Mitreden vieler etwa die Sachen besser werden?"

Dasselbe Blatt bemerkt in einer anderen Nummer auf spezielle Darmstädter Verhältnisse anspielend:

„Wir legen wesentlichen Werth auf die Aeusserung des Oberbürgermeisters Köhler, wodurch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaftsverwaltung ganz in unserem Sinne bezeichnet wird: ‚als die Verkörperung der wirthschaftlichen Einheitsideen in unserem Hessenlande, zu der wir das begründete Vertrauen haben, dass sie allezeit eintreten wird zur Hebung und Förderung der Verkehrs- und wirthschaftlichen Interessen in unserem Lande'.

„Von staatsmännischer Bedeutung und offenbar sehr wohl überlegt ist die Rede des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von Thielen, und wir glauben nicht zu irren, wenn in dieser Rede u. a. auch auf die Beziehungen zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und unserer Stadt angespielt wird. Solche Beziehungen sind, soweit wir informirt sind, gegenwärtig nur in geringem Umfange vorhanden. Die Beziehungen werden aber, wenn einmal in Verbindung mit der Lösung der Main-Neckarbahnfrage das in der Luft liegende Bahnhofumbauprojekt festere Gestalt gewinnen wird, aller Voraussicht nach sehr enge werden. Wir finden die Aeusserungen des Ministers von Thielen in Bezug auf das enge Zusammengehen zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den Städten für sehr beherzigenswerth. Wichtig war es aber vor allen Dingen, hier aus dem Munde des Chefs der preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung die für die letzteren maassgebenden Grundsätze zu vernehmen. Es ist schade, dass die Nörgler, welche fortwährend bei unserem preussisch-hessischen Eisenbahnvertrage und dessen Ausführung etwas auszusetzen haben, diese von dem Geiste einer wahren Gemeinschaftsverwaltung erfüllte Rede nicht anhören konnten. Möge aber das Wormser Fest und der es erfüllende Geist in Bezug auf den nothwendigen Zusammenschluss zwischen den einzelnen Bundesstaaten reiche Früchte bringen!"

---

*) Anm. d. Schriftl. Wir halten dieses Urtheil für viel zu hart. Dass die hessische Ludwigsbahn bei der bevorstehenden Verstaatlichung grosse Aufwendungen in der letzten Zeit unterliess, war nur natürlich.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einrichtungen zur Sicherung der Züge.** Bei den kommissarischen Berathungen, die auf Veranlassung des Reichskanzlers nächstens im Reichseisenbahnamt stattfinden sollen, wird es sich hauptsächlich um die Einrichtungen zur Sicherung der Züge auf Strecken mit starkem Verkehr, um die Bauart der Durchgangswagen und um die Wagenbeleuchtung handeln. Zur Förderung der Angelegenheit und zur Klarstellung der schwierigen zur Erörterung stehenden Punkte sind die betheiligten Bundesregierungen ersucht worden, sich noch vor der Konferenz zunächst über eine Reihe technischer Vorfragen zu äussern.

Ausserdem sollen zwei schon früher vom Reichseisenbahnamt angeregte Fragen: die Verringerung der Gefahren, die dem Fahrpersonal durch Anstossen an feste, neben den Gleisen stehende Gegenstände drohen, und die Einführung einer selbstthätigen Wagenkuppelung zur Berathung gezogen werden.

— **Eine Sitzung des preussischen Landeseisenbahnraths** findet am Freitag, den 14. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr, in Berlin statt. Auf der Tagesordnung stehen 1. Tarif für Holzkohle, 2. Tarif für galizisches Petroleum, 3. Mittheilungen über genehmigte Ausnahmetarife usw., 4. Uebersicht der Normaltransportgebühren, und ausserdem mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinem Interesse zu den allgemeinen Zusatzbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung und zu den allgemeinen Tarifvorschriften, betreffend die Tarifirung von lebenden Thieren, von frischen Nüssen und Maronen, von Margarine, von Futtermehl, von Gerstenschalen, von Akkumulatoren, von Russ zur Herstellung von Beleuchtungskohle und von Calciumkarbid sowie die Ausstellung von Bescheinigungen über Zuchtvieh.

— **Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Am 28. und 29. November d. J. fand im Sitzungssaale des Anhalter Bahnhofes zu Berlin eine ausserordentliche Hauptversammlung der Pensionskasse statt, welcher als Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten der Geheime Regierungsrath Niehaus beiwohnte. Geleitet wurde die Versammlung durch den Vorsitzenden der Pensionskasse, Regierungsrath Dr. Grünberg. Die Veranlassung für diese ausserordentliche Hauptversammlung war die Einführung einer Erleichterung des nachträglichen Beitritts älterer Eisenbahnarbeiter und die Abänderung der Bestimmungen über die Schiedsgerichte, die infolge des neuen Reichs-Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni d. J. nothwendig geworden war. Bei Errichtung der Kasse im Jahre 1891 hatten es viele Arbeiter unterlassen, dieser Kasse beizutreten. Nachdem jedoch die Kassenleistungen im Jahre 1895 eine wesentliche Erhöhung erfahren hatten und im Jahre 1899 bis auf 150 % der ursprünglichen Kassenleistungen gesteigert waren, trat bei den bezeichneten älteren Arbeitern der lebhafte Wunsch hervor, der Kasse nachträglich rückwirkend bis 1891 beizutreten. Bei der vor einem Jahre vorgenommenen Satzungsänderung wurde deshalb eine derartige Berechtigung

vorgesehen mit der Maassgabe, dass die nachträglich Eintretenden die vollen Beiträge von 1891 ab nachzahlen müssten. Auf den einstimmigen Wunsch der Arbeitervertreter hat sich der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nach Benehmen mit dem Finanzminister und unter Vorbehalt der verfassungsmässigen Bewilligung der erforderlichen Mittel bereit erklärt, die Hälfte der nachzuzahlenden Beiträge verwaltungsseitig zu übernehmen. Zur Zeit sind noch über 12000 Eisenbahnarbeiter vorhanden, welche der Pensionskasse nachträglich beitreten könnten. Bei Annahme eines durchschnittlichen Jahresbetrages von 25 ℳ. beträgt der Gesammtjahresbeitrag 300000 ℳ., für 9 Jahre also 2700000 ℳ. Der von der Verwaltung zu Gunsten der Arbeiter übernommene Gesammtbetrag würde sich somit voraussichtlich auf über 1000000 ℳ. belaufen. Die dementsprechend vorgeschlagene Satzungsänderung fand ebenso die allseitige Zustimmung der Arbeitervertreter wie die vorgeschlagene Satzungsänderung bezüglich der Schiedsgerichte und die hierzu vorgelegte Wahlordnung. Seitens der Arbeitervertreter waren ausserdem noch zahlreiche Anträge auf Erhöhung der Kassenleistungen gestellt worden, die aber mit Rücksicht auf die erst im vorigen Jahre vorgenommene beträchtliche Erhöhung der Kassenleistungen die Zustimmung der Verwaltung nicht finden konnten. Sehr eingehend wurde bei den Verhandlungen die versicherungstechnische Prüfung des Vermögensstandes der Abtheilung B der Pensionskasse erörtert und dabei vom Vorsitzenden eine Abhandlung des versicherungstechnischen Sachverständigen, Regierungsraths Dr. Beckmann, zum Vortrag gebracht, in welcher übersichtlich und gemeinverständlich die Grundsätze des Umlage-, Kapitaldeckungs- und des Prämiendurchschnittsverfahrens dargelegt und nachgewiesen wird, dass das Prämiendurchschnittsverfahren das gerechteste, sicherste und versicherungstechnisch allein richtige ist, und dass die Pensionskasse, nach diesem System aufgebaut, nur die nothwendigen, nicht dagegen überflüssige Kapitalien ansammelt. Am Schluss der Versammlung machte der Vorsitzende auf Wunsch der Arbeitervertreter eingehende Mittheilung über den geplanten Bau zweier Lungenheilstätten unter Vorführung und Erklärung einiger Zeichnungsentwürfe. Mit der Zustimmung zu den geplanten Maassnahmen wurde die dringende Bitte verbunden, den Bau der Heilstätten nach Möglichkeit zu beschleunigen. Die Verhandlungen zeigten, so lebhaft auch die Arbeitervertreter für die Wünsche der Arbeiterschaft insbesondere auf Erhöhung der Kassenleistungen eintraten, durchweg das vorzügliche Einvernehmen, welches zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Arbeiterschaft besteht. Die Verhandlungen waren mit einem vom Geheimen Rath Niehaus ausgebrachten Kaiserhoch eröffnet worden und wurden mit einem von einem Arbeitervertreter ausgebrachten Kaiserhoch beschlossen.

— **Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen.** Wie wir in Nr. 76 d. Ztg. mittheilten, hat die kgl. Eisenbahndirektion in Halle a/S. auf den grösseren Stationen ihres Bezirks besondere Einrichtungen getroffen, die es ermöglichen, das Handgepäck der Reisenden vor Betreten der Bahnsteige daraufhin zu prüfen, ob seine Mitnahme in die Personenwagen angängig ist. Da sich diese Einrichtungen bewährt haben, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen beauftragt, zu untersuchen, ob es sich empfiehlt, ähnliche Einrichtungen in ihrem Bezirk zu treffen und bejahendenfalls das nöthige anzuordnen.

— **Kleinbahnprojekte im Kreise Schleswig.** Der Kreistag hat der „D. Strassen- und Kleinbahn-Zeitschr." zufolge den Ausbau der Bahnstrecke Schleswig-St. Jürgen-Berend Nübel-Brekling - Tolk - Süderfahrenstedt - Böklund - Struxdorf - Uelsby-Dammholm-Havetoft-Esmark-Rehberg-Satrup im Anschluss an die Linie Flensburg-Satrup-Sörup als Kleinbahn mit einer Spurweite von 1 m beschlossen. Die Mittel sollen durch Aufnahme einer Anleihe von 1200000 ℳ. beschafft werden. Die Ausführung der Vorarbeiten für Schleswig-Friedrichstadt wurde der Firma Lenz & Co. übertragen. Ferner wurde ein Antrag des Bürgermeisters Plewka-Kappeln angenommen, welcher den Kreisausschuss beauftragt, mit der Stadt Schleswig in Verhandlungen wegen Ankaufs der Angler Bahn zu treten und die Genehmigung für die Vorarbeiten für die Weiterführung der Bahn nach Kappeln nachzusuchen.

— **Zu dem geplanten Bau der osthavelländischen Kreisbahn Nauen-Velten-Kremmen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung versagt. Wie verlautet, will der Staat das Recht zum Bau dieser Eisenbahn für sich selbst in Anspruch nehmen.

— **Zur Bewältigung des Postpacket- und Eilgutverkehres während der bevorstehenden Weihnachtszeit** hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung in ähnlicher Weise wie im Vorjahre aussergewöhnliche Vorkehrungen durch Einlegung einer Anzahl von Sonderzügen behufs Entlastung der Tarifzüge getroffen; es werden dementsprechend in der Zeit vom 17. bis 25. Dezember d. J. auf der Strecke München-Bamberg-Hof vier, Lichtenfels-Probstzella zwei, Bamberg-Würzburg drei und Nürnberg-Würzburg-Aschaffenburg zwei Sonderzüge je in beiden Richtungen täglich zur Abfertigung gelangen. Im Bedürfnissfalle ist beabsichtigt, den Entlastungszügen vermehrtes Personal beizugeben und auch für ausreichendes Umladepersonal auf den grossen Stationen Sorge zu tragen. Gleichzeitig sind die Oberbahnämter ermächtigt, zur geregelten Abwickelung des Personenverkehres an den Hauptverkehrstagen etwa nothwendig erscheinende Sonderzüge im gegenseitigen Benehmen einzulegen.

— **Ueber die Leipziger Bahnhofsbauten** bringt das „Dr. Journ." folgende Mittheilung: „So weit sich zur Zeit übersehen lässt, wird Leipzig einen gemeinschaftlichen Personenbahnhof für die in Leipzig einmündenden Eisenbahnlinien erhalten. Die Frage der Einrichtung der sächsischen und preussischen Güterverkehrsanlagen, die naturgemäss nach wie vor räumlich von einander getrennt bleiben werden, unterliegt zur Zeit noch der Erörterung. Davon, dass die sächsischen Güteranlagen nach dem preussischen Plan weit vom Stadtinnern weggelegt werden sollen, ist nichts bekannt."

— **Der „schlafende Bremser".** Wir haben in Nr. 83 d. Ztg. über den tragischen Tod des unglücklichen Bremsers Dietrich in Nausslitz (Sachsen) berichtet. Um endgültig festzustellen, dass in diesem Fall jede „Simulation" ausgeschlossen war, ist eine amtliche Sektion der Leiche erfolgt. Ueber ihr Ergebniss hat der Arzt im Dresdener Aerzteverein vor einigen Tagen berichtet. Nach seinem Urtheil, das von sämmtlichen in der Versammlung anwesenden Aerzten ausdrücklich bestätigt wurde, litt der Verstorbene an schwerer traumatischer Neurose. Hierfür habe auch die mikroskopische Untersuchung von Gehirn und Rückenmark Anhaltspunkte ergeben. Dies Urtheil wurde durch eine ausführliche Krankheitsgeschichte, die der Vortragende gab, näher begründet und bestätigt. Die vom Staatsanwalt eingeleitete Untersuchung ist eingestellt.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Schmidt ist zum Geheimen Oberregierungsrath ernannt worden. — Versetzt sind: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Genz, bisher in Oppenheim, zur Betriebsinspektion in Danzig und der Eisenbahnbauinspektor Kühne, bisher in Kattowitz, nach Breslau als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte 1 daselbst. — Dem Eisenbahnbauinspektor Epstein in Breslau ist die Stelle des Vorstandes der Telegrapheninspektion daselbst verliehen.

Ab 1. d. Mts. wurde das Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, Regierungsdirektor und Abtheilungsvorstand Eugen Mahla, auf gestelltes Ansuchen krankheitswegen in den dauernden Ruhestand versetzt. Nach zurückgelegten technischen Studien nahm Mahla mehrjährige Praxis in Maschinenfabriken sowie bei der Eisenbahnwerkstätte Ludwigshafen, trat sodann 1857 bei der Pfalzbahn als Werkführer, 1858 bei der vormaligen bayerischen Ostbahn als Maschinenmeister und 1865 gleichfalls als solcher bei der Direktion der Pfalzbahn in Verwendung; 1874 wurde er als Obermaschinenmeister bei der bayerischen Generaldirektion angestellt, 1886 zum Rathe, 1897 zum Oberregierungsrathe unter gleichzeitiger Uebertragung der Vorstandschaft in der maschinentechnischen Abtheilung befördert und im darauffolgenden Jahre zum Regierungsdirektor ernannt. Mahla war während einer Reihe von Jahren Mitglied des Preisausschusses für technische Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Gleichzeitig wurden zu Generaldirektionsräthen die Obermaschineningeniöre Weiss und Scholler befördert und ersterem die Funktion des Vorstandes der maschinentechnischen Abtheilung an Stelle Mahla's widerruflich übertragen; ferner wurden noch die Bezirksmaschineningeniöre Ashton bei der Generaldirektion und Beckers beim Oberbahnamte München zu Obermaschineningeniören sowie die Betriebsmaschineningeniöre Egetemeyer bei der Betriebswerkstätte Aschaffenburg und Beilhack bei der Centralwerkstätte Weiden zu Bezirksmaschineningeniören befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— **Oesterreichischer Staatseisenbahnrath.** Am 30. November trat der Staatseisenbahnrath zur diesjährigen Herbstsitzung zusammen. Die unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers geführten Verhandlungen währten mit Rücksicht auf die überaus umfassende Tagesordnung zwei Tage.

Eine lebhafte Erörterung veranlassten die vorgelegten Anträge, betreffend Reform der Organisation des Staatseisenbahnrathes.

Bei Beginn der Berathung über diese Anträge gab der Eisenbahnminister die Erklärung ab, dass, insoweit diese Anträge zum Theil eine Aenderung in der dermaligen, auf dem Allerhöchst genehmigten Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern beruhenden organischen Stellung und Zuständigkeit des Staatseisenbahnrathes zur Voraussetzung haben, eine solche Aenderung seitens der Regierung nicht in Aussicht genommen werden könne.

Zur Begründung des Antrages auf Einsetzung eines ständigen Ausschusses des Staatseisenbahnraths wurde von dem Antragsteller insbesondere darauf hingewiesen, dass mit Rücksicht darauf, dass der Staatseisenbahnrath nur zweimal im Jahre zusammentritt, Tarifmaassnahmen, welche zur Zuständigkeit des Staatseisenbahnraths gehören, wegen ihrer Dringlichkeit wiederholt ohne Einholung des Gutachtens des Staatseisenbahnraths in Vollzug gesetzt wurden und dass in dieser Weise auch bezüglich der in letzter Zeit eingeführten Erhöhungen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen vorgegangen worden sei. Einem derartigen Vorgehen könnte vorgebeugt werden, wenn ein ständiger Ausschuss aus dem Staatseisenbahnrathe gewählt würde, welcher bei Vorbereitung dringender Tarifmaassnahmen wichtigerer Art der Regierung zur Seite stünde. Diese Ausführungen veranlassten den Regierungsvertreter, nachdrücklichst zu betonen, dass die in der letzten Zeit vom Eisenbahnministerium eingeführten Tarifmaassnahmen durchaus nicht zur Zuständigkeit des Staatseisenbahnraths gehört hätten, da es sich hierbei nicht um die Aenderung der Normaltarife der Staatsbahnen gehandelt habe. Die in Frage stehenden Maassnahmen haben sich im wesentlichen auf eine Aenderung der Ausnahmetarife für Petroleum und Zucker sowie auf die Aufhebung der Kürzung der Manipulationsgebühr bei Kohlensendungen nach dem Auslande beschränkt und habe letztere Maassregel dem Schutze der österreichischen Industrie gedient, welcher es nothwendig erscheinen liess, mit Rücksicht auf die der österreichischen Industrie erwachsenen Schwierigkeiten bei Versorgung mit inländischer Kohle die Begünstigung aufzuheben, welche die Kohle bei der Ausfuhr nach dem Auslande durch die Herabsetzung der Manipulationsgebühr genoss. Der Vertreter der Regierung gab zugleich die Erklärung ab, dass das Eisenbahnministerium bestrebt sei, die Zuständigkeit des Staatseisenbahnraths auf das gewissenhafteste zu wahren und dass es deshalb insbesondere auch nicht ermangeln werde, die derzeit in Ausarbeitung begriffene neue Güterklassifikation vor ihrer Einführung dem Staatseisenbahnrath vorzulegen.

Nach längerer Berathung wurden bezüglich der Reform des Staatseisenbahnraths folgende Beschlüsse gefasst:

„Das Eisenbahnministerium wird ersucht, die Organisation des Staatseisenbahnraths einer durchgreifenden Reform zu unterziehen, bei der insbesondere folgendes zu berücksichtigen ist:

1. Der Wirkungskreis des Staatseisenbahnrathes ist dahin auszugestalten, dass ihm eine autoritativere Mittheilung bei der Ordnung des Verkehrswesens gesichert sei, so dass namentlich geplante frachtentarifarische Maassnahmen von umfassenderer Bedeutung dem Staatseisenbahnrathe zur Vorberathung vorzulegen sind.

2. Dem Staatseisenbahnrathe soll unter gewissen Kautelen die Befugniss eingeräumt werden, die Einberufung zu einer ausserordentlichen Sitzung zu verlangen.

3. Der Staatseisenbahnrath nimmt die Erklärung der Regierung befriedigt zur Kenntniss, dass seitens derselben eine Aenderung in der Einrichtung der Eisenbahndirektorenkonferenzen betrieben wird, und stellt an die Regierung das Ersuchen, dieselbe möge dahin wirken, dass bei den Berathungen der Eisenbahndirektorenkonferenzen nach Maassgabe des Bedürfnisses die Theilnahme der Verteter wirthschaftlicher Interessen zugelassen werde sowie das weitere Ersuchen, das Eisenbahnministerium möge einen Ausschuss aus dem Schoosse des Staatseisenbahnrathes zur Vorbereitung wichtiger reglementarischer und tarifarischer Maassnahmen des Staatsbetriebes heranziehen."

Einen weiteren Berathungsgegenstand von allgemeinem Interesse bildete der Antrag wegen sofortigen Ausbaues der Linie Spalato-Arzano mit der Abzweigung nach Sinj. Bei Beginn der diesfälligen Berathungen erklärte der Eisenbahnminister, dass der Antrag mit Rücksicht auf seine Begründung den Ausbau der bosnischen Bahnen zum Gegenstande der Beurtheilung des Staatseisenbahnrathes mache. Eine solche Beurtheilung liege augenscheinlich ausserhalb des Wirkungskreises des Staatseisenbahnrathes, welcher in Gemässheit des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern als begutachtende Körperschaft für dieses Gebiet eingesetzt und sohin offenbar nicht berufen ist, seine Wirksamkeit auf Angelegenheiten anderer Ländergebiete auszudehnen. Hierzu komme noch, dass die in Rede stehende Angelegenheit demnächst im Reichsrathe der verfassungsmässigen Behandlung zugeführt werden wird und das Eisenbahnministerum, ohne der parlamentarischen Behandlung vorzugreifen, ausser Stande ist, dem Staatseisenbahnrathe die zur Bildung eines zutreffenden Urtheiles unerlässlichen Aufschlüsse zu geben oder hier in eine Erörterung des Gegenstandes einzutreten. Der Minister ersuchte demnach den Antrag derart abzuändern, dass derselbe zum Gegenstande einer statutenmässigen Beschlussfassung geeignet wird. In Erhoffung einer solchen Aenderung gab der Minister über den in dem Antrage zum Ausdrucke gebrachten Wunsch nach sofortigem Ausbau der Dalmatiner Staatsbahnstrecke Spalato-Arzano mit der Abzweigung nach Sinj einige Aufschlüsse. Der ehebaldigste Ausbau dieser Strecke sei seitens der Regierung nicht nur durch ihr Entgegenkommen und erfolgreiches Eintreten zu Gunsten der Aufnahme dieser Linie in das letzte Lokalbahngesetz vom 21. Dezember 1898, sondern auch seither durch die Errichtung einer eigenen Bauleitung für diese Bahn in Spalato werkthätig gefördert worden. Nachdem das Bauvergebungsoperat für die Linie Spalato-Sinj seit Mai d. J. fertiggestellt und auch schon das künftige Betriebsprogramm vom Eisenbahnministerium genehmigt ist, wonach bis auf die Einzelheiten der Gleisanlagen in den Stationen, der Dienst- und Wohnräume, des anzuschaffenden Fahrparks die technischen Grundlagen für den Bau und die Ausrüstung fertig vorliegen, bedürfe es nunmehr blos der verfassungsmässigen Bereitstellung der Geldmittel, um mit dem Bau vorgehen zu können. Die Regierung hatte hierfür schon im Investitionsvoranschlag für 1900 den Betrag von 1400000 Kronen angesprochen, und es liege nicht an ihr, wenn die parlamentarische Bewilligung nicht erfolgt ist. Die Adresse, an welche der Wunsch zu richten wäre, sei also nicht die Regierung, sondern das neu gewählte Abgeordnetenhaus."

Nach längerer Debatte wurde der Antrag unter Berücksichtigung der Anregung des Ministers in folgender Fassung angenommen: „Der Staatseisenbahnrath spricht den Wunsch aus, dass die Strecke Spalato-Arzano mit der Abzweigung nach Sinj sofort zum Ausbau gelange und dass ferner auch das übrige Eisenbahnnetz Dalmatiens, insbesondere die bereits gesetzlich sichergestellte Strecke Zara-Knin sofort in Aussicht genommen werde."

Von den Fahrplanangelegenheiten, welche im Staatseisenbahnrath zur Berathung kamen, sei u. a. die Einführung der — vorläufig allerdings nur in der einen Richtung sichergestellten — Schnellzugverbindung der Staatseisenbahngesellschaft von Galizien nach Prag sowie die Einführung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Brünn und Olmütz erwähnt. Für diese Maassnahmen wurde dem Minister und den betheiligten Bahnverwaltungen der wärmste Dank ausgesprochen. Besonderes Interesse erregten ferner die Anträge wegen Verbesserung der Schnellzugverbindungen aus Böhmen nach den Alpenländern unter Sicherung von Anschlüssen von Norddeutschland. Gelegentlich der Berathung des Antrages wegen Verbesserung der Zugverbindungen auf der Valsuganabahn wurde seitens des Berichterstatters darauf hingewiesen, dass ein grosser Theil der Lokalbahnen die Erwartungen, welche man in sie gesetzt, nicht erfüllt habe. Die Regierung sei bemüssigt, Ersparungen im Betriebe eintreten zu lassen, welcher mit der grössten Einfachheit und in kaufmännischer Weise zu betreiben sei, und sie müsse alle übertriebenen Ansprüche zurückweisen. Nur so würde es möglich sein, die drohenden Betriebsabgänge zu beseitigen, welche dem Lokalbahnwesen und seiner Entwickelung selbst den grössten Schaden bringen müssten.

Von den Angelegenheiten, welche den Personenverkehr betreffen, sei der Antrag auf Erweiterung der für mehrere Gruppen des Staatseisenbahnnetzes eingeführten 15- und 30 tägigen Zeitkarten erwähnt. Der Antrag wurde dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

In Bezug auf den Güterverkehr sind vor allem die Anträge von Bedeutung, welche dem Staatseisenbahnrath von dem eingesetzten Ausschusse zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife vorgelegt wurden. Die Beschlüsse, welche vom Staatseisenbahnrathe in dieser Richtung gefasst wurden, betreffen theils Fragen, welche sich auf die Ausfuhrtarife im allgemeinen und auf den Triester Verkehr beziehen, theils solche, welche Ausfuhrtarife für einzelne Waarengruppen zum Gegenstande haben.

In Bezug auf allgemeine Fragen der Ausfuhrtarife wurde im wesentlichen folgendes beschlossen:

1. Die ausgedehnte Heranziehung der Wasserstrassen für den Transport der Ausfuhrgüter ist als eine wesentliche Voraussetzung einer wirksamen Förderung der heimischen Ausfuhr zu betrachten, daher überall dort, wo sich unter Benutzung kombinirter Bahn- und Schiffswege ein günstiger Ausfuhrweg schaffen lässt, möglichst weitgehende Tarifermässigungen für die Ausfuhr über die bezüglichen Umschlagsplätze gewährt werden sollen. In gleicher Erwägung ist auf den beschleunigten

Ausbau der für die Ausfuhr in Frage kommenden österreichischen Wasserstrassen mit Nachdruck hinzuwirken.

2. Die Ausfuhrtarife sollen thunlichst den Bedürfnissen der einzelnen Produktionszweige sowie der verschiedenen Relationen und Absatzgebiete angepasst werden. Die für eine bestimmte Relation gewährte Ermässigung soll nicht berechtigen, die gleiche Ermässigung in anderen Fällen, in welchen verschiedenartige Verhältnisse vorliegen, in Anspruch zu nehmen.

3. Im Ausfuhrverkehre sollen auch die Sammelladungstarife entsprechende Berücksichtigung finden und soll insbesondere dahin gewirkt werden, dass auch jene österreichischen Privatbahnen, welche derzeit noch keine Sammelladungstarife besitzen, solche zur Einführung bringen.

4. Alle Tarifänderungen von einschneidender Bedeutung sollen thunlichst unter Bedachtnahme auf den Zeitpunkt, in welchem die Ausfuhr des betreffenden Artikels zu beginnen pflegt, zur Durchführung gelangen.

5. Die für die Ausfuhr gewährten Frachtbegünstigungen sollen thunlichst schon bei der Abfertigung der Sendungen (im Kartirungswege) zur Anwendung kommen.

6. Frachtermässigungen für die Ausfuhr sollen thunlichst nur von den heimischen Erzeugungsstätten gelten und sollen — zunächst im Verkehr mit den inländischen Seehäfen und Umschlagplätzen — über sämmtliche in Betracht kommende österreichische Eisenbahnlinien gleiche Tarifeinheitssätze durchgerechnet werden.

7. Es sollen, zumal dort, wo fremde, insbesondere deutsche bezw. ungarische Erzeugnisse auf dem betreffenden ausländischen Absatzgebiete in Wettbewerb mit dem österreichischen Erzeugniss treten und einseitige Tarifermässigungen der fremden Bahnen geeignet wären, den Absatz des österreichischen Erzeugnisses zu unterbinden, die Ausfuhrtarife auf den österreichischen Staatsbahnen nicht höher gehalten werden, als die Tarife des im Wettbewerb stehenden Staates.

8. Für Artikel, welche die ungarischen Staatsbahnen in der Ausfuhr nach Oesterreich begünstigen, sollen, soweit hierfür ein Bedürfniss besteht, auch die österreichischen Staatsbahnen gleichfertige Begünstigungen für die Ausfuhr der österreichischen Erzeugnisse nach Ungarn einführen.

Anbelangend die sonstigen auf der Tagesordnung gestandenen Fragen des Güterverkehres sei hier nur erwähnt, dass der dem Staatseisenbahnrathe vorgelegene, die Beschlüsse der Pariser Konferenz über die Revision des Berner Frachtrechtsübereinkommens berücksichtigende Entwurf des Nachtrages zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement die vollste Billigung des Staatseisenbahnrathes gefunden hat; hierbei hat derselbe an die Regierung das Ersuchen gerichtet, die Bestimmung des § 51 Betriebsreglements dahin abzuändern, dass die Bahnverwaltungen mangels einer parteiseitigen Wegevorschrift im Frachtbriefe für die von der Bahn getroffene Wahl des Beförderungsweges nicht wie bisher nur bei grobem Verschulden, sondern auch abgesehen von einem solchen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu haften haben.

Mit grossem Beifall wurden vom Staatseisenbahnrathe die seitens des Eisenbahnministeriums vorgelegten „Grundzüge für die in Aussicht genommene Einführung der parteiseitigen Mitwirkung bei Abfertigung von Stückgütern" zur Kenntniss genommen.

Schliesslich sei erwähnt, dass der Antrag, es mögen die Bahnverwaltungen die Versicherung der dem Bruche unterliegenden Güter entweder selbst übernehmen oder für Rechnung einer Transportversicherungsgesellschaft vermitteln, dem Eisenbahnministerium zum Studium und zur thunlichsten Würdigung abgetreten wurde.

— **Die Tauernbahn und das Gasteiner Thal.** Wie dem „Fremdenblatt" aus Bad Gastein geschrieben wird, erwartet man von der Führung der Tauernbahn durch das Gasteiner Thal für den Kurort Gastein einen ganz ausserordentlichen Nutzen. Die Linie läuft meistens in Einschnitten oder Bodensenkungen, so dass eine Belästigung der Kurgäste durch den Rauch oder Lärm des Zugverkehres durchaus nicht zu besorgen ist. Dass auch an Allerhöchster Stelle die Vortheile, die von der Tauernbahn für Bad Gastein und dessen Thermen zu erhoffen sind, vollauf gewürdigt werden, ergibt sich wohl schon aus der Thatsache, dass der Kaiser mit Entschliessung vom 1. September 1898 einen namhaften Beitrag à fonds perdu für die Tauernbahn unter der Voraussetzung bewilligt hat, dass diese durch das Gasteiner Thal geführt wird.

— **Die Heimathsberechtigung der Eisenbahnbetriebstechnik an den technischen Hochschulen.** An der Prager deutschen technischen Hochschule fand am 7. November d. J. die feierliche Angelobung der neu eingetretenen Hörer seitens des neugewählten Rektors, Prof. dipl. Ing. Alfred Birk, statt. Hierbei erörterte der Rektor die Frage der Heimathsberechtigung der Eisenbahnbetriebstechnik an den technischen Hochschulen. Er zeigte an einzelnen Beispielen, namentlich an dem interessanten Beispiel der Schienenwanderung, dass die Eisenbahnbetriebstechnik heute schon nicht mehr auf der Stufe des Handwerkes, sondern auf der hohen Warte der Wissenschaft stehe, dass sie eine Fülle wichtiger Fragen umschliesse, die ohne Mitwirkung wissenschaftlicher Forschung nicht gelöst werden können. Die Eisenbahnbetriebstechnik sei sonach heimathsberechtigt an den Hochschulen, und es sei dringend nothwendig, dass die technischen Hochschulen ihre Hallen ihr erschliessen. An diesen Hochschulen bleibe die Eisenbahnbetriebstechnik in steter Berührung mit den anderen bautechnischen Wissenschaften, die für sie unerlässlich sind, denen aber auch sie unentbehrlich ist; an den technischen Hochschulen können Ingeniöre herangebildet werden, die Sinn und Verständniss für Beobachtungen in der Praxis haben und hierdurch befähigt sind, die Wissenschaft zu fördern.

— **Ueber den elektrischen Betrieb auf Haupt- und Nebenbahnen** sprach Ingeniör E. A. Ziffer im Wiener Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf Eisenbahnen bildet seit Jahren in den technischen Kreisen fast aller Länder einen Gegenstand gründlichsten Studiums und ernster Bestrebungen. Diese in betriebstechnischer und wirthschaftlicher Beziehung für Haupt- und Nebeneisenbahnen so bedeutungsvolle Frage stand auf der Tagesordnung des im September d. J. in Paris abgehaltenen Internationalen Eisenbahnkongresses, wobei die Versuche mit elektrischem Betriebe auf grossen Eisenbahnen und die Anwendung desselben auf Nebenbahnen zur Grundlage genommen wurde. Der Vortragende gibt an der Hand der über die vorerwähnte Frage erstatteten umfangreichen Berichte ein erschöpfendes Bild über den dermaligen Stand und die Anwendung des elektrischen Betriebes sowie dessen Fortschritte, worauf er die hauptsächlichsten Ergebnisse der hierüber stattgehabten, sehr interessanten Erörterungen beleuchtete, welche zu der nachstehenden Schlussfolgerung führten: „Der Kongress stellt fest, dass die beim elektrischen Betriebe erzielten Fortschritte dessen Einführung auf gewissen Eisenbahnlinien gestatten, welche unter besonderen technischen oder wirthschaftlichen Bedingungen sich befinden. Man kann übrigens die Aufgabe dieser Anwendung als vortheilhaft gelöst nicht ansehen, um allen Anforderungen des Betriebes zu entsprechen, besonders wenn es sich darum handelt, schwere Züge mit grosser Geschwindigkeit auf langen Strecken zu befördern."

In Deutschland wurde, wie der Vortragende ausführt, zum ersten Mal der elektrische Betrieb auf Vollbahnen am 1. August d. J. auf der 12 km langen Wannseebahn zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Zehlendorf angewendet. Ueber diese Bahn, welche der Vortragende erst kürzlich zu besichtigen Gelegenheit hatte, wurden von ihm Mittheilungen gemacht, die für unsere Leser nur bekanntes enthalten (vergl. Nr. 56 und Nr. 66 d. Ztg.). Redner bemerkt, dass die mit dieser Bahn zu machenden Versuche nach einem besonderen Programm ausgeführt werden und für die weitere Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen ausschlaggebend sein dürften.

Auch die von der Studiengesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin auf der preussischen Militärbahn zwischen Mariendorf und Zossen im nächsten Jahre vorzunehmenden elektrischen Probefahrten, wie nicht minder die erst kürzlich von der Aktiengesellschaft Ganz & Co. in Budapest ausgeführten Versuche mit hochgespanntem Strom werden sehr werthvolles Material für die Durchführung des elektrischen Fernverkehres bilden.

In seinen Schlussfolgerungen betont Redner, dass die aus den vorerwähnten Versuchen hervorgehenden Ergebnisse zunächst für die Umwandlung der Stadt- und Vorortbahnen auf elektrischen Betrieb in Frage kommen werden und es nur lebhaft zu wünschen wäre, dass die elektrische Zugkraft auf der Wiener Stadtbahn, wenn auch nur vorläufig versuchsweise, zur Verwerthung gelangen möge.

Vereinsausland.

— **In dem Wettbewerb um Pläne zu Eisenbahn- und Hafenanlagen in Bergen in Norwegen** (vergl. Nr. 31 S. 476 d. Ztg.) waren 13 Entwürfe eingegangen. Für die Eisenbahnanlage erhielten den ersten Preis (5000 Kr.) die Ingeniöre der norwegischen Staatseisenbahnen Ferdinand Bjerke und Heglund Iversen, den zweiten (3000 Kr.) die Ingeniöre Karl Schneider und Jens Knudsen in Berlin, den dritten (2000 Kr.) Ingeniör Kristian Henriksen in Voss (Norwegen). Die Entwürfe „Udvikling" und „Ingestion" sind für je 1000 Kr. zum Ankauf empfohlen.

— **Französische Westbahngesellschaft.** Der Direktor de Larminat hat an das gesammte Personal, welches an dem Dienst

für die Pariser Weltausstellung theilgenommen, einen höchst anerkennenden Dankerlass gerichtet. Vom 12. April bis 12. November hat der Marsfeldbahnhof 10¼ Millionen Reisende befördert, d. i. 172 000 täglich.

— **Arbeiter-Wochenkarten auf den französischen Staatsbahnen.** Auf Veranlassung des Ministers Baudin werden von jetzt ab Wochenkarten III. Klasse für Arbeiter in einem Umkreis von 30 Kilometern um die bedeutendsten Städte des Staatsbahnnetzes: Bordeaux, Nantes, Angers, Orléans, Tours und La Rochelle ausgegeben. Der Preis ist um 50 % geringer als derjenige gewöhnlicher Fahrkarten.

— **Abonnements auf der Pariser Stadtbahn.** Vom 26. November ab ist die Neuerung eingeführt, das Hefte zu 10 Fahrkarten II. Klasse für 1,50 Franken ausgegeben werden, während jede einzelne Fahrt 20 Centimes kostet. Für die I. Klasse sollen ähnliche Hefte geschaffen werden.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Wegen Ernennung der künftigen Generaldirektoren sind in letzter Zeit die Wogen im Lande ziemlich hoch gegangen. Oertliche und fachmässige Ansprüche wurden eifrig geltend gemacht. Schon vorher war die öffentliche Meinung indess darüber ziemlich einig gewesen, dass, nachdem in den Verwaltungsrath und in die Kreiseisenbahnräthe vornehmlich Interessenten gewählt werden sollten, bei der Wahl der Generaldirektoren nur die fachmännische Tüchtigkeit maassgebend sein dürfe. Am 28. November hat der Verwaltungsrath der Bundesbahnen die vom Ausschuss vorgeschlagenen 5 Generaldirektoren gewählt. Das Gesetz sieht 5 bis 7 Generaldirektoren vor. Am eifrigsten verlangte die Maschinentechnik für sich einen eigenen Generaldirektor. Eine am 25. November abgehaltene Versammlung, die von der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, dem schweizerischen Ingeniör- und Architektenverein und dem Verein schweizerischer Maschinenindustrieller berufen war, hatte einstimmig einen Antrag angenommen, welcher in Anbetracht der hervorragenden Bedeutung des Maschinen- und Werkstättendienstes die Schaffung eines besonderen „Departements" bei der Generaldirektion unter Leitung eines Maschineningeniörs für nöthig erachtete. In der Sitzung des Verwaltungsraths erfolgte sowohl vom Standpunkte der handelsmässigen Leitung, als rücksichtlich der Maschinentechnik ein Antrag auf Vermehrung der Zahl der Generaldirektoren. Die Waadtländer gaben eine scharf gehaltene Erklärung zu Protokoll, in der sie sich über die Nichtberücksichtigung des Kantons Waadt beschweren und verlangen, dass bei einer späteren Vermehrung der Direktorenzahl ihr Kanton berücksichtigt werde. Der Verwaltungsrath, der sich auch nicht wohl in Widerspruch mit dem Bundesrath setzen konnte, beschloss, vorerst mit der durch die Vollziehungsverordnung vorgesehenen Zahl von 5 Generaldirektoren sich einverstanden zu erklären, mit dem Vorbehalte, nach Vollendung der organisatorischen Arbeiten die Frage zu prüfen, ob eine Vermehrung angebracht sei. Gewählt wurden also die Herren Weissenbach, Tschiemer, Flury, Dubois, Schmid. Natürlich macht sich auch persönliche Gegnerschaft und Eifersucht geltend. So tadeln gewisse Kritiker, dass einfach die Liste des Chefs des schweizerischen Eisenbahndepartements, Herrn Zemp, gewählt sei. Am meisten wird die Wahl Tschiemer's angefochten. Ihm wird z. B. in der „N. Zürcher Ztg." vorgeworfen, dass er kein vollständig ausgebildeter Techniker sei, kein „Diplom" habe. Neben den 5 Kandidaten des Ausschusses erhielt in der Verwaltungsrathssitzung die meisten Stimmen Oberingeniör Moser.

— **Generalversammlung der italienischen Mittelmeerbahnen.** Am 23. November d. J. fand in Mailand die Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft statt. Es nahmen daran theil 122 Aktionäre, welche 87 395 Aktien und 17 476 Stimmen vertraten. Nach Verlesung des Berichtes des Verwaltungsrathes und des Rechenschaftsabschlusses der Aufsichtsräthe über die finanziellen Ergebnisse des Betriebsjahres 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1900 sowie einiger auf die Verhältnisse des Personals und auf die Erleichterung der Reisen und Sendungen der minder bemittelten Klasse der Bevölkerung, des Kleingewerbes, Kleinhandels und des kleinen Ackerbaues sich beziehenden Bemerkungen genehmigte die Generalversammlung den Verwaltungsbericht und den Rechnungsabschluss, welcher auch diesjährig eine Dividende von 28 L. für die Aktie zu 500 L. Nennwerth ergibt.

Aus dem Berichte entnehmen wir folgendes: Der Betrieb ergab bei einer Bahnlänge von 5 950 km (wovon 4 733 auf das Hauptnetz, 1 026 km auf das Nebennetz und 191 km auf Linien entfallen, die im Eigenthum der Gesellschaft stehen oder von ihr für Rechnung anderer betrieben werden) eine Einnahme von 148 216 000 L. (+ 4 496 000 L. gegenüber dem Vorjahre), wovon auf den Personen- und Gepäckverkehr 59 000 000 L. = 40 %, auf den Eilgutverkehr 14 000 000 L. = 9 % und auf das Frachtgut 74 000 000 L. = 50 % entfallen. Auf jedes Kilometer kam eine Einnahme von 24 910 (+ 723) L., während jedes gefahrene Zugkilometer 4 387 (— 0,171) L. ergab. Von den obigen Gesammteinnahmen gebühren der Gesellschaft für den Betrieb des Haupt- und Nebennetzes 98 977 000 L. und für den Betrieb der eigenen Linien 1 600 000 L.; dazu kommen 327 000 L. als Staatsbeihilfe für einige Linien, 2 350 000 L. Vergütung der Adriatica für den Betrieb der Gemeinschaftsstrecken und Bahnhöfe, 587 000 L. als Antheil an den allgemeinen Auslagen für die besonderen Fonds und für den Baufonds, 535 000 L. verschiedene Einnahmen, 7 820 000 L. Staatsvergütung für das Rollmaterial, die jährliche Rate des Staates für Neubauten 2 127 000 L. und Kilometerbeihilfe 8 261 386 L. Es standen sonach im ganzen zur Verfügung der Gesellschaft 119 581 000 L., denen gegenüber standen: Betriebsauslagen 106 000 000 L., Zins und Tilgungsdienst für Obligationen 4 468 000 L., Einkommensteuer 1 491 000 L., andere Lasten 531 000 L., insgesammt 110 000 000 L. Es verbleibt somit ein Ueberschuss von 9 548 000 L., welcher nach Zuweisung von $^1/_{20}$ an die ordentliche Rücklage die Vertheilung einer Dividende von 25 L. und nach Auffüllung der ausserordentlichen Rücklage und Entschädigung des Verwaltungsrathes noch 305 000 L. auf neue Rechnung zu überschreiben gestattet. Die ordentliche Rücklage betrug 12 828 000 L. und die ausserordentliche 1 092 000 L.

Die Ausgaben vertheilen sich wie folgt: 65 609 000 L. für das Personal, 15 605 000 L. für Material zur Lokomotivenfeuerung, 6 810 000 L. für Materialienverbrauch zur Ausbesserung des Rollmaterials, 1 232 000 L. für Ausbesserung des Rollmaterials in Privatwerkstätten, 12 500 000 L. für Bahnerhaltung und verschiedene Gebrauchsgegenstände, Beleuchtung, Entschädigungen, 1 780 000 L. Steuern, Miethzinse, Gerichtsunkosten und Reklame. Die Ausgaben sind besonders infolge der gesteigerten Preise der Steinkohlen und der Metalle gegenüber denen des Vorjahres um 3 263 000 L. gestiegen.

Es wurden 33 787 246 (+ 131 574 gegen das Vorjahr) Zugkilometer gefahren. Der Bestand an Fahrmitteln betrug 1 336 Lokomotiven (+ 16 und 116 im Bau), 3 831 Personenwagen (+ 19 und 292 im Bau) und 25 042 Güterwagen (+ 925 und 1 375 im Bau).

— **Amerikanische Schienen für englische Eisenbahnen.** Die „Voss. Ztg." theilt einen interessanten Briefwechsel zwischen Sir Howard Vincent und dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths der englischen Great Eastern Eisenbahn, Mr. Claud J. Hamilton, mit. Sir Vincent hatte angefragt, ob an dem Gerücht etwas Wahres sei, wonach die Bahn — trotzdem ihr Weg doch auch nach Sheffield führe — einen grossen Auftrag über Stahlschienen an eine amerikanische Firma vergeben habe. Mr. Hamilton bestätigte in seinem Antwortschreiben das Gerücht; er habe jenen grossen Auftrag auf Schienen und Laschen der Carnegie Steel Company aber nur aus dem Grunde ertheilt, weil er Rücksicht darauf zu nehmen habe, seine Bahn in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, und dabei von den englischen Schienenwerken im Stiche gelassen worden sei. Er habe während der letzten zwei Jahre mit einem der leitenden englischen Werke Verträge auf Lieferung von Schienen und Schwellen schweben gehabt; die Schlusslieferung des ersten sei elf Monate zu spät geschehen, auf den zweiten habe er aber heute noch nicht eine einzige Schiene geliefert bekommen, so dass der Bahn 9 000 t Schienen gefehlt hätten. Die Folge sei gewesen, dass die nothwendige Erneuerung von Theilen des Schienenwegs dadurch unmöglich gemacht wurde. Die Gesellschaft habe deshalb keine andere Wahl gehabt, als dahin zu gehen, wo sie auf gutes Material und pünktliche Lieferung rechnen konnte, und dies sei in Amerika zu einem wesentlich niedrigeren Preise möglich gewesen als zu dem, welchen sie gezwungen gewesen wäre, in England anzulegen. Sir Vincent knüpfte an diese Abfertigung die Mahnung, dass, wenn der heimische Markt den englischen Erzeugnissen verloren gehe, der Ausländer zum mindesten einen Eintrittszoll entrichten müsse.

— **Eisenbahnlinie Kiew-Kowel.** Die Erdarbeiten beim Bau dieser Linie sind fast beendet; es steht jedoch noch der Bau von zehn grossen Brücken bevor. Die Schienen sind bereits auf einer Strecke von 130 Werst in der Nähe von Kiew, Kowel und der Station Ssarny gelegt. Die Länge der Bahn beträgt 422 Werst; die Schienenlegung soll auch im Winter fortgesetzt werden.

— **Die Arbeiten an der Amu-Darjabrücke.** Nachdem vor etwa drei Jahren die grosse hölzerne Brücke über den Amu-Darjafluss abgebrannt war und damit der Verkehr auf der Transkaspibahn eine empfindliche Störung erfahren hatte, beschloss die Staatsregierung, den gewaltigen Bau nicht mehr in Holz zu errichten, sondern eine Brücke aus Eisen und Stein über den reissenden Strom herzustellen. Nachdem zeitweilige Maassnahmen ergriffen worden waren, um den Verkehr bis zur Fertigstellung des grossen Werkes zu ermöglichen, schritt man eifrig zur Aufstellung der Pläne, und heute erfahren wir bereits aus der „St. Pet. Ztg.", dass Ende September d. J. alle 24 Pfeiler,

mit Ausnahme der Uferpfeiler bei Farab und Amu-Darja, an denen noch gearbeitet wird, fertig waren. Vom eisernen Oberbau sind 14 Bogen aufgestellt; 11 weitere Bogen bleiben noch herzustellen. Für den Oberbau sind 317 000 Pud (= 5 192,46 t) Eisentheile nöthig, die auf der Brjansker Fabrik hergestellt werden. Davon sind 270 000 Pud (= 4 422 t) bereits geliefert und 24 000 Pud (= 392,9 t) sind unterwegs. Die Maschinen und alles Zubehör für die elektrische Beleuchtung der Brücke sind am Ort eingetroffen. Von den zum Brückenbau gehörigen Erdarbeiten, die hauptsächlich in der Aufschüttung von Dämmen in der Flussniederung bestehen, waren Ende September 35 000 Kubikfaden (= 339 885 cbm) fertig, noch etwa 26 000 Kubikfaden (= 252 486 cbm) sind zu leisten. Die Länge der Brücke beträgt 1,5 Werst (= 1 605 m).

Der Bau wird viel zur weiteren Steigerung des Verkehrs auf der Bahn beitragen. Dieser hebt sich von Jahr zu Jahr mächtig und hat bereits einen Umfang angenommen, der der Betriebsleitung nicht unerhebliche Schwierigkeiten bereitet; denn Baumwolle, Reis, Früchte usw. werden in grossen Mengen zur Beförderung gebracht. Ebenso steigt stetig und in schneller Zeitfolge die Einfuhr nach Mittelasien, so dass man jetzt schon Stimmen hört, die die Leistungsfähigkeit der Bahn zu den verkehrsreicheren Zeiten als bereits erreicht ansehen. Da nun seit zwei Jahren die mittelasiatische Bahn gleichfalls der Leitung des Ministeriums der Verkehrsanstalten unterstellt ist, so darf man erwarten, dass bald der Schleier, der gegenwärtig durch die fehlende Veröffentlichung über die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs gezogen ist, gelüftet werden wird und damit die Kenntniss über die bedeutendsten Transportartikel auch mehr Verbreitung finden wird.

— **Die erste deutsche Eisenbahn in China.** Am 12. Oktober fuhr, wie der „Ostas. Ll." berichtet, der erste Eisenbahnzug von Mat'ou nach der Stadt Kiautschou. (Anm. d. Schriftl. Es handelt sich hier wohl nur um einen Bauzug auf einer ganz kurzen Strecke von der Kiautschoubucht bis zur Stadt.) Für die Deutschen jenseits der Kiautschoubucht gestaltete sich dieser sonnige Herbsttag zu einem Festtage. Am Ufer des sandigen Ku-ho stand auf stählernen Füssen die Maschine Nr. 1, die durch gellenden Pfiff den chinesischen Arbeitern und Bauern ihre lebendige Kraft verrieth. Sie glänzte im frischen Strich der Farben; ihr Gesicht, das mit Eichenreisern und Tannenzweigen geziert war, richtete sie dem Gleise nach der Stadt zu. An einer schwanken Bambusstange flatterte die deutsche Fahne schwarz-weiss-roth. So stand das geschmückte Dampfross auf einem erhöhten Damm auf dem Watt nahe an der neu erbauten Landungsbrücke. In dem Dorfe weiter oben warteten die Beamten, um die erste Fahrt mitzumachen. Doch das Feuer, die japanische Kohle nämlich, wollte und wollte nicht brennen. So verging Stunde um Stunde, bis man schliesslich die Hoffnung aufgab und meinte: Heute wird's nichts. Der unermüdliche Leiter der Bauarbeiten, Herr Richter, liess jedoch nicht nach, bis er zu seinem Ziele gekommen war, und gegen Abend rauchte der Zug heran. Eine Freude für jeden Deutschen, ein Grauen für die Chinesen, die von ferne den Zug ängstlich anstaunten. Als der Zug die Nähe der Stadt erreichte, hallte der Schall der rollenden Räder an den hohen Mauern wieder und die kreischende Stimme der Lokomotive sagte den Bürgern von Kiautschou, dass eine neue Zeit anbricht.

„Morgen um 10 Uhr wird der Grundstein zur Kaserne gelegt," hiess es, sobald der Zug den Bahnhof Kiautschou erreicht hatte. Einer besonderen Ladung bedarf es nicht, jedermann stellt sich selbstverständlich ein. Die Eisenbahn, die nun Kohlen zum Ziegelsteinbrennen und Baumaterial fährt, kam diesmal mit allen Deutschen aus Mat'ou zuerst an und hielt nahe an dem Platze vor dem Nordthor der Stadt, wo der Bahnhof liegt und jetzt auch die Kaserne gebaut werden soll. Ein Zug Seesoldaten marschirte an und nahm auf dem Bauplatze Aufstellung. Die Offiziere erschienen sämmtlich. Hauptmann Conradi, der Führer der deutschen Truppe in Kiautschou, leitete die Feier. Herr Friedrich, der den Bau der Kasernen überwacht, hatte alles hübsch vorbereitet. Steine und Kalk waren zur Hand, die Bauurkunde in einer Blechbüchse säuberlich verschlossen. Hauptmann Conradi hielt nun eine kurze Ansprache, die bei jedem Anwesenden Begeisterung wachrief. Jubelnd stimmten die Seesoldaten, Marineartilleristen und die versammelten deutschen Männer ein. Ein Parademarsch schloss die schlichte, erhebende Feier. Und somit war der Grundstein nach deutschem Brauch geweiht und gelegt. Im Anschluss daran wurde eine kleine Bahnfahrt auf der Strecke nach Tsingtau unternommen. Bis über die erste Brücke fuhr der Zug. Weiter hinaus ist die Strecke noch nicht fahrbar. Die Arbeiten werden jedoch beschleunigt. Es ist anzunehmen, dass die Eisenbahn von Tsingtau nach Kiautschou und der Bau der Kaserne bei dem Bahnhofe zu gleicher Zeit fertiggestellt sind.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 4. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 8,08 km lange Strecke Niederfüllbach-Rossach der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist den Vereinsbahnstreken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Szamosvölgyer Eisenbahn. Am 27. November d. J. ist an der Linie Zsibó-Nagy-bánya, zwischen den Stationen Benedekfalva und Sülelmed, die Haltestelle Sz.-Czikó für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die Entfernungen betragen von Benedekfalva nach Sz.-Czikó 6,860 km und von Sülelmed nach Sz.-Czikó 2.625 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Der an der Strecke Andernach-Gerolstein zwischen den Haltestellen Monreal und Kaisersesch gelegene Haltepunkt Urmersbach, welcher bishernur dem Personenverkehr diente, ist am 1. Dezember d. J. auch für den Güter- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in Nr. 94 — Inser.-Nr. 2959 — d. Ztg.)

Bezeichnung von Stationen.

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven gelegene Station Varel hat zur Unterscheidung von der an der Strecke Bünde (Westf.)-Sulingen des Direktionsbezirks Münster gelegenen Station Varrel die nähere Bezeichnung Varel (Oldbg.) erhalten.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass nach Inbetriebnahme der Kostener Kreisbahn die an der Strecke Kosten-Gostyn gelegene Station Kunowo b. Gostyn wiederholt mit der gleichnamigen Haltestelle der Zweigbahnstrecke Mogilno-Strelno — Direktionsbezirk Bromberg — verwechselt worden ist. Entsprechende Ergänzung des obigen Verzeichnisses wird anheimgestellt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3834 vom 25. November d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 27. November d. J.).

Nr. 3835 vom 23. November d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Auflassung der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte auf dem Nordwestbahnhofe in Wien (abgesandt am 27. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Neubaulinie Niederfüllbach-Rossach.

Am 4. Dezember d. J. wird die 8,08 km lange Neubaustrecke Niederfüllbach-Rossach für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Der bisherige Haltepunkt Niederfüllbach wird mit dem Tage der Betriebseröffnung aufgehoben und gleichzeitig eine neue Haltestelle Niederfüllbach 570 m näher nach Coburg zu gelegen eröffnet.

Von den an der neu zu eröffnenden Strecke gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Niederfüllbach, Siemau-Scherneck, Grossheirath, und Rossach die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; in Niederfüllbach, Siemau-Scherneck und Grossheirath dürfen jedoch nur solche Fahrzeuge an- und ausgeliefert werden, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können.

Der Haltepunkt Meschenbach dient nur dem Personenverkehr (Verkauf der Fahrkarten durch Zugführer).

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt auf allen Stationen ausgeschlossen.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: „Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt." Der Fahrplan für diese Strecke wird in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Oktober d. J. in Kraft getreten ist, durch ein Deckblatt bekannt gegeben.

Erfurt, den 25. November 1900. (2994)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Isselburg-Anholt für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Am 1. Dezember d. J. wird die Haltestelle Isselburg-Anholt unseres Bezirks für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Fahrzeugen und Vieh mit Ausnahme von Sprengstoffen eröffnet und mit dem genannten Tage in die Güter- und Thiertarife für den Verkehr mit Stationen der preussisch-hessischen, bayerischen, oldenburgischen und sächsischen Staatsbahnen und der Militärbahn, für den rheinisch-niederdeutschen und rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verband, den westdeutschen, mitteldeutschen und süddeutschen Privatbahnverkehr aufgenommen.

Die Frachtberechnung im Verkehr mit Isselburg-Anholt erfolgt bis auf weiteres auf Grund der um 7 km erhöhten Tarifentfernungen für Empel. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 28. November 1900. (2995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember d. J. wird im diesseitigen Bezirk der an der Strecke Schönsee-Strasburg i. Wstpr. (vergl. unsere Bekanntmachung wegen Eröffnung dieser Strecke vom 14. Oktober d. J.) belegene Haltepunkt Tokaren für den Personen- und Holzwagenladungsverkehr eröffnet und in den Gruppentarif I und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den nordostdeutsch-sächsischen und in den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 27. November 1900. (2996)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Bezeichnung von Stationen.

Die an der Bahnstrecke Coburg-Rodach gelegene Haltestelle Rodach erhält ab 15. Dezember d. J. die Bezeichnung Rodach Hzgth. Coburg.

Erfurt, den 29. November 1900. (2997)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven unseres Verwaltungsbereichs gelegene Station Varel erhält zur Unterscheidung von der an der Strecke Bünde (Westf.) - Sulingen des Direktionsbezirks Münster gelegenen Station Varrel die nähere Bezeichnung „Varel (Oldbg.)". (2998)

Oldenburg, den 28. November 1900.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. Dezember d. J. ab werden die Stationen Dahlheim (Rheinhessen), Dexheim, Eich, Friesenheim (Rheinhessen), Gimbsheim, Hamm (Rheinhessen) und Ibersheim des Direktionsbezirks Mainz in das Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig kommen für den Verkehr mit den Stationen Guntersblum, Nackenheim, Nierstein, Oppenheim und Rheindürkheim ermässigte Tarifkilometer bis zu dem Schnittpunkte Sprendlingen (Rheinhessen) zur Einführung.

Das nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Mainz, den 25. November 1900. (2999)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Dezember d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag V, welcher ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite, theils abgekürzte Entfernungen für die Stationen Brackel b. Dortmund, Dortmund Süd, Unna-Königsborn, Wickede-Asseln, Worms und Worms Hafen, Frachtsätze der Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E 1 von Herdecke Nord, die Aufhebung der Tarifkilometer für die Station Rosenberg und der Frachtsätze der vorbezeichneten Ausnahmetarife von verschiedenen, für den Eisenversand nicht in Betracht kommenden Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. enthält. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Januar 1901 ab.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, bei welchen auch Nachtragsabdrücke für je 10 ₰ zu haben sind.

Essen, den 29. November 1900. (3000)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Im Verkehr zwischen Stationen der mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn einerseits und Stationen der preussischen Staatsbahnen andererseits werden für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts im Versande von den Seehäfen und von den Umschlagplätzen an binnenländischen Wasserstrassen mit Gültigkeit vom 3. Dezember 1900 bis 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle der des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze berechnet.

Nähere Auskunft ertheilt das Auskunftsbüreau der preussischen Staatsbahnen zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin, den 29. November 1900. (3001)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Im Transittarif für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer und holländischer Herkunft nach Friedrichshafen transit treten die Frachtsätze für Felle und Häute mit sofortiger Wirkung ausser Kraft.

Stuttgart, den 28. November 1900. (3002)
Namens der betheiligten Verwaltungen: k. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1900 gelangt zum Tarif der Nachtrag II zur Ausgabe, welcher ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Mainz Centralbahnhof enthält.

Stuttgart, den 30. November 1900. (3003)
Namens der betheiligten Verwaltungen: k. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Der mit dem 5. Oktober d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. im Versande von den deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen findet vom 8. Dezember d. J. ab auch auf den Verkehr mit den Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn Anwendung.

Altona, den 30. November 1900. (3004)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr, Gruppe I, II/VI.

Die unterm 20. Oktober d. J. eingeführten Ermässigungen der östlichen Schnittentfernungen für die Stationen Broddydamm, Radosk, Klonowo, Lautenburg i. Westpr., Heinrichsdorf-Ruttkowitz, Soldau, Illowo loco, Illowo transit, Schläfken, Neidenburg, Gutfeld, Muschaken, Willenberg, Gr. Schiemanen, Grünfliess, Puchalowen und Jeschonowitz werden ab 1. Februar 1901 aufgehoben und treten von da ab die früher bestandenen höheren Entfernungen wieder in Kraft.

Näheres ist bei den Dienststellen zu erfahren. (3005)

Frankfurt a/M., den 29. Nov. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

Am 15. Dezember d. J. treten im Tarifheft 1 folgende neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 16 A und 16 B (Pfeifenerde, Porzellanerde usw.) in Kraft:

Von Ober-Bris, k. k. Staatsbahnen, nach Königsee (Thüringen), königliche Eisenbahndirektion Erfurt,

im Ausnahmtarif Nr. 16 A . . . 93 ₰
" " " 16 B . . . 87 "
für 100 kg.

Breslau, den 30. November 1900. (3006)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Kohlenverkehr von Lampersdorf und Schatzlar der Lokalbahn Königshan-Schatzlar nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 treten für die Beförderung von Steinkohlen bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen von den Stationen Lampersdorf und Schatzlar der Lokalbahn Königshan-Schatzlar nach den nachbenannten Stationen des Direktionsbezirks Breslau die dabei angegebenen Frachtsätze in Kraft:

nach	für 10 000 kg
Hirschberg i. Schles. (53 bezw. 55 km)	31,50 ℳ
Landeshut i. Schles. (20 bezw. 22 km)	23,50 "
Merzdorf (32 bezw. 34 km)	26,50 "
Petersdorf i. Riesgeb. (69 bezw. 71 km)	36,50 "
Rosenau i. Schles. (57 bezw. 59 km)	32,50 "
Schmiedeberg i. Riesgb. (67 bezw. 69 km)	35,50 "

Die Beförderung erfolgt nach Maassgabe der Bestimmungen des Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Breslau, den 30. November 1900. (3007)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn etc.

Für Steinkohlensendungen von dem im Ausnahmetarif vom 1. November 1897 (Seite 12/13) enthaltenen Kohlenversandstationen, jedoch unter Ausschluss von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten, nach Station Königinhof der süd-norddeutschen Verbindungsbahn werden vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, die im genannten Tarife vorgesehenen Frachtsätze abzüglich 8 Heller für 100 kg zur Anwendung gebracht.

Breslau, den 27. November 1900. (3008)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbands-Gütertarifs.)

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1900 werden die Stationen Nimburg der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Nimburg der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft für den Verkehr mit Mannheim, Ludwigshafen und Darmstadt mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 13 für Samen und Sämereien, Abth. III (Kleesaaten etc.) einbezogen:

Von	Theil II Heft 7		Theil II Heft 9									
	nach den Stationen der											
	grossh. badischen Staatseisenbahnen		pfälzischen Eisenbahnen		k. preuss. u. grossh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz						Main-Neckar-Eisenbahn	
	Mannheim B. B.		Ludwigshafen a. Rhein		Darmstadt Hptbbf. (D.-B. Mainz)		Mannheim (D.-B. Mainz)		Mannheim Neckarvorstadt		Darmstadt Hptbhf. M. N. B.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg											
Station der k. k. priv. österr. Nordwestbahn Nimburg	3,70	3,41	3,76	3,46	3,49	3,25	3,70	3,41	3,70	3,41	3,49	3,25
Station der priv. österreich.-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Nimburg	3,70	3,41	3,76	3,46	3,49	3,25	3,70	3,41	3,70	3,41	3,49	3,25

München, den 1. Dezember 1900.
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (3008a)

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab kommt ein Nachtrag I zum Tarifheft C (Verkehr mit Basel) zur Ausgabe. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und einen neuen Transittarif für den Verkehr von Frankfurt a/M. nach Basel.

Durch den Nachtrag werden mit Wirkung vom 1. Februar 1901 ab aufgehoben:

1. die besonders ausgegebenen Transittarife für die Beförderung bestimmter Güter, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Frankfurt a/M., Kastel, Gustavsburg und Mainz und von da mittelst der Eisenbahn nach Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen befördert werden, und zwar:
   für den nassau-badischen Verkehr vom 1. Juni 1890,
   für den nassau-elsässischen Verkehr vom 1. Januar 1895,
   für den südwestdeutschen Eisenbahnverband, Heft 3 vom 15. Juli 1894 und Heft 9 vom 1. Juni 1890;
2. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl im Verkehre von den Stationen Bingerbrück, Langenlonsheim, Mainz Centralbhf., Mannheim = Neckarvorstadt, Rheinböllen, Rheinböller Hütte, Stromberg und Stromberger Neuhütte des Direktionsbezirks Mainz.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 30. Nov. 1900. (3009)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw.

Wie bisher wird auch vom 1. Januar 1901 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1901 für Kohlensendungen nach Station Königinhof der südnorddeutschen Verbindungsbahn der Schnittsatz 2 Seite 18 des vorbezeichneten Tarifs von 72 auf 64 Heller für 100 kg ermässigt.

Kattowitz, den 29. Nov. 1900. (3010)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Vom 10. Dezember d. J. ab bis zum 1. Oktober 1902 sind für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts im Versande von den Stationen und Umschlagsplätzen Pöpelwitz-Umschlag, Breslau M/F. Bhf., Breslau O/S. Bhf., Breslau Oderthorbhf., Breslau Oderhafen, Maltsch, Neusalz a/O., Glogau, Orzechowo Warthehafen, Oppeln, Kandrzin und Cosel Oderhafen nach Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen an Stelle des Spezialtarifs III die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (a) für Stein-

kohlen usw. der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

Breslau, den 30. November 1900. (3011)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im südostpreussischen Gütertarif treten am 10. Dezember 1900 direkte Entfernungen und Frachtsätze

1. für den Stückgutverkehr zwischen Cüstrin und Cüstriner Vorstadt einerseits und Bartenstein, Loetzen, Rastenburg andererseits, sowie zwischen Tilsit einerseits und Stürlack, Widminnen, Wöterkeim andererseits;
2. für die ordentlichen Tarifklassen im Verkehr zwischen Insterburg einerseits und Stürlack, Widminnen, Wöterkeim andererseits

in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (3012)

Königsberg i/Pr., den 29. Nov. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifs.)

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1900 wird die Station Reichenau a. Kn. der im Betriebe der k. k. priv. österr. Nordwestbahn stehenden Reichenau a.Kn.-Solnitzer Lokalbahn für den Verkehr mit Heidelberg mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 8 für Wolle etc., Abtheilung I (Kunstwolle) einbezogen.

Nach oder von	Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen: Heidelberg Hptbhf. B. B.		Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn: Heidelberg Hptbhf. M. N. B.	
	Abtheilung I		Abtheilung I	
	a	b	a	b
	Frachtsätze in Mark für 100 kg			
Reichenau a. Kn.	4,95	4,46	4,95	4,46

München, den 1. Dezember 1900. (3013)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Dezember ist auf Seite 13 des Tarifs die Station Moosburg mit einer Entfernung von 792 km und im Spezialtarif III hierfür der Frachtsatz 1,96[8] und auf Seite 14 die Station Neufahrn b. Freising mit einer Entfernung von 765 km und im Spezialtarif III hierfür der Frachtsatz 2,03[3] einzutragen.

München, den 1. Dezember 1900. (3014)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch - österreichisch - ungarischer Kohlenverkehr; Tarifheft III.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 werden die direkte Frachtsätze für den Verkehr nach Station Kóny der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn eingeführt. (3015)

Kattowitz, den 26. November 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.

In der Kilometertafel I der Tarifhefte 1 und 2 ist bei der Station Hochberg bei Saulgau die für die Ermittelung der Entfernungen vorgesehene Knotenstation „Ulm“ in „Söflingen“ abzuändern.

Die hiermit verbundenen Erhöhungen treten jedoch erst am 15. Januar 1901 in Kraft.

Dresden, am 30. November 1900. (3016)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Auf Seite 31 unseres Binnengütertarifs sind in dem Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs unter 5 c die Worte: „Torf und Torfkohle, auch gepresst“ mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. abzuändern in: „Torf, Torfbrikets und Torfkohle“.

Danzig, den 28. November 1900. (3017)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit Karolinengrube R. O. U. E.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 treten die im Theil II, Heft 1 des vorbezeichneten Tarifes bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit Karolinengrube R. O. U. E., und zwar die Frachtsätze der Schnitttafel B des
Ausnahmetarifes 7 auf Seite 89
„ 8 B „ „ 104
„ 9 „ „ 111,
sowie die Entfernung in der „westlichen Schnitttafel B des Kilometerzeigers“ auf Seite 144 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 28. November 1900. (3018)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Gemeinschaftlichen Heften A—D und zu den Ausnahmetarifen für Getreide etc. Theil III, Heft 1–4.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

a) Nachtrag I zum Gemeinschaftlichen Heft A vom 1. Dezember 1898;
b) Nachtrag I zum Gemeinschaftlichen Heft B vom 1. Januar 1899;
c) Nachtrag I zum Gemeinschaftlichen Heft C vom 1. Dezember 1898;
d) Nachtrag I zum Gemeinschaftlichen Heft D vom 1. Dezember 1898;
e) Nachtrag I zum Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898;
f) Nachtrag I zum Theil III, Heft 2 vom 1. Januar 1899;
g) Nachtrag I zum Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1898;
h) Nachtrag I zum Theil III, Heft 4 vom 1. Dezember 1898.

Die Nachträge ad a—d enthalten: Theilweise Aenderung des Titelblattes, Abänderung bezw. Ergänzung des Kilometerzeigers, sowie des alphabetischen Stationsverzeichnisses und Aenderung von Stationsnamen.

Die Nachträge ad e—h enthalten: Theilweise Abänderung des Titelblattes des Haupttarifes, Ergänzung der Reexpeditionstabellen, Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses, neue bezw. abgeänderte Frachtsätze, Aufnahme der Station Lochau k. k. ö. St. B. in den Tarif, Aenderungen von Stationsnamen und sonstige Aenderungen.

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 12 Hellern = 10 ₰ für das Stück zu beziehen.

Wien, am 23. November 1900. (3019)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-italienischer Güterverkehr.

Einführung von Nachträgen zu den Tarifen vom 1. Januar 1900.

Wiederaufnahme der Station „Fiumicino“ als Verbandsstation.

Mit 1. Januar 1901 gelangt der Nachtrag II zu Theil I, Abtheilung B und der Nachtrag I zu Theil II, Heft 1 a zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge können ab 15. Dezember 1900 zum Preise von 1 Kr. pro Stück von der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft bezogen werden.

Wien, am 29. November 1900. (3020)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.
Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Verbandsgütertarife, Theil II.

(Ergänzung der in der Nr. 91 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ enthaltenen bezüglichen Bekanntmachung.)

Die mit Gültigkeit ab 1. Januar 1901 zur Ausgabe gelangten Verbandsgütertarife, Theil II für den adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverband und den adriatisch-sächsischen Eisenbahnverband enthalten auch Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Diese Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst mit 1. Februar 1901 in Kraft und bleiben bis zu diesem Termine die einschlägigen Frachtsätze und Bestimmungen des vom 1. Januar 1896 gültigen Tarifes, Theil II für den Triest-Fiume - norddeutschen Eisenbahnverband sammt Nachträgen I—V, sowie des gleichfalls vom 1. Januar 1896 gültigen Tarifes, Theil II für den Triest-Fiume-sächsischen Eisenbahnverband und sächsisch-indischen Verbandsverkehr nebst Nachträgen I—VI in Wirksamkeit.

Diese Bestimmung ist in den gleichzeitig zur Ausgabe gelangenden Berichtigungsblättern zu den erwähnten neuen Tarifheften enthalten.

Wien, am 29. November 1900. (3021)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Getreide etc.

a) des Ausnahmetarifes Nr. 2 im Kartirungswege,
b) des Ausnahmetarifes Nr. 1 A im

Rückvergütungswege (für Hamburg, Harburg und Lübeck seewärts) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	
von Cziffer	a) 190 ₰ b) 167 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Cziffer	a) 185 ₰ b) 162 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Cziffer	a) 226 ₰ *) b) 203 „ *)

*) Für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc. ermässigen sich die Frachtsätze für Dresden=Elbkai um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive a) 10 ₰, b) 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 29. November 1900. (3022)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	
von Cakovic	56 ₰
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Cakovic	51 ₰
Nach Dresden=Elbkai	
von Cakovic	92 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 29. November 1900. (3023)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
(Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eier russischer Herkunft.)

Die im Blatte Nr. 5 vom 17. Januar 1900 auf Seite 74 unter Pos. 153 verlautbarte Frachtbegünstigung für Eier russischer Herkunft nach Strassburg C. B. und Neudorf sowie nach Saarbrücken wurde unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, erneuert.

Wien, am 28. November 1900. (3024)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Böhmisch-thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels.

Die Stationen Grossheirath, Niederfüllbach, Rossach und Siemau=Scherneck werden mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1900, die Station Neuhaus (Kr. Sonneberg) mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung in den Tarif vom 1. April 1900 für den obengenannten Verkehr aufgenommen, und zwar mit nachstehenden Frachtsätzen:

Für die Station	sind anzuwenden die Frachtsätze der Station	zuzüglich	abzüglich
		Mark für 10 000 kg	
Grossheirath	Coburg	—	—
Neuhaus (Kreis Sonneberg)	Coburg	6,0	—
Niederfüllbach	Coburg	—	1,0
Rossach	Coburg	1,0	—
Siemau=Scherneck	Coburg	—	—

Vom Tage der Eröffnung der Neubaustrecke Köppelsdorf=Oberlind-Neuhaus (Kr. Sonneberg) erhält die Station Köppelsdorf die Bezeichnung „Köppelsdorf=Oberlind".

Prag, am 25. November 1900. (3025)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Wien=Pottendorf-Wr.=Neustädter Bahn. — Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. — Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg. — Lokalbahn Cilli-Wöllan. — K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung von Nachträgen zu den Personentarifen Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der Wien=Pottendorf-Wr.=Neustädter Bahn,
b) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben.
c) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg.
d) Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan.
e) Nachtrag I zu dem vom 1. März 1899 gültigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Die unter a, b, c und d angeführten Nachträge enthalten Aenderungen der Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Arbeitern mit Arbeiterwochenkarten, ferner enthalten die unter a, b und e angeführten Nachträge geänderte Benutzungsbestimmungen für Abonnementkarten für 20 Fahrten.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind ab 15. Dezember 1900 zum Preise von 30 Hellern für das Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 25. November 1900. (3026)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

---

6. Verdingungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerks für Ueberführung der Starkstromleitung über die Neustadt-Hüfinger Bahn bei Station Löffingen (Profil 164 + 27) mit 5 600 kg Fluss- und Gusseisen Gesammtgewicht soll im öffentlichen Wettbewerb vergeben werden.

Angebote auf Ausführung dieser Arbeiten, gestellt pro 100 kg Eisen fertig montirt, sind bis

Mittwoch, den 12. Dezember 1900, Abends 5 Uhr,

mit der Aufschrift:

„Ueberführung der Starkstromleitung"

portofrei an uns einzureichen.

Bedingungen, Zeichnung und Gewichtsberechnung liegen in unserer Kanzlei auf und können auch — soweit der Vorrath reicht — gegen Einsendung von 1 ℳ von hier bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (3027)
Neustadt i/Schwarzw., 27. Nov. 1900.
Gr. Eisenbahnbauinspektion.

Ausschreibung von Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofes Cochem.

Der Ausschreibung werden die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" und die „allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauten", welche bei der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen werden können, zu Grunde gelegt.

Die Arbeiten umfassen in der Hauptsache

rd. 25 000 cbm Abtragsmassen,
„ 3 500 qm Böschungen,
„ 7 900 cbm Mörtelmauerwerk,
„ 1 480 cbm Trockenmauerwerk,
„ 4 000 qm Ansichtsflächen und
„ 3 700 qm Wegebefestigung.

Querprofile und Bedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude und bei dem Regierungsbaumeister Benner in Cochem zur Einsichtnahme aus.

Das Verdingungsheft nebst Profilen wird von hier gegen kostenfreie Einsendung von 2,50 ℳ (in baar) abgegeben.

Angebote sind verschlossen mit der Bezeichnung:

„Erweiterung des Bahnhofes Cochem" bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 11½ Uhr, an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet zu der angegebenen Zeit statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Trier, den 25. November 1900. (3028)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Niederländische Nordostbahngesellschaft.

Die Lieferung von
65 000 kg Unterlagsplatten,
100 000 „ Hakennägel,
35 000 „ Schraubenbolzen mit Muttern und
60 000 „ Stück Federringen

soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung in vier Loosen vergeben werden.

Das Bedingungsheft nebst Zeichnung ist vom Büreau der Gesellschaft in Zwolle (Holland) gegen postfreie Zusendung von 1 fl. (Holl. Ct.) zu beziehen.

Angebote sind bis Sonnabend, 5. Januar 1901, Nachmittags 2 Uhr (westeuropäische Zeit) im obengenannten Büreau einzureichen.

Telegrammadresse der Gesellschaft: „Nols", Zwolle, Holland. (3029)

Niederländische Nordostbahngesellschaft.

Die Lieferung von
7 000 000 kg Schienen und
300 000 „ Laschen
soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Das Bedingungsheft nebst Zeichnung ist vom Büreau der Gesellschaft in Zwolle (Holland) gegen postfreie Zusendung von 1 fl. (Holl. Ct.) zu beziehen.

Angebote sind bis Freitag, 11. Januar 1901, Nachmittags 1 Uhr (westeuropäische Zeit) im obengenannten Büreau einzureichen.

Telegrammadresse der Gesellschaft: „Nols", Zwolle, Holland. (3030)

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Köslin am 28. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen 33, 33 a—41 sowie die Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 5 ℳ bei unserem technischen Büreau anzufordern. Für die Lieferungsbedingungen etc. ohne die Zeichnungen 33, 33 a—41 ist 1,50 ℳ zu zahlen.

Danzig, den 27. November 1900. (3031)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr vom 1. April 1901 bis 31. März 1902.

Gruppe I: Heizerschaufeln, gewöhnliche Schraubenschlüssel;
„ II: Hammerstiele aus Hickoryholz, Hacken-, Schaufel- u. Piassavabesenstiele;
„ III: Leinölfirniss, Deckenspachtel, Wasch-Schwämme, Bindestricke, Salmiakgeist;
„ IV: Schmelztiegel, Chamottesteine für Lokomotiven, Schleifsteine, Schmirgelleinen, Glaspapier, Filz;
„ V: Glas;
„ VI: Leder, Lincrusta;
„ VII: Roststäbe aus Gusseisen.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 22. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 15. Januar 1901, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) für jede Gruppe vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster, den 28. November 1900. (3032)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung von Mosaikpflaster auf den Bahnsteigen und den Zugangswegen der Stationen Stralau-Rummelsburg und Rummelsburg (Kantstrasse) soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis zum Eröffnungstermin, Mittwoch, den 12. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Angebotshefte sind daselbst einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ zu beziehen. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Berlin, den 28. November 1900. (3033)
Engelufer 1 a.
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung 2.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 5 eisernen Dachbindern von 21,74 m Stützweite auf Bahnhof Quakenbrück mit zusammen etwa 10 000 kg Flusseisen und 200 kg Gusseisen soll öffentlich vergeben werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind verschlossen bis zum 15. Dezember d. J. an das unterzeichnete Büreau postfrei einzusenden. Zeichnung, Bedingungen und Verdingungsanschlag können vom unterzeichneten Büreau gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (3034)
Oldenburg, den 26. November 1900.
Bautechnisches Büreau
der grossherzoglichen Eisenbahndirektion
zu Oldenburg.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Offertausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt, die Lieferung eines halbjährigen Bedarfes von 400 M.-Ctr., event. 20 % mehr, prima gut abgelagerten Leinölfirniss für die österr. Linien, lieferbar verzollt und franko einer Südbahnstation, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz zu vergeben.

Die Effektuirung der Lieferung hat in 6 aufeinanderfolgenden Monatspartien von ca. 70 M.-Ctr. zu erfolgen und ist die erste Partie Anfangs Januar 1901 zu bringen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien Südbahnhof, Administrationsgebäude, parterre Nr. 27) während der Amtsstunden behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Leinölfirniss" versehen, unter Anschluss eines Handmusters von ca. 1 kg Flascheninhalt, spätestens bis 10. Dezember l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Bedingungsheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht der Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent in der Offerte zu erklären, dass er die Bestimmungen vollinhaltlich zur Kenntniss genommen habe und dieselben anerkenne; Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten, welche ohne Vadium Erlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1900. (3035)
Die Materialverwaltung.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Etwa 1 400 Paar, alte das Stück 3,5 kg schwere, noch brauchbare Flachlaschen zu 113 mm hohen Schienen passend sollen verkauft werden.

Der Verkauf erfolgt frei Wagen Perleberg.

Zeichnung der Lasche wird auf Wunsch übersandt.

Angebote werden bis 31. Dezember d. J. erbeten. (3036)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Verkauf
alter Werkstattsmaterialien, Kupfer in Stücken und Spähnen, Messing-, Rothguss-, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, alte Räder, Radreifen usw., in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück lagernd und daselbst zu besichtigen.

Eröffnung der Angebote am 5. Januar 1901, Vormittags 10 Uhr, Zuschlagsfrist 15. Januar 1901, Abends 8 Uhr.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster, den 27. November 1900. (3037)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Werkstätten Mainz Neuthor und Darmstadt abgängigen Werkstattsmaterialien, wie Kupferabfälle, Feuerbuchskupfer, Kupferspähne, Messingabfälle, Messing- und Rothgussspähne und Stücke, Weissmetall in Stücken und Spähnen, Eisenbleche, Eisendrehspähne, Guss- und Schmiedeschrott und sonstige Metallabfälle, Glasbrocken, Gummiabfälle mit Einlagen etc. sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 15. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, portofrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 18 Tage.

Mainz, den 24. November 1900. (3038)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Ein auf dem Bahnhof Duisburg verfügbar gewordener, **auf Eisenbahnschienen fahrbarer, jedoch nicht in Güterzüge einstellbarer Lastkrahn** von 5000 kg Tragfähigkeit soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung **verkauft** werden.

Die Zeichnung und die Verkaufsbedingungen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder gegen post- und bestellfreie Einsendung von 50 ₰ von derselben bezogen werden.

Angebote sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf eines alten Lastkrahns" bis zum Eröffnungstermin, am 18. Dezember d. J., Vorm. 11 Uhr, hierher einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Duisburg, im November 1900. (3039)
Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 96. | 8. Dezember 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Zur Einführung selbstthätiger Kuppelungen der Eisenbahnwagen.

(Schluss aus Nr. 95.)

Um einen Weg zu finden, in diesen männermordenden Beruf des Verschiebearbeiters denjenigen Grad von Sicherheit zu bringen, der dem Standpunkte der Menschlichkeit entspricht, haben verschiedene Verwaltungen des Vereins Versuche mit selbstthätigen Kuppelungen, fast durchweg nach dem Muster der amerikanischen Janneykuppelung, unternommen, die theils schon ein Ergebniss geliefert haben, theils noch im Gange sind. Ueber diese Versuche hat Lochner namens des Ausschusses für die technischen Angelegenheiten der diesjährigen Technikerversammlung des Vereins, welche am 20. Juni d. J. in Budapest stattfand, ausführlichen Bericht erstattet.

Die Versuche haben ergeben, dass die Lösung der Kuppelungsfrage allerdings möglich ist. Die selbstthätige Kuppelung lässt sich den mit den bisherigen Einrichtungen versehenen Wagen sehr wohl so anpassen, dass, wie gefordert werden muss: 1. das Ankuppeln zweier Fahrzeuge ohne Beihilfe oder Ueberwachung beim Zusammenstossen selbstthätig erfolgt; 2. das Abkuppeln durch eine einfache Vorrichtung von der Aussenseite bewirkt werden kann; 3. die Kuppelung nach dem Eingriff derart beweglich ist, wie es der ungehinderte Lauf langer Wagen ohne Drehgestelle in scharfen Krümmungen erfordert; 4. unbeabsichtigtes Lösen oder Aushängen der Kuppelung im Betriebe sicher verhütet ist; 5. der Kuppelung eine Zugkraft von 25 t mit Sicherheit übertragen werden kann; 6. die Kuppelung ohne grosse Schwierigkeiten an den vorhandenen Wagen angebracht werden kann und eine sichere Verbindung mit den jetzigen Zugvorrichtungen gestattet.

Berichte über angestellte Versuche wurden der Technikerversammlung erstattet von den bayerischen Staatsbahnen, den preussischen Eisenbahndirektionen Erfurt und Altona, dem österreichischen Eisenbahnministerium, den württembergischen, badischen, sächsischen und ungarischen Staatsbahnen.

Auf den bayerischen Staatsbahnen waren zur Zeit der Berichterstattung fünf zweiachsige Personenwagen und 11 Güterwagen, mit der selbstthätigen amerikanischen Kuppelung ausgerüstet, in dauerndem Betriebe. Die mit den Personenwagen angestellten Probefahrten zeigten, dass auch bei 80 und 90 km Fahrgeschwindigkeit die Kuppelungen vollständig befriedigend arbeiteten und die damit ausgerüsteten Wagen — auch nach Entfernung der Seitenbuffer — ruhiger liefen, als die im Zuge befindlichen durch Schraubenkuppelung verbundenen Wagen. Die Bedienung erfolgte bei den Personenwagen, die beständig in bestimmten Zügen laufen, ohne Schwierigkeit, während bei den Güterwagen, die auf allen Linien verkehren, in mehreren Fällen Zugtrennungen während der Fahrt vorkamen, „deren Ursache nur darin gefunden werden kann, dass das Personal beim Verkuppeln der Wagen — insbesondere bei Nacht — auf die richtige Stellung der Vorrichtungen, vor allem der Stellkeile, nicht genügend achtet“. Was die Verbindung der Versuchswagen mit gewöhnlichen Wagen betrifft, so haben sich dabei Schwierigkeiten in der Handhabung der Schraubenkuppelung nicht ergeben. In drei Fällen wurde bei stehendem Zuge ein Aushängen der Schraubenkuppel bei grosser Kälte beobachtet, aber „während der Fahrt haben sich Anstände hinsichtlich der sicheren Verbindung durch die Schraubenkuppelung in keinem einzigen Falle ergeben“. Die Erfurter Direktion hat die bayerische Form der Kuppelung im allgemeinen beibehalten. Sie stellte fest, dass das Kuppeln der Wagen sowohl beim leichten Gegeneinanderführen als auch bei starkem Stossen und selbst in Krümmungen von 120 m Halbmesser ohne Schwierigkeit vor sich geht. Eine gewisse Stosswirkung ist allerdings erforderlich. Wenn das Entkuppeln in Krümmungen unter 180 m Halbmesser erst nach dem Zusammendrucke der Wagen durch die Lokomotive gelingt, so tragen hieran die Seitenbuffer die Schuld. Beim Kuppeln und Entkuppeln von Wagen mit amerikanischer und gewöhnlicher Kuppelung entfällt jede Gefahr, wenn die bayerische Vorschrift beachtet wird, dass das Aus- und Einhängen der normalen Kuppelkette nur während des Stillstandes der Wagen vorgenom-

men wird. Das Spannen der Schraubenkuppelung nach dem Einhängen bietet bei einiger Uebung des Personals keine besonderen Schwierigkeiten. Die mit dem amerikanischen Kuppelkopf verbundene Sicherheitskuppelung arbeitet nach den unter möglichst ungünstigen Verhältnissen angestellten Proben brauchbar und wirksam.

Auf den österreichischen Staatsbahnen sind seit Mitte 1899 einige mit der amerikanischen Janneykuppelung ausgerüstete Wagen im Betriebe. Das Verbinden von Versuchswagen mit Wagen der Vereinskuppelung, so wird hier berichtet, wird dadurch etwas umständlicher, dass das Personal aus Sicherheitsgründen erst zwischen die Wagen treten darf, wenn diese völlig stillstehen. Beim Kuppeln der Versuchswagen ist es vorgekommen, dass das Zusammenschieben der Wagen wiederholt werden musste, um die Kuppelung herzustellen, und schliesslich sind einzelne Fälle von Zugtrennungen beim Verschieben der Wagen zwischen der amerikanischen und der Vereinskuppelung vorgekommen. Ausser der Janneykuppelung werden noch einige andere Kuppelungen probirt.

Die württembergischen, badischen, sächsischen und ungarischen Staatsbahnen sind noch mit den Versuchen mit der selbstthätigen amerikanischen Kuppelung beschäftigt. Die Eisenbahndirektion Altona hat den aus einigen 60 Wagen bestehenden Zug des amerikanischen Schaustellungsunternehmens von Barnum & Bailey in ihren Wagenpark eingestellt, und dieser ist während zweier Jahre in Deutschland zu Schaustellungszwecken herumgeführt worden. Sämmtliche Wagen dieses Zuges sind mit der selbstthätigen amerikanischen Eastman-Kuppelung ausgestattet, über die aber diesseitige eigene Erfahrungen nur insoweit vorliegen, wie sie bei Leerfahrten und Probefahrten gewonnen werden konnten. Nach den englischen Berichten — dort sind die Wagen zwei Jahre im Betrieb gewesen — hat sich die Kuppelung sehr gut bewährt.

Verschiedene der angeführten Verwaltungen berichten eingehender über technische Einzelheiten, deren Aufzählung hier zu weit führen würde. So jung die Versuche noch sind, so ist soviel doch bereits klar, dass nicht allein das Interesse an der Sache endlich recht rege wird, sondern „dass auch — um mit Lochner zu sprechen — die Herstellung einer der Eigenart unserer Fahrzeuge entsprechenden selbstthätigen Kuppelung recht wohl möglich ist und auch die Ueberwindung der noch vorhandenen Schwierigkeiten, die namentlich der Ausführung einer einfachen und sicheren Verbindung der selbstthätigen mit der normalen Kuppelung entgegenstehen, gelingen wird". Auch der Kostenpunkt ist, wie Lochner berechnet, der Einführung der selbstthätigen Kuppelung nicht im Wege. Zunächst ist diese Kuppelung nur für Güterwagen in Aussicht zu nehmen, bei denen die hauptsächliche Betriebsgefahr besteht.

Die Bahnen des Vereins besassen nach der amtlichen Statistik im Jahre 1898 einen Park von rund 560 000 Güterwagen (ausschliesslich Arbeitswagen); davon gehörten in runder Zahl

371 000 Stück den deutschen Bahnen,
156 000 „ „ österreichischen und ungarischen Bahnen und
33 000 Stück den übrigen Vereinsbahnen.

Mit Rücksicht auf die inzwischen stattgehabten Vermehrungen ist die Zahl der z. Zt. vorhandenen Vereinsgüterwagen auf 570 000 Stück zu schätzen. Die durchschnittliche Dauer eines Güterwagens soll zu 35 Jahren angenommen werden, weil erfahrungsgemäss ältere Güterwagen nur noch in verschwindend kleiner Zahl im grossen Verkehr vorkommen. Wird ferner angenommen, dass die Umänderung der Kuppelung der Güterwagen innerhalb 12 Jahren durchgeführt werden soll, so sind von der obigen Zahl diejenigen Wagen in Abzug zu bringen, die in dieser Zeit abgängig werden, dies sind

$$\frac{570\,000}{35} \cdot 12 = \text{rund } 196\,000 \text{ Wagen.}$$

Es bleiben demnach abzuändern im ganzen 570 000 — 196 000 = 374 000 Wagen, und auf 12 Jahre vertheilt kommen auf ein Jahr 31 200 Wagen. Nach den bisherigen Erfahrungen werden die Kosten der Anbringung einer selbstthätigen Kuppelung für den Wagen höchstens 500 ℳ. betragen, und es würden demnach zu diesem Zwecke von den Verwaltungen, die dem Vereine angehören, jährlich 15 600 000 ℳ aufzuwenden sein, wovon in runder Zahl

10 000 000 ℳ. auf die deutschen Bahnen,
4 700 000 „ auf die österreichisch-ungarischen Bahnen,
900 000 „ auf die übrigen Vereinsbahnen

entfallen. Bei Annahme einer Uebergangszeit von 15 Jahren würden die jährlich aufzuwendenden Gesammtkosten nur 11 200 000 Mark betragen. Eine Bahnverwaltung, welche 20 000 Güterwagen besitzt, würde demnach

$$\left(\frac{20\,000 - \frac{20\,000}{35}\,12}{12}\right) 500 = 547\,000 \text{ ℳ.}$$

im Jahr aufzuwenden haben, um ihren Wagenpark in 12 Jahren mit der neuen Kuppelung auszurüsten. Bei Ausdehnung der Ausrüstungszeit auf 15 Jahre würden sich die jährlichen Kosten auf 381 000 ℳ. vermindern.

In die vorstehende Rechnung sind für die während der Uebergangszeit als Ersatz und Vermehrung zu beschaffenden Güterwagen besondere Kosten nicht eingestellt, weil die Preise neuer Wagen oft um mehr als 500 ℳ. für das Stück schwankten und es zweckmässig sein wird, eine grössere Zahl neuer Güterwagen nicht mit doppelter, sondern nur mit der neuen Kuppelung zu beschaffen und diese Wagen in geschlossenen Verkehren zu verwenden. Dann würde überhaupt keine Erhöhung der Beschaffungskosten eintreten.

Die vorstehend berechneten Aufwendungen von 15 600 000 bezw. 11 200 000 ℳ., welche bei Einführung einer selbstthätigen Kuppelung jährlich zu machen wären, können als unerschwinglich nicht angesehen werden. Die Vereinsverwaltungen verwenden nach den Angaben der Statistik vom Jahre 1898 für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel jährlich mehr als 218 500 000 ℳ. und durch die Erneuerung der Güterwagenkuppelung würde diese Summe nur zeitweilig eine Erhöhung von 7 bezw. 5 $\frac{1}{8}$ erfahren. Die aufzuwendenden Kosten können also kein Hinderniss sein, eine als zweckmässig befundene selbstthätige Kuppelung zur Einführung zu bringen.

Die in Budapest tagenden Techniker haben nun der ganzen Angelegenheit vollstes Verständniss entgegengetragen und ihre Ansichten mit grosser Stimmenmehrheit zu dem Beschluss vereinigt, dass weder die technischen noch die finanziellen Schwierigkeiten der allgemeinen Einführung einer selbstthätigen Wagenkuppelung unüberwindlich sind und dass es zur Herbeiführung grösserer Sicherheit des Betriebes und der Bahnbediensteten dringend wünschenswerth ist, wenn der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, unter Fortsetzung der eingeleiteten Versuche, nunmehr der praktischen Durchführung einer selbstthätigen Kuppelung mit Entschiedenheit nähertritt.

Die Technikerversammlung hat ferner bei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins den Antrag gestellt, den Gegenstand auf die Tagesordnung der diesjährigen — Strassburger — Vereinsversammlung zu setzen, damit, wenn diese dem Beschluss zustimme, auch die Regierungen des Vereinsgebietes der Angelegenheit ihr warmes Interesse entgegenbringen und sie nach Möglichkeit fördern möchten.

Wir können mit Befriedigung feststellen, dass die Technikerversammlung beim Verein das gewünschte Entgegenkommen bereitwillig gefunden hat. Der vom k. k. Hofrath, Generaldirektor Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) namens der Techniker gestellte Antrag: „Die Versammlung nimmt den Bericht der Technikerversammlung zur Kenntniss, spricht auch ihrerseits den Wunsch aus, dass die Versuche mit selbstthätigen Kuppelungen in grösserem Umfange fortgesetzt werden mögen und sieht dem Ergebnisse derselben mit besonderem Interesse entgegen", ist von der Vereinsversammlung einstimmig zum Be-

schluss erhoben worden, nachdem auch noch von anderer berufenster Seite die Nothwendigkeit der Ausführung weiterer Versuche zum Zwecke der Einführung einer selbstthätigen Kuppelung betont und darauf hingewiesen wurde, dass die jetzige Kuppelung den an sie gestellten Anforderungen auf die Dauer nicht mehr zu entsprechen vermöge und dass die Einführung einer neuen Konstruktion unbedingt in Aussicht genommen werden müsse. Die Versammlung hat es der geschäftsführenden Verwaltung überlassen, nunmehr den technischen Ausschuss mit der weiteren Verfolgung dieser Angelegenheit zu betrauen und ihn zu ersuchen, Vorschläge über die zweckmässigste Art und Weise zu machen, wie die von den Vereinsverwaltungen in grösserem Umfange anzustellenden und fortzusetzenden Versuche vorzunehmen seien.

Hoffentlich werden nicht viele Jahre vergehen, dass die Frucht der Arbeiten des technischen Ausschusses der so schwer gefährdeten Bedienstetenklasse, in deren Interesse in erster Linie die Beschlüsse gefasst sind, zu Gute kommen wird. Gleichzeitig wird damit eine Verbesserung veralteter Einrichtungen getroffen sein, die sie mit den Verbesserungen, die auf anderen Gebieten gemacht sind, wieder auf eine Stufe bringt. Auch der Geldpunkt wird, wie wir zeigten, überwindlich sein.

Der Schnellzugverkehr in Frankreich, England und Deutschland.

Den in Nr. 74 d. Ztg. enthaltenen Aufsatz „Zuggeschwindigkeiten auf amerikanischen, englischen, französischen und deutschen Eisenbahnen" hat das in Paris erscheinende „Journal des Transports" in seiner Nr. 41 vom 13. Oktober d. J. in einem längeren, die Zahlenangaben und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen richtig wiedergebenden Auszuge zur Kenntniss seiner Leser gebracht und dabei gewissermaassen als Grund für die Veröffentlichung wörtlich angeführt: „Le caractère précis de l'article nous incite à en reproduire la traduction, d'autant qu'il présente les choses sous un jour nouveau." Unsere Ausführungen bezweckten, darzuthun, wie die Leistungen der Eisenbahnverwaltungen in der Ausgestaltung ihres Schnellzugverkehrs richtig mit einander verglichen werden müssen und dass es dabei nicht genügen könne, je immer nur den am schnellsten gefahrenen Zug jeder Bahnlinie in Betracht zu ziehen. Irgend welche Andeutungen, dass gegen diese Ausführungen Einwände zu erheben seien, sind bei jener Besprechung nicht gemacht worden. Es ist dies aber nachträglich in einem zweiten Aufsatze, den das geschätzte Pariser Blatt in seiner Nummer vom 20. Oktober über den Gegenstand gebracht hat, geschehen. Darin lehnt das Blatt zunächst jede Verantwortichkeit für die Richtigkeit der in unserem Artikel aufgestellten Behauptungen ab und sucht die Wiedergabe des Aufsatzes damit zu entschuldigen, dass es lediglich das französische Publikum hätte auf dem Laufenden erhalten wollen über die Vorurtheile, in denen seine Nachbarn und Rivalen befangen seien, und wie diese die Fahrpläne misshandelten (torturer les horaires), um daraus willkürlich den unmöglichen Beweis der Ueberlegenheit ihrer Eisenbahnen herzuleiten.

Einen Versuch, diese einigermaassen gereizte Sprache irgendwie zu rechtfertigen und insbesondere zu begründen, inwiefern unsere Ausführungen entstellt seien, macht das „Journal des Transports" ebenso wenig, wie es irgend welchen Zahlennachweis dafür erbringt, dass von uns mit den Zeitangaben der Fahrpläne in willkürlicher Weise umgegangen sei, um daraus unzutreffende Schlüsse zu ziehen. Wörtlich wird dann von dem Blatte wie folgt fortgefahren: „Nichtsdestoweniger geht aus den von der ‚Vereinszeitung' selbst gelieferten Ziffern das beredte Zugeständniss der wirklichen Ueberlegenheit der französischen Geschwindigkeiten hervor; denn die deutsche Zeitung stellt — mit einem Anflug von Verdruss — fest, dass ‚le Sud Express quotidien, qui parcourt 783 kilom. en 8 h. 59 y compris six arrêts, et qui, par conséquent, a une vitesse moyenne de 87 kilomètres 2 à l'heure, s e r a i t bien le train le plus rapide du monde'. Ce conditionnel est fort amusant: en réalité, le Sud Express e s t le train le plus rapide du monde." Jedenfalls ist es unrichtig, dass von unserer Seite nur widerwillig zugegeben sei, der Südexpresszug wäre auf der Strecke Paris-Bayonne als der schnellste Zug d e r W e l t anzusehen; es hat dies von uns vielmehr nur als möglich oder als wahrscheinlich hingestellt werden können, da ohne eine eingehende langwierige Prüfung aller a m e r i k a n i s c h e n Fahrpläne ein abschliessendes Urtheil unmöglich ist, ob auch in Amerika keine höhere Fahrgeschwindigkeit als die des Südexpresszuges wirklich erreicht wird.

Weiter hat das Pariser Blatt geglaubt, zwei in unserem Artikel enthaltene Irrthümer klarstellen zu sollen. Wir hatten angeführt, dass die Reisenden des Südexpresszuges einen Zuschlag von 50 % zu dem gewöhnlichen Schnellzugfahrpreise I. Klasse zu zahlen hätten, während nach der Annahme des „Journal des Transports" dieser Zuschlag auf der französischen Strecke nur mit 5 Fr. bei Entfernungen von 300 km und mit 10 Fr. bei grösseren Entfernungen berechnet werde. Unsere erstere Angabe stützt sich auf den von der Internationalen Schlafwagengesellschaft herausgegebenen „Guide officiel" für Juni 1900, wo es auf S. 125 wörtlich heisst: „Que les suppléments à payer pour l'usage du Sud Express sont fixés à 50 p. c. du montant du billet de Chemin de fer." Die von uns weiter eingezogenen Erkundigungen haben nun allerdings ergeben, dass die Schlafwagengesellschaft ihre Zuschlagtaxe für Benutzung des Südexpresszuges s e i t J u l i d. J. geändert hat; unsere Anführung war daher allerdings z u r Z e i t n i c h t m e h r r i c h t i g.

Ferner stellt das französische Blatt aus, dass bei unseren Vergleichungen ein sehr schnell gefahrener Luxuszug Paris-Calais, der die 298 km lange Strecke in 3 Stunden 15 Min., darin ein Aufenthalt von 5 Minuten in Amiens einbegriffen, mit einer Reisegeschwindigkeit von 97 km in der Stunde zwischen Paris und Amiens und von 91,9 km zwischen Amiens und Calais zurücklege, ganz ausser Betracht gelassen sei. Hierauf ist indessen zu bemerken, dass unsererseits dieser Zug absichtlich nicht berücksichtigt worden ist, weil er gar nicht regelmässig verkehrt hat. Im Sommerfahrplan der französischen Nordbahn für 1900 ist der Zug nur als train facultatif mit dem Vermerk „Ce train ne sera pas mis en marche jusqu'à nouvel avis" aufgeführt, und die gleichen Angaben sind auch in allen vom Juli bis Oktober d. J. erschienenen Wochenausgaben des französischen „Indicateur des Chemins de fer (Indicateur Chaix)" auf Seite 148 enthalten. Es durfte daher unsererseits angenommen werden, dass der Reiseverkehr von Frankreich nach England in dem verflossenen Sommer nicht erheblich genug gewesen ist, um die Ablassung des Zuges als lohnend erscheinen zu lassen. Inzwischen ist uns denn auch von zuständiger Stelle bestätigt worden, dass der Zug zwar im letzten Winter dreimal wöchentlich, im verflossenen Sommer aber gar nicht verkehrt hat.

Das „Journal des Transports" gefällt sich darin, seine Besprechung mit den stolzen Worten zu schliessen: „Man kann natürlich nicht sagen, dass die Geschwindigkeit unserer Express-

züge niemals übertroffen werden wird. Aber es ist doch so viel sicher, dass es Frankreich ist, welches in diesem Augenblick den ‚Rekord‘ der Schnelligkeit besitzt. Das muss die ganze Welt anerkennen und das leidet keine weitere Erörterung.“ Diese Behauptung ist, soweit nur europäische Eisenbahnen in Betracht kommen, zur Zeit gewiss zutreffend. Die Ueberlegenheit der französischen Bahnen in der Ausgestaltung ihres Schnellzugverkehres über die englischen und die deutschen Eisenbahnen wird aber damit allein nicht begründet, da hierbei ausser der Geschwindigkeit auch die Zahl der schnellsten Züge in Betracht kommt.

W. S.

Die einheitliche anderweite Regelung der Stückgutbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen vom Standpunkte der Wagenbenutzung und Wagenausnutzung.

In dem die einheitliche anderweite Regelung der Stückgutbeförderung behandelnden Aufsatz in Nr. 86 dieser Zeitung werden unter E. die voraussichtlich günstigen Wirkungen der durch die anderweite einheitliche Regelung der Stückgutbeförderung erfolgenden Verladeweise besprochen.

Es wird von Interesse sein, die Wirkungen auch vom Standpunkte der Wagenbenutzung und Wagenausnutzung aus zu betrachten. Danach ergibt sich, dass der neuen Verladeweise (bayerischen Systems) nicht unerhebliche, recht beachtenswerthe Mängel anhaften.

Zunächst wird die seit 10 Jahren stetig fallende durchschnittliche Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen weiter herabgedrückt werden. Die nach dem eingangs erwähnten Aufsatz angestellten Ermittelungen haben für jeden nach der neuen Verladeweise behandelten Wagen eine durchschnittliche Verminderung der Gewichtsausnutzung „von etwa 200 bis 300 kg“, sagen wir rund 260 kg, ergeben. Das bedeutet allein im Staatsbahn-Wagenverbande bei einem täglichen Bedarf von rund 20 300 Stückgutwagen*) eine tägliche Minderausnutzung von rund 5 200 t. Statt 20 300 Stückgutwagen werden bei einer Durchschnittsbelastung von 2 000 kg*) jedes Stückgutwagens rund 2 600 Wagen täglich mehr für die Stückgutbeförderung in Anspruch genommen werden und dem Ladungsverkehr entzogen.

Nun hat, da eine Tonne Stückgut durchschnittlich 133 km durchläuft und die tägliche Leistung eines Güterwagens etwa 55 km beträgt (Statistik des V. D. E.-V. v. 1898), ein Stückgutwagen eine durchschnittliche Umlaufszeit von etwa $2^1/_2$ Tagen. Die am ersten Tage mehr in Anspruch genommenen 2 600 Wagen werden demnach erst am Ende des 3. Tages wieder verfügbar. Es werden mithin durch das neue System der Stückgutbeförderung $2\,600 \cdot 2^1/_2 = 6\,500$ mehr Stückgutwagen in Anspruch genommen werden als bisher, eine Zahl, die grösser ist, als der gesammte Bedarf eines Tages an bedeckt gebauten Wagen des verkehrsstärksten preussischen Direktionsbezirkes. Im ganzen Verkehrsverbande wird die Zahl noch grösser.

Diese 6 500 Wagen müssen bei der nach und nach erfolgenden Einführung des neuen Umladesystems dem Ladungsverkehr nach und nach entzogen werden, und dies wird erheblich zur Verschärfung des Wagenmangels beitragen.

Des weiteren ist, trotz der nach eingangs erwähntem Aufsatz im besprochenen Bezirk (Frankfurt) ersparten einmaligen Umladungen, im jetzigen Bereiche des neuen Umladeverfahrens doch keine raschere Beförderung erzielt worden! Was folgt daraus? Dass die Güter und Wagen sich auf weniger Umladestellen des neuen Verfahrens ebensolange aufgehalten haben, als bisher auf der grösseren Zahl Umladestellen des früheren Umladeverfahrens. Güter und Wagen werden demnach von jeder Umladestelle neuen Systems länger festgehalten, als von den nach dem früheren System mit festen Kurswagen arbeitenden Umladestellen. Jede neue Umladestelle neuen Systems wirkt also mehr Umlauf hemmend.

Dies dürfte darin seinen Grund haben, dass das neue Verfahren vollständig seinen Werth verliert, wenn nicht zur Erzielung „geschlossener Stückgutwagen auf weiteste Entfernungen“ das Gut möglichst lange angesammelt wird. Die Folge ist die anscheinend unerwartet eingetretene Verlangsamung der Beförderung des Gutes neben der Umlaufverzögerung der Wagen.

Der Grundsatz der Bildung geschlossener Stückgutwagen auf „weiteste Entfernung“ wird für viele Umladestellen überdies ein sehr dehnbarer Begriff werden. Die Züge werden sich ja wohl so legen lassen, dass für einzelne Hauptumladestellen günstige Ladezeiträume erzielt werden, in denen der Zahl, Richtung, Ankunft- und Abfahrtzeit nach wohl berechnete Züge und Gütermengen zugleich zur Behandlung eintreffen. Die zwischenliegenden kleineren Umladestellen müssen die Züge dann aber so nehmen, wie sie liegen. Wenn sie „weiteste Entfernungen“ erzielen wollen, müssen sie die Güter länger festhalten und ansammeln, was Transportverzögerungen herbeiführt, oder sie müssen sich mit weniger weiten Entfernungen für Abrichtung geschlossener Stückgutwagen begnügen, was wiederum entgegen dem Zweck des neuen Systems die Zahl der Umladungen vermehrt und damit erst recht zu Wagenumlauf- und Beförderungsverzögerungen führt.

Die Angabe, dass sich im Mai und September 1899 in 40 % bezw. 38 % der Wirkung der preussisch-bayerischen und preussisch-sächsisch-südwestdeutschen Dienstanweisung unterworfenen Verkehrsbeziehungen eine Verringerung der mittleren Umladezahl gegen das frühere Verfahren ergeben hat, erscheint demnach erst dann in richtigem Lichte, wenn auch ermittelt und angegeben wird, in wieviel Prozent der Fälle eine gleiche Zahl Umladungen oder sogar eine Vermehrung gegen das frühere System stattfand — was nach obiger Ausführung sehr wohl durch die kleineren Umladestellen neuen Systems verursacht werden kann — und wenn dargethan wird, wie sich die Innehaltung der Lieferfristen in den beiden verglichenen Zeiträumen zu einander stellt.

Beiläufig sei bemerkt, dass dem neuen System der weitere Uebelstand anhaften dürfte, dass bei steigendem Versand eines Versandgebietes die Umladungen auf entferntere, unvorbereitete Umladestellen abgewälzt werden, um bei nachlassendem Versand auf die näher gelegenen Umladestellen zurückzufluthen.

Werden ferner zu viele Umladestellen neuen Systems eingerichtet, was an jeder Station mit abzweigender Bahnlinie geschehen könnte, so vertheilen sich zwar die Umladungen, aber es finden deren zu viele statt. Richtet man weniger Umladestellen ein, so wird man auf ihnen bald die Erweiterungsbauten vornehmen müssen, die auf den jetzigen zu entlastenden Umladestellen nicht vorgenommen werden konnten oder erspart werden sollten.

Gegenüber den besprochenen Nachtheilen ist nur der eine Vortheil von lokaler Wirkung hervorgehoben, dass einige Umladestellen erheblich (etwa 20 %) entlastet seien. Eine Erörterung darüber, ob alle betheiligten Umladestellen in gleicher Weise entlastet wurden oder in welchem Umfange die Ersparniss an Arbeit und Arbeitern auf andere Umladestellen abgewälzt wurde, hat nicht stattgefunden.

Essen a. d. Ruhr. v. Jaworski.

*) Ohne Berücksichtigung, dass sich darunter die Eilgut- und eine Anzahl Viehwagen befinden.

Reform des Verrechnungswesens.

Betrachtungen auf den Vortrag des k. k. Regierungsrathes Ritter v. Loehr.

Der in der Nr. 77 d. Ztg. besprochene Vortrag des Direktionsabtheilungs-Vorstandes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, des k. k. Regierungsrathes Ritter v. Loehr, musste in allen betheiligten Kreisen den nachhaltigsten Eindruck hervorrufen; er musste befruchtend einwirken auf alle jene Elemente des Eisenbahndienstes, welchen die wenig dankbare Aufgabe der Verkehrskontrole obliegt. Die beherzigenswerthen Winke, welche in dem Loehr'schen Vortrage enthalten sind, mussten sie zu einer Thätigkeit in der Richtung anspornen, eine Reform des Kontroldienstes anzubahnen, welche diesen Dienst vereinfachen, die übermässigen Kosten desselben wesentlich herabsetzen sollen, ohne dass dadurch der Wirksamkeit der Kontrole auch nur im

geringsten Abbruch geschehe, ja dieselbe womöglich noch vervollkommne.

Auch die Verfasser dieser Anregnng haben sich mit diesem Problem beschäftigt und sind zu Ergebnissen gelangt, welche im nachstehenden beleuchtet werden sollen. Die Studie nmfasst keineswegs die ganze Frage, welche Herr v. Loehr aufgerollt hat, doch wäre es schon ein grosser Gewinn, wenn es gelänge, in einer wichtigen Einzelfrage eine dem obenbezeichneten Ziel sich annähernde Reform zu verwirklichen. Es handelt sich um das Rechnungswesen, welches derzeit bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen einen so ungeheuren und dabei überaus schwerfälligen Apparat erfordert.

Wie ist es nun möglich, einzelne belastende Bestandtheile dieses Apparates zn entfernen, ohne den Gang der Maschinerie zu beirren, ja durch Ersetzung dieser Bestandtheile durch andere einfachere Glieder die Maschinerie besser und verlässlicher zu gestalten? Für den Kontrolbeamten scheint diese Lösung auf den ersten Blick sehr einfach: man lässt die Kartirung entfallen und prüft die Transportgebühren auf Grund der von den Stationen allmonatlich einzusendenden Rechnungen. Die Idee ist nicht neu. Schon im Jahre 1874 hat die österreichische Nordwestbahn auf ihren Linien im Lokalverkehre diese Reform eingeführt. Wenn aber trotz der Erfahrungen der 26 Jahre, welche seither verflossen sind, sich noch keine andere Eisenbahnverwaltung gefunden, welche dieses System angenommen hat, so müssen demselben Mängel anhaften, welche die Einführung dieser Reform im Interesse der Wirksamkeit der Kontrole nicht räthlich erscheinen lassen. Und dem ist auch thatsächlich so. Der Hauptübelstand dieses Systems liegt in der Unverlässlichkeit. Die Frachtberechnung hat bei diesem System einzig und allein die von den Stationen eingesendeten Rechnnngen als Grundlage. Und die Rechnnngen — sollen sie nicht bis zur Unmöglichkeit mit Rubriken überladen werden — können unmöglich alle jene Anhaltpunkte bieten, welche zur richtigen Berechnung der Transport- und Nebengebühren nothwendig sind. Ohne uns in tiefgehende Erörterungen über diese, jedem Kontrolbeamten sattsam bekannte Thatsache einzulassen, sei nur daran erinnert, dass beispielsweise Eisen- oder Spezereiwaaren, von welchen auf einem Frachtbriefe oft auch 20—50 verschiedenen Waarenklassen angehörende Güter verzeichnet sind, unmöglich dem Inhalte nach in die Rnbriken gezwängt werden können, dass aus den Rechnungen auch nicht zu entnehmen ist, ob ein Gut etwa auf einer Zwischenstation nachgewogen und welches Gewicht etwa hierbei ermittelt wurde, ob die amtliche Nachwage vom Aufgeber verlangt worden war usw.

Auf welche Weise liessen sich nun diese Uebelstände beseitigen, damit es ermöglicht werde, das System der Nordwestbahn ohne Schaden sich anzueignen, ja die umfangreichen Rechnungen, welche mit diesem System verbunden sind, auf das Wesentlichste zu vereinfachen? Dergestalt, dass die Frachtbriefe, geradeso wie es seitens der Post geschieht, der Partei nicht ausgefolgt, sondern von den Stationen zurückgehalten und der Kontrole eingesendet werden. Ja, die Frachtbriefe in der Form, wie sie hente bestehen, sollen znrückgehalten werden, aber der Partei soll dennoch ein Begleitpapier eingehändigt werden, welches mit dem Frachtbriefe gleichwerthig ist und welches ihr den Frachtbrief selbst vollständig entbehrlich macht. Der neue Frachtbrief soll nämlich eine Art Anhang erhalten, welcher bereits vom Aufgeber ausgefüllt wurde und sämmtliche Angaben des Frachtbriefes enthält — hier tritt zum Theile das ein, was Herr v. Loehr von der Ueberwälzung gewisser Theile der Abfertigung anf das Publikum gesagt hat; dieser Anhang wird nach Entrichtung der Frachtgebühren vom eigentlichen Frachtbriefe abzulösen und der Partei auszufolgen sein —. Die Vortheile dieser Reform liegen auf der Hand.

Bei der sorgfältigsten Ausfertigung der Karten kommen Fehler in der Bezeichnung der Waaren und andere auf die Berechnung bezüglichen Angaben vor, welche zunächst Ausrechnungsmängel, in weiterer Folge aber Erläuterungen von Seiten der Rechnungsleger und Reklamationen von Seiten der Partei zur Folge haben, deren Erledigung bei jeder Eisenbahnverwaltung ein ganzes Heer von Beamten erfordert. Wie wesentlich könnte daher die Snmme aller dieser Arbeiten sowohl für die Eisenbahn, als anch für die Partei verringert werden, wenn die Kontrole unmittelbar bei der Abrechnung über die wichtigste Urkunde derselben, den Frachtbrief, verfügt. Um die Vortheile der Reform in das richtige Licht zu rücken, müsste die Statistik herangezogen werden, deren Ziffern in dieser Beziehung überaus beredt wären. Für diesmal soll nur die erste Anregung geboten worden sein, welche vielleicht zur Erreichung des von allen angestrebten Zieles der Vereinfachung und Verwohlfeilerung des Kontroldienstes beiträgt.

Anm. d. Schriftl. Vorstehende „Betrachtungen“ haben die Herren Jakob Sátory und Béla Villax, beide Kontrolore der königlich ungarischen Staatsbahnen, zum Verfasser. Wir übergeben die Arbeit hiermit unserem Leserkreis als ein erneutes Zeichen für die von allen Seiten lebhaft empfundene Reformbedürftigkeit des Abrechnungswesens. Die Durchführung der Vorschläge würde in Deutschland eine Abänderung der handelsgesetzlichen Bestimmungen über den Frachtbrief zur Voraussetzung haben, da nach den §§ 435 und 436 des Handelsgesetzbnches für das Deutsche Reich an die Auslieferung des Frachtbriefs an den Empfänger bestimmte rechtliche Folgen geknüpft werden. Die Vorschläge bewegen sich übrigens in ähnlicher Richtung, wie die in Nr. 70 des Jahrgangs 1899 mitgetheilten Vorschläge eines preussischen praktischen Verkehrsbeamten. Vielleicht liesse sich in einem engeren Verkehrsgebiet, wie etwa dem der ungarischen Staatsbahnen, wenn dort gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen, für den Binnenverkehr ein Versuch mit dem vorgeschlagenen Verfahren machen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Regelmässige Milchbeförderung gegen Frachtstundung. Während bislang für die regelmässige vertragliche Beförderung von Milch, Sahne, Buttermilch und Molken durch die einzelnen Direktionstarife für die im Kilometerzeiger nicht aufgeführten Verkehrsstellen besondere Frachtsätze veröffentlicht werden mussten, ist die betreffende Angelegenheit durch einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. November d. J. bei den prenssischen Staatsbahnen einheitlich dahin geregelt worden, dass von und nach solchen Stationen und Haltepunkten in freier Strecke, die im Kilometerzeiger nicht verzeichnet sind, die Entfernungen der nächst vorgelegenen Gütertarifstation znzüglich der besonders zu ermittelnden Entfernung zwischen dieser und der Milchverkehrsstelle der Frachtberechnnng zu Grunde zu legen sind. Die „Bedingungen für die regelmässige Beförderung von Milch“ sollen alljährlich mindestens einmal im „Reichsanzeiger“ veröffentlicht werden. Die erforderlichen Tarifänderungen sind zum 1. Januar 1901 durchzuführen.

— Bruch von Gusswaaren beim Eisenbahntransport. Auf eine Eingabe des Vereins deutscher Eisengiessereien, welche Beschwerden über den durch Bruch der Gusswaaren beim Eisenbahntransport erwachsenden Schaden Ausdruck gab, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten erwidert, dass die Anwendung besonderer Vorsicht beim Rangiren der mit leicht zerbrechlichen Waaren beladenen Wagen den Dienststellen wiederholt zur Pflicht gemacht ist. Hierfür genügt es, wenn auf den Wagen die Waaren selbst bezeichnet werden. Nach den im deutschen Eisenbahnverkehrsverbande geltenden Bestimmungen werde daher den Absendern von Wagenladungsgütern die Beklebung der beladenen Wagen mit weissen Plakaten gestattet, die den Namen des Absenders, die Bezeichnung der Waaren, das Gewicht der Ladnng, die Nummer des Wagens und die Bestimmungsstation im schwarzen Anfdruck enthalten. Weitere Vermerke, wie insbesondere der Zusatz: „Vorsichtig rangiren!“ bei Sendung von Eisengusswaaren, sind zur Vermeidung weitgehender Bernfnngen nicht zugelassen; auch ist ein Bedürfniss hierfür im vorliegenden Falle nicht anzuerkennen.

— Die Hümmlinger Kreisbahn. Im Anschluss an den in Nr. 81 d. Ztg. erschienenen Aufsatz des Geheimen Regierungsraths von Heimburg über die Kleinbahn Cloppenburg-Lindern theilen wir nachstehend über die Hümmlinger Kreisbahn einige nähere Angaben mit. Die Hümmlinger Kreisbahn zweigt von der Hauptbahn Osnabrück-Emden (der alten hannoverschen Westbahn) bei der nördlich von Meppen belegenen Station Lathen in östlicher Richtung ab. Die 28 km lange, für Personen- und Güterbeförderung geschaffene Bahn von 0,75 m Spurweite wurde am 14. August 1898 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Sie hat einen Kostenaufwand von 440 000 ℳ, d. i. auf 1 km Betriebslänge 15 700 ℳ erfordert. Die wichtigsten, an der Linie gelegenen Orte sind vier Dörfer, nnter denen Sögel, der Sitz der Kreisverwaltung, und das nahe an der oldenburgischen Grenze belegene Werlte die bedeutenderen sind. In Lathen wnrde ein 2 km langes Anschlussgleis an den Dortmund-Emskanal hergestellt. Als Anlagekapital wurden aufgebracht: 160 000 ℳ von der Staatsregierung als Betheiligung an dem

Unternehmen und 17 500 *M.* von Privaten zur freien Verfügung. Der Rest von 292 000 *M.* wurde als Darlehen von der Provinzialverwaltung zu jährlich 2,65 % Zinsen und 0,5 % Tilgung bewilligt. Die Höhe der oben angegebenen kilometrischen Baukosten stimmt ziemlich genau mit den für die Kleinbahn Cloppenburg-Lindern aufgewandten Kosten überein, welche in dem oben angeführten Aufsatze auf 16 000 *M.* für 1 km berechnet sind und bei deren Aufwendung ganz ähnliche örtliche Verhältnisse in Betracht kamen. Die Betriebseinnahmen haben in den ersten drei Monaten, und zwar aus dem Personenverkehr 8 500 *M.*, dem Güterverkehr 4 210 *M.* und aus sonstigen Quellen 360 *M.* betragen, zusammen 13 070 *M.* Auf das Jahr berechnet wären es rund 52 300 *M.*, so dass nach Abzug der Betriebskosten (die nach den Erfahrungen sich einschliesslich der Rücklagen in den Tilgungsfonds nicht höher als auf 40 000 *M.* oder für 1 km auf 1 430 *M.* stellen werden) ein Ueberschuss von 12 300 *M.* sich ergibt, welcher hinreicht, das Baukapital von 440 000 *M.* bereits im ersten Jahre mit 2,8 % zu verzinsen. Dieses Ergebniss wird sich voraussichtlich in den folgenden Jahren günstiger erweisen, wenn sich einmal die Bewohner an die Benutzung der Bahn gewöhnt haben werden.

Somit hat auch diese Anlage den Beweis dafür erbracht, dass es wohl möglich ist, einer dünnbevölkerten, keinerlei Industrie besitzenden Gegend den Nutzen und Segen einer lebensfähigen Bahn zu verschaffen, wenn diese nur den Verkehrsverhältnissen entsprechend mit thunlichster Sparsamkeit gebaut und betrieben wird.

— **Aus dem oldenburgischen Landtage.** Der am 4. Dezember zusammengetretene Landtag ist durch den Minister Willich mit einer Programmrede eröffnet worden, deren auf die Eisenbahnen bezüglicher Theil dahin lautet, dass die vom Landtage bereits beschlossenen Vorarbeiten für eine Reihe von neuen Strecken eingeleitet und die Verhandlungen mit den betheiligten Kommunalverbänden im Gange seien. Doch müsse bei der Bedeutung der Eisenbahneinnahmen für die gesammte Finanzlage des Staates der Bau unrentabler Strecken vermieden werden, und es werde deshalb zu erwägen sein, ob nicht durch den Erlass eines Kleinbahngesetzes und die Gewährung staatlicher Zuschussleistungen der Bau der Bahnen von rein örtlicher Natur gefördert werden könne.

— **Eisenbahnbeamtenverein zu Bromberg.** Am 7. November ist auch in Bromberg ein Eisenbahnbeamtenverein gegründet worden, dem bereits 1 728 Mitglieder beigetreten sind, obwohl einstweilen nur die in Bromberg und seiner nächsten Umgebung wohnenden, im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung stehenden Beamten und Arbeiter — letztere, soweit sie bereits ein Jahr im Dienste der Verwaltung stehen — in ihn aufgenommen werden. Der Zweck des Vereins soll sein: 1. Bildung eines Vereinsbeiraths zur Ertheilung von Rath in schwierigen Wirthschafts- und Rechtsangelegenheiten; 2. Einrichtung einer Vereinsbibliothek; 3. Veranstaltung geselliger Zusammenkünfte. Zum Vorsitzenden des aus 16 Mitgliedern zusammengesetzten, zur Hälfte aus Beamten und zur Hälfte aus Arbeitern bestehenden Vorstandes ist Eisenbahndirektor Vosskühler, Vorstand der Maschineninspektion in Bromberg, gewählt worden.

Nach den zahlreichen Beitrittserklärungen wird den gemeinnützigen Bestrebungen des neuen Vereins von den in Bromberg beschäftigten Eisenbahnbediensteten ein ausserordentliches Interesse entgegengebracht.

— **Genesungsheim.** Der von uns wiederholt und zuletzt in Nr. 88 d. Ztg. besprochene Plan der Errichtung eines Genesungs- und Erholungsheims für die Beamten der preussischen Staatsbahnverwaltung scheint trotz der lebhaften Befürwortung, welche er aus den Kreisen der Bahnärzte gefunden hat, noch immer nicht recht Boden gewinnen zu wollen. Aus einer in den „D. Verkehrsbl.“ veröffentlichten Mittheilung ersehen wir, dass der Lokomotivführerverein und der Verein der mittleren Beamten ihre Theilnahme an diesem Unternehmen versagen, weil sie für ihre Mitglieder die Herstellung eines besonderen Heims beabsichtigen. Hoffentlich wird der Deutsche Eisenbahnbeamten-Verein sich durch diesen ersten Misserfolg nicht entmuthigen lassen und seine dem gemeinsamen Besten aller Beamtenklassen gewidmeten Bestrebungen auch nach dieser Richtung fernerhin zur thatkräftigen Geltung bringen.

— **Die Neu- und Umbauten von Wasserstrassen,** welche nach der neuen Kanalvorlage, deren Inhalt von der Presse bereits mehrfach erörtert ist, in Aussicht genommen sind, umfassen folgende Längen. Nach einem Vortrage, den Major a. D. Kurs im Posener Provinzialverein für Hebung der Binnenschifffahrt gehalten hat, sollen an Neubauten zur Ausführung kommen: der Rhein-Weser-Elbekanal mit 365 km Länge, seine Zweigkanäle mit 89 km, der Berlin-Stettiner Grossschiffahrtsweg, neuer Theil, mit rund 56 km und vielleicht auch der masurische Schifffahrtskanal mit rund 100 km Länge. An grösseren Umbauten soll die neue Kanalvorlage vorsehen einige Verbesserungen des Kanals Dortmund-Emshäfen auf der rund 118 km langen Strecke Dortmund-Bevergern, die Kanalisirung der Weser von Hameln bis Bremen mit rund 210 km Länge, die zu verbessernden Theile schon bestehender Wasserstrassenstrecken des Grossschifffahrtsweges Berlin-Stettin mit rund 44 km Länge. Ferner soll von der Oder eine Strecke von 366 km von der Mündung der Glatzer Neisse bis Fürstenberg verbessert werden. Es sollen die Warthe von der Einmündung der Netze an und die Netze einschliesslich des Bromberger Kanals auf eine Länge von rund 224 km eine Verbesserung erfahren. Sodann soll die Warthe von Zantoch bis Posen, welche Strecke 172 km lang ist, ebenfalls verbessert werden. Schliesslich soll eine Verbesserung des Pregels und der Aller auf im ganzen 20 km Länge zur Ausführung kommen. Es ist ferner dahin zu rechnen die Verbesserung, welche die Havel etwa von Brandenburg bis zu ihrer Mündung in die Elbe auf rund 115 km erfahren soll. Nach obigen Angaben lassen sich die Längen folgendermaassen ordnen. Das Verkehrsgebiet westlich der Elbe soll danach erhalten zunächst an Neubauten: 365 + 89 = 454 km, an verbesserten Wasserstrassen: 118 + 210 = 328 km. Das Verkehrsgebiet östlich der Elbe hingegen soll erhalten an neuen Wasserstrassen: 56 + 100 = 156 km, an verbesserten Wasserstrassen dagegen: 44 + 366 + 224 + 172 + 20 + 115 = 941 km. An neuen und verbesserten Wasserstrassen zusammen genommen würden demnach dem Verkehrsgebiete westlich der Elbe 782 km und dem Verkehrsgebiete östlich der Elbe 1 097 km zufallen.

— **Die Kohlenfrage** kam am 3. d. Mts. im Reichstage infolge der Interpellation eines bayerischen Centrumsabgeordneten zur Verhandlung. Die beiden preussischen Minister für Handel und Gewerbe und für öffentliche Arbeiten führten unter ausführlichen ziffernmässigen Darlegungen den Nachweis, dass die Regierung gethan habe, was sie thun konnte, dass insbesondere die Forderung eines Kohlenausfuhrverbots ungereimt sei und die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife nur die heimische Förderung schädigen, aber keine Abhilfe bringen werde. Zusammenfassend äussert sich über das Ergebniss die halbamtliche „Berl. Korr.“ unterm 4. d. Mts. folgendermaassen:

Die Kohlenfrage hat die parlamentarischen Vertretungskörper im Laufe der letzten Jahre wiederholt beschäftigt. Die Ursachen der in manchen Landestheilen herrschenden Kohlenknappheit und Kohlentheuerung sowie die Zweckmässigkeit der gegen sie etwa zu ergreifenden Maassnahmen sind bereits früher mannigfach erörtert und auf ihre Tragweite hin geprüft worden. Ein einzelnes durchgreifendes Mittel aber, um den in der Presse häufig übertriebenen Uebelständen zu begegnen, hat bisher von keiner Seite angegeben werden können. Auch die gestrige Verhandlung hat wohl zur Klärung des Problems manchen schätzenswerthen Beitrag geliefert, jedoch nicht dargethan, wo mit einer sicheren Aussicht auf Erfolg und ohne bedenklichen Eingriff in berechtigte Interessen der Reformhebel anzusetzen wäre. Dennoch darf man den Werth der Aussprache nicht unterschätzen. Aus ihr ging hervor, dass die Entwickelung der Kohlenkalamität von den zuständigen Organen der Regierung fortgesetzt aufmerksam verfolgt wird, aber auch, dass die bald von dieser, bald von jener Seite vorgeschlagenen Abhilfemaassnahmen, sofern sie überhaupt anwendbar sind, sich nicht von heute auf morgen verwirklichen lassen und nicht die gewünschte und erwartete Wirkung ausüben würden.

Der Kohlenmangel und die Kohlentheuerung sind in ihren letzten Ursachen durch ein Missverhältniss zwischen Angebot und Nachfrage hervorgerufen — wie der Abgeordnete Richter zutreffend hervorhob: die Kohlendecke ist zeitweilig zu kurz geworden. Diese Erkenntniss muss der Ueberzeugung Vorschub leisten, dass nicht ein einzelnes Heilmittel die Gesundung des deutschen Kohlenmarktes zu verbürgen vermag, sondern dass nur durch das Zusammenwirken der verschiedenen betheiligten Elemente den hervorgetretenen Uebelständen Einhalt geboten werden kann. In erster Linie wird darauf Bedacht zu nehmen sein, dass das Angebot an Kohlen in Zukunft der gewaltig gesteigerten Nachfrage in breiterem Umfange als bisher zu genügen vermag. Die Förderungsmenge des inländischen Kohlenmaterials ist, wie der Minister für Handel und Gewerbe darlegte, sehr beträchtlich gesteigert worden und wird in den nächsten Jahren infolge zahlreicher Neuanlagen weiter anwachsen. Zugleich sind der Einfuhr ausländischer Kohle mannigfache Erleichterungen gewährt worden. Mit besonderem Nachdruck wird immer wieder betont, dass das Angebot bedeutend grösser sein könnte, wenn nicht ein Theil der inländischen Kohlenförderung ins Ausland vergeben würde. Demzufolge wird gefordert, dass die noch bestehenden Ausnahmetarife für die Kohlenausfuhr beseitigt, womöglich sogar Kohlenausfuhrverbote erlassen werden. Die Zweischneidigkeit und praktische Nutzlosigkeit solcher Maassnahmen ist gestern erneut nachgewiesen worden. Es handelt sich hier um solche Eingriffe in die wirthschaftspolitischen Verhältnisse, die auf den ersten Blick unge-

mein verlockend erscheinen, bei eingehender Würdigung aber als eine bedenkliche Drangsalirung der einheimischen Kohlenindustrie und eine Schädigung zugleich der deutschen Kohlenkonsumenten sich herausstellen.

Viel angefochten ist auch der Vertrieb der geförderten Kohlen an die Abnehmer. In dieser Beziehung kann zweifellos noch manche Neuerung platzgreifen. In welcher Weise hierbei Hand anzulegen ist, haben die Minister für Handel und für öffentliche Arbeiten gestern angedeutet. Die Regierungen werden selbstverständlich nicht verabsäumen, was in ihren Kräften steht, zu thun, um den Wünschen der Konsumenten Rechnung zu tragen; ihre Mitwirkung wird sich jedoch in der Hauptsache darauf beschränken müssen, den staatlichen Grubenverwaltungen die neuen Wege vorzuzeichnen. Hingegen ist nicht einzusehen, wie der theilweise wucherischen Ausbeutung des Kohlenmarktes durch den Zwischenhandel von Staatswegen wirksam entgegengetreten werden soll, ohne die auf Angebot und Nachfrage sich aufbauenden Kohlenpreise in eine staatliche Schablone hineinzuzwängen. Das beste zur Bekämpfung des Kohlenwuchers wird allemal von den Verbrauchern selbst durch festen Zusammenhalt und eine geeignete Berufsorganisation geschehen können. Das Beispiel der von den Kohlenverkäufern gebildeten Organisationen lässt deren Bedeutung für die Aufrechterhaltung einer gleichmässigen Preislage erkennen. Es ist nicht zu leugnen, dass die Kohlensyndikate unter Umständen ihre Macht zu übertriebenen Preissteigerungen missbrauchen können. Die Möglichkeit solcher Folgen der Wirksamkeit der Kartelle und Syndikate wird daher im Auge zu behalten sein; zu einem unmittelbaren Vorgehen gegen das rheinische Kohlensyndikat fehlen aber bisher sowohl die Handhaben als auch der Anlass.

Soweit die „Berl. Korr.“. Die Reichstagsverhandlungen über die Frage sind noch nicht beendet. Wir werden in nächster Nummer auf sie zurückkommen.

— **Generalmajor Budde.** Verbürgten Zeitungsnachrichten zufolge wird der jetzige Chef der Eisenbahnabtheilung des grossen Generalstabes, Generalmajor Budde, alsbald aus seinem hohen militärischen Beruf ausscheiden, um die Leitung einer grossen Aktiengesellschaft für Waffen- und Munitionsherstellung zu übernehmen. In der Eisenbahnwelt wird man das Scheiden des genannten Herrn aus einem Wirkungskreise, in welchem er mit dem deutschen Eisenbahnwesen in fortdauernder lebhafter Berührung stand, allseitig mit Bedauern vernehmen. Wir haben erst vor kurzem eine treffliche Rede vor einem grösseren Kreise von Eisenbahnmännern mitgetheilt, in welcher General Budde auf die vaterländischen Aufgaben des Eisenbahnwesens hinwies. Seine umfassende und einschneidende Thätigkeit auf dem Gebiete der Fahrpläne für die Mobilmachung ist jedem Eingeweihten bekannt. Ein wirkliches Verdienst hat sich General Budde durch sein Eintreten für die neue Militärtransportordnung und insbesondere für die erhebliche Ermässigung des Militärtarifes bei der Beförderung von Mannschaften im Dienst erworben. Die tiefe Kenntniss des Eisenbahnwesens, auch in wirthschaftlicher und tarifarischer Beziehung, die er bei den Berathungen bekundete, fand damals allseitige hohe Anerkennung. Durch die liebenswürdige verbindliche Form, die er bei aller Entschiedenheit in der Sache immer beobachtete, erleichterte er die schwierigsten Verhandlungen. In aller Erinnerung ist die hervorragende Beredsamkeit, mit der er vor dem preussischen Abgeordnetenhause bei der Kanaldebatte die nothwendige Ergänzung des Eisenbahnnetzes durch Wasserstrassen auch vom Gesichtspunkte der Landesvertheidigung aus vertrat.

— **Personalnachrichten.** Die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung als Mitglieder von Eisenbahndirektionen angestellten Regierungsassessoren Spangenberg in Breslau, Grunow in Altona, Brunner in Stettin, Gustav Schultze in Cassel und Heiling in Kattowitz sind zu Regierungsräthen ernannt worden. — Eisenbahntelegrapheninspektor Schultze, Vorstand der Telegrapheninspektion in Frankfurt a/M., ist gestorben.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Ignaz Meyer, bisher in Emden, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Köln und der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Johannes Schaefer, bisher in Naumburg a. Saale, als Vorstand (auftrw.) der Betriebsinspektion nach Emden. — Dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Grossjohann in Berent ist die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst verliehen. — Ernannt sind: der Regierungsbaumeister Nacke in St. Johann-Saarbrücken zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor und der Regierungsbaumeister Halfmann in St. Johann-Saarbrücken zum Eisenbahnbauinspektor.

Oesterreich-Ungarn.

— **Begünstigung der ungarischen Zuckerausfuhr nach der Levante.** In Triest hat dieser Tage eine Versammlung des dortigen Vereins der Interessenten des Triester Zuckerhandels stattgefunden, in welcher der auf Anregung der ungarischen Staatsbahnen erstellte besonders ermässigte Tarif für die Beförderung von ungarischem Zucker über Budapest - Galatz nach den Häfen des schwarzen Meeres und der Levante den Gegenstand einer sehr lebhaften und erregten Aussprache bildete. In dem hierüber von der Direktion des genannten Vereins erstatteten Berichte wurde auf den grossen Wettbewerb hingewiesen, welchen Fiume dem Triester Hafen im Verkehre nach den Levantehäfen bereite. Die Ausfuhr von Fiume nach der Levante habe riesigen Umfang angenommen. Nunmehr habe sich eine neue Gefahr hinzugesellt in Gestalt des erwähnten kombinirten Tarifes, der unter Mitwirkung des Lloyd erstellt wurde. Die Direktion des Vereines habe im Vereine mit der Börsendeputation Schritte unternommen, um die drohende Gefahr zu beschwören. In der Erörterung wies der kommerzielle Direktor des Lloyd darauf hin, dass, falls der Lloyd auf den in Rede stehenden Gemeinschaftstarif nicht eingegangen wäre, der Wettbewerb der ungarischen Levante-Schifffahrtsgesellschaft, deren Linie sich bis Marseille erstrecke, sich gegen Triest geltend gemacht hätte. Die Versammlung beschloss, mit aller Beschleunigung einen Ausschuss zu wählen, welcher im Vereine mit den anderen Interessentenkreisen die Maassregeln erwägen soll, die geeignet sind, den schädlichen Wettbewerb zu bekämpfen. Dem Vernehmen nach sind die Interessenten bei der Regierung in dieser Angelegenheit bereits vorstellig geworden. Auch in der am 30. November d. J. abgehaltenen Sitzung des Staatseisenbahnraths haben die Vertreter von Triest diese Angelegenheit zur Sprache gebracht und nachdrücklichst um Abhilfe gebeten.

— **Der Verloosungsstreit der Buschtêhrader Bahn.** Der Prioritätenkurator dieser Bahn hat sich an die Direktoren der böhmischen Hypothekenbank und der böhmischen Industrialbank um die Ausarbeitung eines Gutachtens über den Verloosungsstreit der Buschtêhrader Bahn gewendet. In diesen Gutachten, die bereits fertiggestellt sind und dem Kurator übermittelt wurden, wird, wie verlautet, die Ansicht vertreten, dass die Buschtêhrader Bahn nach dem Wortlaute ihrer Obligationen nicht berechtigt sei, die verstärkten Verloosungen vorzunehmen.

— **Die Verbesserung der theoretischen Ausbildung des Eisenbahnpersonals** beschäftigt die Fachkreise Oesterreichs auf das lebhatteste. Bekanntlich stand diese Frage auch auf der Tagesordnung des in Paris abgehaltenen Eisenbahnkongresses. Bei der Berathung ergaben sich jedoch solche grundsätzlichen Verschiedenheiten in der Auffassung der Vertreter aus den einzelnen Ländern bezüglich der schulmässigen Ausbildung des Eisenbahnpersonals, dass man bemüssigt war, die Stellungnahme zu der Frage auf den nächsten Kongress zu verlegen. Ministerialrath Dr. Röll erstattete auf dem Pariser Kongress einen umfassenden Bericht über die Ausbildung des Eisenbahnpersonals in Oesterreich und gelangte auf Grund der österreichischen Verhältnisse zu nachstehenden Schlussfolgerungen: 1. Es empfiehlt sich, dem Eisenbahnwesen an den Universitäten und technischen Hochschulen grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden und an ersteren über Eisenbahnpolitik, Eisenbahnrecht, Eisenbahnverwaltungslehre und Tarifwesen, an letzteren über Eisenbahnbetriebswesen systematischen Unterricht zu ertheilen. 2. Es ist wünschenswerth, Eisenbahnfachschulen zur entsprechenden Vorbildung der Anwärter für Beamtenposten im mittleren Betriebs- und Verwaltungsdienst einzurichten und die Erlangung einer solchen Beamtenstelle davon abhängig zu machen, dass die betreffenden Anwärter die Studien an einer solchen Schule zurückgelegt haben. 3. Es ist zweckmässig, insolange keine Eisenbahnfachschulen zur Vorbereitung für den mittleren Eisenbahndienst bestehen, entweder allgemeine Fortbildungskurse oder besondere Kurse bei den einzelnen Verwaltungen zur theoretischen Schulung der Bediensteten einzurichten. 4. Es ist anzustreben, dass im Wege einer gemeinsamen Dienstordnung die Anstellungs- und Beförderungsbedingungen für die Bediensteten aller Bahnen eines Landes einheitlich geregelt sowie gleichartige Bestimmungen über die Schulung und die Prüfungen des Personals getroffen werden.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt die österreichische Regierung, in der nächsten Zeit eine Enquete über die Frage der Eisenbahnfachschulen einzuberufen und nach Maassgabe des Ergebnisses dieser Enquete die Entscheidung über die Errichtung solcher Fachschulen zu treffen.

— **Passive Klagelegitimation bei Frachtgeschäften.** Nach einer vor kurzem gefällten Entscheidung des Bezirks-

gerichts für Handelssachen in Wien kann bei Adressirung des Frachtbriefes „An A., zu Händen des B." nur A. als Empfänger betrachtet werden. Wenn auch die Mittheilung vom Eingang des Gutes an B. gerichtet wurde, dieser auch das Gut bezog und die darauf haftenden Fracht- und sonstigen Gebühren bezahlte, so wird B. dennoch nicht zum Empfänger im Sinne des Betriebsreglements. B. kann die Sendung nur als Bestellter des A. beziehen und ist keineswegs dadurch selbst in den Vertrag mit der Eisenbahn auf Grund des in Betracht kommenden Frachtbriefes eingetreten. Für Ansprüche der Eisenbahn gegen den Empfänger kommt daher nur dem A. die Passivlegitimation zu.

— **Haftung für Unfälle.** Am 5. August 1899 stiess in der Station K. ein Schnellzug in einen anderen, im Verschieben begriffenen Zug. In dem Schnellzuge befand sich ein Beamter der Staatsbahnen mit Frau und Tochter. Der Beamte wurde bei dem Anprall gegen den Fensterrahmen, seine Frau gegen die Abtheilwand und die Tochter von der Sitzbank zu Boden geschleudert. Während die Eltern schwere traumatische Neurosen erlitten, hatte der Unfall bei der 18jährigen Tochter zur Folge, dass eine in der Heilung begriffene Lungeninfiltration sich verschlimmerte. Die Familie erhob nun beim Handelsgericht eine Entschädigungsklage gegen die Bahn. Das Gericht verurtheilte, unter starker Herabminderung der Ansprüche, die verklagte Gesellschaft zur Zahlung von 3 260 Kr. Heilungskosten, 54 000 Kr. Schmerzensgeld, 2 375 Kr. Gerichtskosten und 88 Kr. monatlicher Rente als Verdienstentgang des Vaters. Ferner wurde festgestellt, dass die Bahn für die noch erwachsenden Heilungskosten aufzukommen habe. Was die Tochter betrifft, so wurde ausgeführt, dass sie keinen Verdienstentgang beanspruchen könne, weil sie vor dem Unfall noch keinen Verdienst hatte. Namens der verklagten Bahn wurde die Berufung eingelegt, weil der Unfall durch höhere Gewalt entstanden sei, indem die Vakuumbremse versagte und der Zug nicht an der gewohnten Stelle zum Halten gebracht werden konnte. Auch namens der Kläger wurde Berufung ergriffen und zwar weil nicht die vollen beanspruchten Beträge zugesprochen wurden. Das Oberlandesgericht gab beiden Berufungen Folge und änderte das erstrichterliche Urtheil in zwei Punkten ab. Ein Verschulden der Bahn habe im Versagen der Bremse gelegen; auch hätte auf dem für den Schnellzug bestimmten Gleise kein anderer Zug stehen dürfen. Der Tochter wurde ein Verdienstentgang von monatlich 40 Kr. zugesprochen, weil sie sich als Privatlehrerin so viel verdient hätte. Dagegen habe die Nordbahn dem Kläger nur die Hälfte der Prozesskosten zu ersetzen, weil die eingeklagten Beträge viel zu hoch und den Verhältnissen einer Beamtenfamilie des Mittelstandes nicht angemessen waren.

— **Lage der österreichischen Wagenbauindustrie.** Bei der am 29. November d. J. abgehaltenen Generalversammlung des Bundes österreichischer Industrieller wurde über die Lage der österreichischen Wagenbauindustrie Bericht erstattet. Danach befindet sich der Wagenbau, der in den letzten Jahren sich etwas günstigerer Verhältnisse zu erfreuen hatte, zweifellos im Rückgang. Die Leistungsfähigkeit der österreichischen Wagenfabriken, welche jährlich etwa 12 000 Wagen erzeugen können, wurde selbst durch die in den beiden letzten Jahren gesteigerten Bestellungen für in- und ausländische Bahnen keineswegs voll in Anspruch genommen. Augenblicklich sind die Aussichten auf grössere Lieferungen für das Ausland sehr gering, und bewegen sich auch die Bestellungen für inländische Bahnen in engen Grenzen. Bezeichnend ist es, dass die Wagenfabriken die von der Staatseisenbahngesellschaft für 1902 ausgeschriebenen 300 Güterwagen noch im Dezember d. J. liefern können. Für die Staatsbahnen sind die für das Jahr 1901 bestellten 1 100 Lastwagen bis Ende Oktober d. J. abgeliefert worden, und damit die Fabriken über den nächsten Winter Beschäftigung erhalten, hat das Eisenbahnministerium den Bedarf für das Jahr 1902 (1 100 Lastwagen) schon jetzt aufgegeben, so dass dieser im Jahre 1901 gedeckt sein wird.

— **Der ungarische Gesetzentwurf über die Vizinalbahnen** bildet im Schoosse des Handelsministeriums Gegenstand der Berathungen. Der Handelsminister beabsichtigt, den Entwurf mit den betheiligten Ministerien zu berathen, worauf die Handels- und Gewerbekammern sowie die Fachkörperschaften zur Abgabe von Gutachten aufgefordert werden sollen, und zum Schlusse werden auch noch Fachmänner gehört werden. Diese gründliche Vorbereitung der Vorlage macht es wahrscheinlich, dass die Unterbreitung derselben im Reichstage erst im April des nächsten Jahres erfolgen wird.

— **Reform des ungarischen Personentarifes.** Bekanntlich war für den 1. Juli d. J. eine Aenderung des Zonentarifes der ungarischen Staatsbahnen in Aussicht genommen; danach sollte einerseits eine Verbilligung der Preise in den mittleren Zonen, in welchen in den letzten Jahren keine erhebliche Entwickelung des Verkehres wahrzunehmen war, und andererseits eine mässige Erhöhung der Preise auf Entfernungen über 225 km eintreten. Die Einführung des gänderten Tarifes unterblieb zunächst, da man aus demselben einen erheblichen Einnahmenausfall befürchtete. Die Studien wegen Aenderung des Personentarifes werden indessen auch seither eifrig fortgesetzt und erstrecken sich insbesondere auf die Verkehrs- und Tarifverhältnisse anderer Bahnverwaltungen.

— **Industriebahn Borossebes-Pajzosan.** Am 22. November fand die Eröffnung dieser Industriebahn statt. Der Bau der Bahn, die 23,8 km lang ist, wurde erst am 5. April d. J. begonnen. Die Bahn dient zur Beförderung der Produkte aus dem Fürst Maria Sulkovsky'schen Waldungen Kissindia, schliesst in Borossebes an die Arad-Csanáder Bahn an und führt über Buttyin-Kissindia-Pajzosan in den Wald, den sie in einer Länge von 8 km durchquert. Der Bau der Bahn war mit Rücksicht auf die Steigungsverhältnisse und auf die Ausführung grösserer und kleinerer Kunstbauten, worunter eine 52 m lange Brücke, schwierig. Die Bahn ist 0,76 m-spurig, mit dreiachsigen Lokomotiven von 60 PS und 30 vierachsigen Wagen von 6 t Tragfähigkeit ausgerüstet.

— **Zuständigkeit des ungarischen Verwaltungsgerichts in Eisenbahnsachen.** Rechtsansprüche, welche sich zwischen den ungarischen Staatsbahnen und den durch diese verwalteten Vizinalbahnen ergeben, gehören im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes über den Verwaltungsgerichtshof zur Zuständigkeit dieses Gerichts. In einem einzelnen Prozessfalle, welcher vor den ordentlichen Gerichten anhängig war, handelte es sich um die Entscheidung der Frage, ob die mit dem Wegräumen der Schneemassen aufgelaufenen Kosten als Betriebskosten zu erachten seien, welche die verwaltenden Staatsbahnen zu tragen haben, oder aber als ausserordentliche Auslagen, für welche die Eigenthümer der Vizinalbahn aufkommen müssen. Die Vertretung der Staatsbahnen wendete unter Hinweis auf das Gesetz über den Verwaltungsgerichtshof die Unzuständigkeit der ordentlichen Gerichte ein. Die königliche Kurie verwarf jedoch den Einwand und entschied, dass diese Frage in den Wirkungskreis der ordentlichen Gerichte falle, weil im Sinne des Gesetzes über den Verwaltungsgerichtshof nur verwaltungsrechtliche Streitfragen zur Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes gehören, unter welchen Gesichtspunkt wohl auch alle auf den Eisenbahnbetrieb bezughabenden Maassregeln, nicht aber die einen rein vermögensrechtlichen Charakter tragende Frage falle, ob irgend welche Ausgaben als Betriebskosten zu betrachten seien oder nicht.

Vereinsausland.

— **Belgische Eisenbahnen.** Auf den Linien des früheren Netzes des „Grand Central belge" wird eifrig gearbeitet. Die Zugvermehrung hat die Vergrösserung zahlreicher Bahnhöfe nothwendig gemacht, wie auch die Herstellung zweiter Gleise auf den Verkehrslinien zwischen dem Centralbassin und dem Nordosten des Landes. Der Verkehrsminister Libaert hat namentlich angeordnet, dass das Doppelgleise zwischen Rausart und Aerschot bis zum Jahre 1903 beendigt sein muss. Der Minister hat sich auch erhebliche Arbeiten für die Gesundheit und Sicherheit angelegen sein lassen. Es sind weitere Wärterhäuschen gebaut, Trinkwasserbrunnen gegraben, die Schienenübergänge mehr beschränkt worden usw. — Mit der Roll-Zu- und -Abfuhr scheint, wie die „Indépendance belge" berichtet, die Eisenbahnverwaltung nicht befriedigende Erfahrungen gemacht zu haben. Die Kosten übertreffen bei weitem die Voranschläge, dennoch soll nach Maassgabe des Ablaufs der Verträge dieser Betrieb wieder der Privatunternehmung überlassen werden. — Da das dunkelblaue Tuch in den belgischen Eisenbahnwagen der elektrischen Beleuchtung abträglich ist, soll laut Bestimmung der Verwaltung künftig helles Tuch mit Zeichnungen verwendet werden.

— **Der Bestand des rollenden Materials der belgischen Staatsbahnen** soll demnächst, wie der „Moniteur des chem. de fer" mittheilt, um 150 Wagen II. Klasse, 300 Wagen III. Klasse und 50 Gepäckwagen vermehrt werden, deren Ausschreibung Ende November erfolgt sein wird. Der Kostenpunkt wird etwa 12 000 000 Fr. betragen. Die 150 Wagen II. Klasse werden mit Seitengängen versehen und erhalten eine Zwischenverbindung, welche zunächst nur vom Personal benutzt werden soll, aber auch dem Publikum zur Verfügung gestellt werden kann. Die Eisenbahnverwaltung lässt den Gebrauch von Rädern aus einem Stück, wie sie auf den amerikanischen Bahnen im Gegensatz zu den europäischen Bahnen verwandt werden, einer genauen Prü-

fung unterziehen. Diese Räder sollen auf die Schienen eine viel grössere Reibung ausüben, so dass die Adhäsion um 50 % stärker ist, als bei den Speichenrädern. Unabhängig von den obenerwähnten 500 Wagen werden von der Eisenbahnverwaltung demnächst noch mehrere Tausende von Wagen, die für den Transport von Massengütern bestimmt sind und eine Tragfähigkeit von 10 und 15 t haben sollen, bestellt werden. Schliesslich soll dann noch in den ersten Monaten des Jahres 1901 eine Ausschreibung für Lokomotiven einer neueren Bauart, mit deren Prüfung die Eisenbahnverwaltung augenblicklich beschäftigt ist, erfolgen. Diese für Güterzüge bestimmten Lokomotiven sollen, bei geringerem Verbrauch von Brennmaterial, Schmierung usw., eine weit grössere Zugkraft haben, als die jetzt in Belgien in Gebrauch stehenden.

— **Das Budget der öffentlichen Arbeiten in der französischen Abgeordnetenkammer.** Die Thatsache, dass der Verstaatlichungsgedanke in Frankreich, der in vorigem Winter ja einmal ernstlich betrieben zu werden schien, noch lange nicht reif ist, zeigte sich jetzt wieder bei der parlamentarischen Behandlung des Budgets der öffentlichen Arbeiten. Die Sache ging, trotzdem gerade jetzt wieder aus Anlass der Unfälle von Choisy-le-Roi, Dax usw. vielfache Angriffe auf das französische Eisenbahnwesen laut wurden, ausserordentlich glatt; im dritten Theil einer einzigen Sitzung war alles erledigt. Die Mehrzahl der zur Erörterung eingeschriebenen Redner waren nicht zur Stelle. Dabei bekamen die Verhandlungen von vornherein sogar einen etwas komischen Anstrich. Der Abg. Lechevallier schlug namens des Ausschusses für Verwaltungsersparnisse einen Abstrich von 1 000 Fr. auf das Kapitel 1 vor, der begründet sei durch die geringe Rücksicht, welche der Minister den Bemerkungen des Ausschusses und den Beschlüssen der Kammer getragen habe. Das Personal der Centralverwaltung könne in beträchtlichem Umfang vermindert werden, und wenn sein Antrag in eine so milde Form gekleidet sei, so geschehe das nur deshalb, weil man der einmal geschaffenen Lage keinen Eintrag thun wolle. Wirklich müsste die Kreditverminderung 295 000 Fr. betragen. Der Ausschuss, welcher sehr ernstliche Ersparnisse bei den verschiedenen Ministerien vorzuschlagen habe, vor welchem sich aber die Thüren nicht immer leicht öffneten, benöthige sein ganzes moralisches Ansehen und rechne auf die Unterstützung der Kammer. Die Berichterstatter jedoch, die dieses Mal viel weniger gegnerisch auftraten, kritisirten solche Abstriche; aber es erhob sich noch ein Abgeordneter dafür mit dem Hinweis, nachdem einmal die Kammer ihren Ersparnissausschuss ernannt habe, müsse letzterer sich doch auch bethätigen. „Die Minderung um 1 000 Fr. werde den bestimmt festgesetzten Willen der Kammer bezeugen, die Politik der Ersparnisse in unseren Verwaltungen zu befolgen.“ Wenn der Vorschlag verworfen würde, so sei der Ersparnissausschuss entschlossen, seine Arbeiten aufzugeben. So grausam konnte Minister Baudin nicht sein; er nahm den thatsächlich gar nicht ins Gewicht fallenden höchst geringfügigen Abstrich an „im Geiste des Entgegenkommens“ und fügte unter dem Lachen der Versammlung noch den Scherz hinzu, der Ersparnissausschuss möge doch so gut sein und seine kritische Arbeit nicht allein auf das Departement der öffentlichen Arbeiten beschränken. Denn wenn er allein angezapft würde, könne das einen schlechten Eindruck machen. Dieser Ironie fügte der Minister auch seinerseits einen direkten Tadel hinzu: Die Arbeit des Ausschusses erscheine ihm etwas oberflächlich; ihre Ziffern forderten zahlreiche Berichtigungen heraus. Darauf kritisirte der Abg. Lechevallier noch den allzugrossen Bürokratismus; dieses Ministerium brauche 26 Briefe, um einem Beamten den regelmässigen Urlaub zu ertheilen, und 22 Briefe, um einen Baum auf einer Staatsstrasse zu verpflanzen. (Lachen.) Der Abg. Bourrat, der voriges Jahr aufs schärfste den grossen Privatbahngesellschaften an den Kragen gehen wollte, beantragte, die Entschädigungen der Aufsichtsbeamten in feste Bezüge umzuwandeln. Minister Baudin widersprach, weil das einen ernstlichen Kostenzuwachs bedeuten würde, und der Berichterstatter stimmte dem Minister bei, weil sonst die Aufsichtsbeamten selbst von jeder Kontrole befreit sein würden. Bourrat's Antrag wurde verworfen und das Budget der öffentlichen Arbeiten mit dem harmlosen Abstrich von 1 000 Franken angenommen. Noch schneller wurde das Budget der Verträge mit den sechs grossen Eisenbahngesellschaften genehmigt. Der Abg. Bourrat zog einfach seinen Antrag bezüglich des Rückkaufes zurück. Dann kam das Budget der Staatsbahnen an die Reihe. Aber diese schwindelnde Schnelligkeit, 120 Budgetkapitel auf die Stunde — so bemerkt der „Temps“ — entrüstete den Abg. Massabuau; er bezweifelte die Beschlussfähigkeit des Hauses. Das Büro stellte die gehörige Anzahl Abgeordneten fest, der Etat der Staatsbahnen wurde genehmigt und die Kammer nahm noch in derselben Sitzung, in welcher vor dem Etat der öffentlichen Arbeiten der Handelsetat erledigt und der Etat des Aeussern beendigt war, den Etat des Innern in Angriff.

— **Verantwortlichkeit wegen Ueberfüllung der Pariser Stadtbahnwagen.** Der Direktor der Pariser Stadtbahngesellschaft (Métropolitain), Henri Maréchal, wurde vor dem Zuchtpolizeigericht wegen Verletzung des Eisenbahnpolizeigesetzes abgeurtheilt. Er war angeklagt, dass er entgegen den polizeilichen Bestimmungen eine unzulässig grosse Anzahl Fahrgäste in den Wagen zugelassen habe. Der Vertheidiger behauptete, dass man dem Direktor nicht die Fehler seiner Angestellten zuschreiben könne, da er gar keine Kenntniss von den Ueberfüllungen gehabt habe. Das Gericht aber liess bemerkenswerther Weise diese Verschiebung der Verantwortlichkeit auf die höchste Leitungsstelle zu und verurtheilte Direktor Maréchal zu 16 Fr. Strafe. In den Entscheidungsgründen wird u. a. gesagt: Obwohl grundsätzlich die Strafe eine persönliche sei, blieben doch die Leiter von industriellen oder Handelsunternehmungen persönlich für die Ausführung der im Interesse der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit erlassenen Vorschriften haftbar; wenn dem nicht so wäre, so würden die unteren Beamten, die oft für den rechtswidrigen Stand der Dinge nicht verantwortlich seien und ihm nicht abhelfen könnten, unbillig bestraft. — Wir bemerken dazu, dass voriges Jahr, als die Klagen über Zugverspätungen auf den französischen Bahnen überhand nahmen, Minister Baudin zur Abhilfe eine Gesetzänderung verlangte, wonach für jede Verspätung der oberste Leiter der Gesellschaft selbst bestraft werden könnte.

— **Verbesserung der Verkehrswege in Frankreich.** Nach dem „Journal des chambres de commerce“ ist vom obersten Handelsrath eine genaue Prüfung über die an den französischen Bahnen, den Schifffahrtswegen und den Seehäfen vorzunehmenden Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten eingeleitet und ein Programm darüber den zuständigen Ministern überreicht, aus dem wir folgendes entnehmen: Eine Verlängerung des Staatsbahnnetzes von Chartres nach Paris, eine neue Linie von Havre nach Pont-Audemer, Anlage eines zweiten Gleises auf der Linie von Estaque nach Miramas-Avignon. Für die Verbesserung der Schifffahrtswege und der Seehäfen enthält das Programm folgende Punkte: Eine Verbindung der Chiers mit der Maas und Schelde und Verbesserung der Kanäle, welche die Schelde mit Dünkirchen verbinden, Schiffbarkeit der Loire, Verbesserung der Seine und des Hafens von Paris, des Kanals du Midi und der Garonne zwischen diesem Kanal und Bordeaux usw., ferner Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten an den Seehäfen von Dünkirchen, Marseille, Rouen, Havre, Bordeaux usw. Auch steht auf dem Programm die Forderung, die Trambahnen als Zufuhrlinien zu den Eisenbahnen nutzbar zu machen.

— **Nebengebühren der französischen Eisenbahnen.** Wie wir bereits in Nr. 87 S. 1322 d. Ztg. mittheilten, sind in Frankreich die im Bahnbetriebe zu erhebenden Nebengebühren durch einen Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Oktober d. J. neu festgesetzt und geregelt worden. Der gedachte Erlass ist ergangen, nachdem ein von dem Vorgänger des derzeitigen Ministers festgesetzter Nebentarif bei den Betheiligten zu lebhaften Aeusserungen des Missfallens Veranlassung gegeben und infolge dessen ein aus zahlreichen Mitgliedern bestehender Ausschuss mit Prüfung der Sachlage betraut worden war. Dieser Ausschuss hat nun nach sorgfältiger Durchberathung der einschlägigen Fragen sich mit den im Berichte vorgeschlagenen Sätzen einverstanden erklärt. Es ist sodann mit den betheiligten Eisenbahngesellschaften verhandelt und deren volle Zustimmung zu einem neuen Tarife erzielt, in welchem alle berechtigten Erinnerungen, die gegen den früheren Tarif erhoben worden sind, volle Berücksichtigung gefunden haben und der dem verkehrstreibenden Publikum erhebliche Vortheile gegenüber den früheren Bestimmungen gewährt. Bereits in unserem oben angeführten Berichte war darauf hingewiesen, dass in den neuen Bestimmungen das Wagenstandgeld eine kleine Erhöhung erfahren habe, und zwar ist es nunmehr wie folgt festgesetzt: Erfolgt die Be- oder Entladung eines Wagens nicht an dem auf die Gestellung folgenden Tage, sofern diese dem Betheiligten rechtzeitig vor 6 Uhr Abends mitgetheilt worden ist und der Wagen am betreffenden Morgen bei Eröffnung des Bahnhofes laderecht gestanden hat, so werden für jeden Tag der Verzögerung erhoben 10 Fr. und vom vierten Tage ab 12 Fr.

Die vorgenommene Erhöhung besteht in der Steigerung des Satzes vom vierten Tage ab, und es wird auf das nachdrücklichste betont, dass diese Maassnahme keineswegs einen finanziellen Vortheil der Bahnen, sondern lediglich eine möglichste Beschleunigung zur Entlastung der Bahnhöfe bezweckt. Jedenfalls stehen die hohen französischen Standgeldbeträge in einem auffallenden Gegensatze zu den betreffenden in Deutschland gültigen Tarifsätzen (2, 3 und höchstens 4 ℳ), zumal wenn man in Betracht zieht, welch' weitgehendes Entgegenkommen von den deutschen Verwaltungen bei Behandlung der Standgelderstattungsanträge beobachtet wird.

— Juradurchstich im Waadtland. In einer kürzlich stattgehabten Sitzung des Grossen Rathes kam auch die Frage des Juradurchstiches zur Sprache. Die Regierung wurde befragt, warum in ihrem Bericht über die eidgenössischen Angelegenheiten die Abkürzung der Juralinie mit keinem Wort erwähnt sei, warum der Kanton Waadt keinerlei Maassregeln ergriffen habe, um die Ausführung einer direkten Linie Daillens-Frasne zu sichern. Im Namen der Interessenten des Kantons ersuchte der Fragesteller den Staatsrath Duboux, dem Grossen Rathe den im Januar 1900 zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Jura-Simplonbahn abgeschlossenen Vertrag vorzulegen und die Gründe mitzutheilen, aus denen der Bundesrath diesen Vertrag nicht genehmigt hat. Duboux antwortete, dass die Verhandlungen fortdauerten; sie seien schwierig, da vier Parteien daran betheiligt seien: Bund, Jura français, Jura-Simplon und Paris-Lyon-Mittelmeer. Trotzdem glaubt Duboux annehmen zu dürfen, dass sie noch vor Neujahr zum Abschluss kommen werden. Auf eine neue Anfrage erklärte Duboux, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verpflichte sich, den Tunnel Vallorbe-Frasne zu bauen, während sie vom Faucilleprojekt nichts wissen wolle; sie wolle nicht hundert Millionen für eine Linie ausgeben, mit der sie sich selbst Konkurrenz machen würde. Lieber will sie ihren Verkehr über Jougne steigern. Der Bahnhof von Vallorbe würde wahrscheinlich auf Kosten des Bundes als internationaler Bahnhof gebaut werden.

— Beamtenwechsel auf den russischen Eisenbahnen. Ein wahrhaft trostloses Bild entwirft die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ von den Verhältnissen, unter denen die unteren Beamten und Hilfsbeamten leben, und über die naturgemässe Rückwirkung, die diese Verhältnisse auf den Eisenbahnbetrieb ausüben. Wir lesen da folgendes: Aus dem Beamtenverzeichnisse der Verwaltung der Pensionskasse für die Staatseisenbahnen ist zu ersehen, dass fast die Hälfte der beim Bau und der Unterhaltung der Bahnen Beschäftigten bei eigener Kost ein Gehalt von 10 R. (= 21,60 *M.*) für den Monat beziehen. Die im Betriebsdienste Beschäftigten erhalten etwas mehr, durchschnittlich 20 R. (= 43,20 *M.*) monatlich. Infolge dieser ungenügenden Gehaltsverhältnisse wechseln die niederen Eisenbahnbeamten beständig; jedes Jahr verlassen etwa 22 % den Dienst. An einzelnen Bahnen ist der Wechsel noch grösser, fast ein Drittel der Beamten nehmen jedes Jahr ihren Abschied. Die Hilfsbeamten zeigen noch weniger Beständigkeit im Dienst. 32 % Weichensteller und 40 % Wächter machen sich jedes Jahr auf und davon. Die Folge davon ist, dass das Personal der Hilfsbeamten der Eisenbahn hauptsächlich aus Neulingen besteht. Von 60 000 Theilnehmern an der Pensionskasse dienten mehr als 10 000 weniger als ein Jahr, 20 000 weniger als drei Jahre, 1 669 zehn Jahre, und nur 127 Personen waren 25 Jahre im Dienst geblieben. Die „St. Petersburger Zeitung“ meint hierzu mit vielem Rechte, dass beständig Beamten gewechselt werden, ist gerade bei den Eisenbahnen eine missliche Sache. Je weniger diensterfahren die Beamten sind, um so grösser sind die Gefahren im Betriebe. Bis jetzt hat man diesem Umstande keine Aufmerksamkeit zugewandt, da die Eisenbahninspektion stets ihr Augenmerk nur auf das rollende Material, Dampfkessel, Wagen und den baulichen Zustand der Bahnen gerichtet, dagegen auf die Heranbildung und Erhaltung eines gut geschulten Personals viel zu wenig Aufmerksamkeit verwendet hat. Die Verwaltungen vieler Bahnen pflegen selbst noch den Beamtenwechsel zu vergrössern, indem sie aus Sparsamkeit in der Zeit des geringeren Verkehrs den grössten Theil ihrer Hilfsbeamten entlassen und zum Beginn des lebhafteren Verkehrs neue Beamten anmiethen. Im Süden werden dann zweifelhafte, beschäftigungslose Leute als Schaffner in den Dienst genommen. Von Zuverlässigkeit kann bei solchem Schaffner keine Rede sein. Jetzt beabsichtigt der Minister der Verkehrsanstalten bestimmte Regeln festzusetzen, nach denen die Dauer des Arbeitstages für die niederen Eisenbahnbeamten bemessen werden soll. Natürlich geschieht das zu dem Zweck, die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu erhöhen, weil überangestrengte Beamte ihren Dienst nicht gewissenhaft thun können. Wie nachgewiesen worden, ist die Mehrzahl der Eisenbahnunfälle die Folge der Nachlässigkeit niederer Beamten gewesen. Es hatte entweder der Maschinist geschlafen oder das Signal nicht gehört oder der Weichensteller hatte schlaftrunken die Weiche nicht richtig gestellt. Die Abgrenzung des Arbeitstages ist jedoch nur eine halbe Maassnahme, wenn man weiter fortwährend neue unerfahrene Leute anstellt, also dem Beamtenwechsel nicht ein Ziel setzt.

— Schienenlieferung für die Eisenbahn Damaskus-Mekka. Zu diesem eigenartigen Wettbewerb wird der „Frkft. Ztg.“ aus Konstantinopel folgendes geschrieben: Bei der Vergebung von vorläufig 10 000 t Schienen für die Damaskus-Mekkabahn ist der Gesellschaft Cockerill der Zuschlag zum Preise von 158 Fr. frei Schiff Beirut ertheilt worden. Es war dies die zweite Ausschreibung; in der ersten vor etwa sechs Wochen stattgefundenen waren die amerikanischen Firmen Sieger geblieben, doch weigerten sie sich, den Zuschlag anzunehmen, da ihre hiesigen Vertreter ohne Ermächtigung so starke Preisuntergebote abgegeben hatten, dass die Bestellung nur mit bedeutendem Verlust hätte ausgeführt werden können. Die Carnegiewerke waren damals mit ihrem Schienenangebot auf 147 Fr. heruntergegangen. Viel besprochen wurde die Art und Weise, in der die zweite Ausschreibung vorgenommen wurde; es wurde nämlich den zur Einreichung von Angeboten eingeladenen Firmen nur ein Termin von drei Tagen zur Ausarbeitung ihrer Angebote bewilligt, während die Cockerillgesellschaft anscheinend davon schon vorher unter der Hand unterrichtet worden war. Auf diese Weise gewann man den Anschein, dass eine Ueberrumpelung der an dem Wettbewerb theilnehmenden übrigen Werke stattgefunden hat. Von letzteren hatte die Gutehoffnungshütte die Schienen zu 160 Fr., Angleur zu 160,25 Fr. und der Hörder Verein zu 170 Fr. frei Beirut angeboten, ausserdem hatten auch der Bochumer Verein und die rheinischen Stahlwerke sowie mehrere amerikanische Werke sich um die Lieferung bemüht. Zum Theil wurden nachträglich noch billigere Angebote eingereicht als die der Gesellschaft Cockerill, was letztere veranlasste, durch eine baare Zuwendung von 1 000 türk. Pfund sich dennoch den Zuschlag zu sichern. Ausserdem erhielt die Gesellschaft Cockerill auch den Zuschlag auf etwa 800 t Laschen zum Preise von 208 Fr. frei Schiff Beirut.

— Chinesische Bahnen. Das deutsche Oberkommando meldet aus Peking vom 4. d. Mts.: Bei Tsingwantau und Schanhaikwan werden Landungsbrücken und Feldbahnen zur grossen Eisenbahn gebaut. Die Eisenbahn Schanhaikwan-Peking wird voraussichtlich Mitte Dezember betriebsfähig sein.

— Mittheilungen aus Japan. Einführung einheitlicher Vorschriften. Am 1. Oktober d. J. sind auf den japanischen Eisenbahnen zum ersten Male die seit längerer Zeit vorbereiteten einheitlichen Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen sowie über die Beschaffenheit der Betriebsmittel und ferner eine einheitliche Verkehrsordnung in Kraft getreten. Damit ist ein wesentlicher Fortschritt im japanischen Eisenbahnwesen angebahnt, indem es bisher an vielen Vorschriften fehlte, deren einheitliche Durchführung für die gleichmässige Handhabung des Betriebes und für den Durchgang der Betriebsmittel dringend geboten ist. Die neuen Vorschriften sind in den meisten Punkten dem Muster der deutschen „Normen“ und der deutschen „Verkehrsordnung“ nachgebildet. Für die strenge Durchführung aller neuen Bestimmungen auf den bestehenden Bahnlinien sind zum Theil ziemlich ausgedehnte Fristen bewilligt worden, da es hierzu in einzelnen Fällen umfangreicher baulicher Abänderungen bedarf. Eine einheitliche neue Betriebs- und neue Signalordnung soll voraussichtlich zum 1. Oktober 1901 zur Einführung gelangen.

Kabinetswechsel. Infolge des letzten Kabinetswechsels in Japan, bei dem das Ministerium Yamagata dem Ministerium Ito Platz machte, ist — seit dem 19. Oktober d. J. — das Ressort des Verkehrsministeriums (Eisenbahnen, Post, Telegraphen, Schiffahrt) aus der Hand des Viscount Yoshikawa an den seitherigen Führer der liberalen Partei, Hoshi Toru, übergegangen. Hoshi, seines Zeichens Rechtsanwalt, spielte bei der letzten Kommissionsberathung der Verstaatlichungsvorlage im japanischen Unterhause im März d. J. als eifriger Fürsprecher der Verstaatlichung eine Rolle. Er war früher eine Zeit lang japanischer Gesandter in Washington und gilt für einen äusserst gewandten und klugen Politiker. Der Nachfolger für den gleichfalls zurückgetretenen früheren Unterstaatssekretär Dr. Furnichi ist noch nicht ernannt.

Betriebseröffnung des nördlichen Zweiges der Centralbahn. Am 1. November d. J. hat die Staatseisenbahnverwaltung nunmehr auch auf der Nordseite in der Provinz Shinano die erste Theilstrecke der neuen Centralbahn (Chuobahn) von Shinonoi bis Nishijo, 28.67 km lang, mit dem 2,65 km langen Kamurigitunnel und drei Zwischenstationen (Inariyama, Obasute und Omi) dem Verkehr übergeben. (Vergl. über diese Neubaulinie die ausführlichere Mittheilung auf S. 440 d. Ztg.) Die erste südwestliche Theilstrecke, Nagoya-Tajimi, 37 km lang, war am 25. Juli d. J. eröffnet worden. Die neue Bahn hat auf dem vollendeten Abschnitte den Charakter einer Gebirgsbahn (Steigung 1 : 40) und durchschneidet eine durch landschaftliche Schönheit und Reichthum besonders ausgezeichnete Gegend; sie wird sich daher eines lebhaften Zuspruches von Turisten zu erfreuen haben.

Verschmelzung der Kansai- und der Osakabahn. Von wesentlicher Bedeutung für die Konsolidirung des japanischen Privatbahnbesitzes im Bezirke von Osaka ist die im August d. J. vollzogene Verschmelzung der Kansai- und der Osaka-Eisenbahngesellschaft zu einem einzigen Unternehmen. Die Kansaibahn gewinnt durch diese Vergrösserung ihres Netzes besonders den lange erstrebten erhöhten Einfluss in Osaka, indem

sie nunmehr von der Station Kamo aus, von Nordwesten her auf zwei getrennten Strecken, südlich über Nara und Oji in dem Bahnhofe Minatomachi der früheren Osakabahn und nördlich über Shijonawate in dem Bahnhofe Amijima der eigenen Stammbahn in Osaka Eintritt erhält. Durch Vermittelung der Gürtelbahn von Osaka, die einen wesentlichen Bestandtheil der bisherigen Osakabahn bildete, kann die Kansaibahn jetzt auch bis zum Bahnhof Umeda der Staatsbahn in Osaka vordringen. Durch Beschluss der Hauptversammlung der Aktienbesitzer vom 15. Mai d. J. in Yokkaichi wurde der Kaufpreis für die Linien der Osakabahn (am 1. April 1899: 73,51 km) mit 7 596 000 Yen genehmigt und festgesetzt und gleichzeitig eine Erhöhung des Aktienkapitals der erweiterten Kansaibahngesellschaft um 6 900 000 Yen in Aussicht genommen. Die bisherige Osakabahn hatte einen sehr starken Personen- und auch nicht unbeträchtlichen Güterverkehr aufzuweisen und ihre Finanzlage war dementsprechend eine sehr gute: das Anlagekapital verzinste sich in den Rechnungsjahren 1897 und 1898 mit 12,8 und 11,75 %. Die Kansaibahn, die seither unter wesentlich schwierigeren Bedingungen wirthschaftete, wird also durch die Verschmelzung voraussichtlich ihre Lage beträchtlich verbessern können. Ihr Bahnbesitzstand erhöht sich auf 312,12 km. Als wichtigste Linie für den durchgehenden Verkehr zwischen Nagoya und Osaka wird neuerdings die Strecke Nagoya-Kameyama-Tsuge-Kamo-Nara mit der seitherigen Osakalinie Nara-Tennoji-Minatomachi zusammenhängend betrieben; seit September d. J. verkehren auf dieser Linie sogar zwei durchgehende Schnellzugpaare, und der schnellste Zug, der zahlreiche Stationen ohne Aufenthalt durchfährt, braucht für die 172 km lange Strecke von Nagoya bis Osaka nur 4 Stunden 58 Minuten, erzielt also eine Reisegeschwindigkeit von 34,6 km in der Stunde. Die Gefällverhältnisse der Linie sind allerdings nicht günstig, indem mehrfach längere Steigungen von 1:40 vorkommen. In den Schnellzügen finden in der Regel eigens für diesen Zweck hergestellte, besser ausgestattete Korridorwagen I. Klasse Verwendung.

— **Deutsche Kolonien.** Für den Bau einer Bahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro fordert der dem Reichstag zugegangene Etat des ostafrikanischen Schutzgebiets, wie bereits kurz gemeldet, den Betrag von 2 000 000 ℳ als ersten Theilbetrag. Diese etwa 230 km lange Linie ist gedacht als Theilstrecke einer grossen Bahnlinie, welche von der Meeresküste in Dar-es-Salaam ausgehend das ostafrikanische Schutzgebiet in ost-westlicher Richtung durchqueren soll. Die Nothwendigkeit eines solchen Schienenweges war bereits in der Denkschrift über die in Deutsch-Ostafrika projektirten Eisenbahnen dargelegt worden, die der Kommission für die Berathung des Reichshaushaltsetats für das Rechnungsjahr 1900 vorgelegen hat. Die Kolonialverwaltung hält daran fest, dass der Bau einer solchen Eisenbahn die vornehmste und wichtigste Aufgabe ist, welche für das ostafrikanische Schutzgebiet vorliegt, da nur durch sie die wirthschaftliche Entwickelung des grossen Landes mit dem Ziele, es vom Mutterlande finanziell unabhängig zu machen, es dem deutschen Handel und der deutschen Industrie als ein werthvolles Absatzgebiet zu erschliessen und es womöglich in seinen gesunden hochgelegenen Theilen auch der deutschen Einwanderung zu eröffnen, erreicht werden kann. Die Unterlagen für das Projekt sind vom Oberstleutnant Gerding beschafft, welcher im vorigen Jahre zur Besichtigung der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek nach Südwestafrika geschickt war und den Auftrag hatte, auf der Rückreise auch alle für den Bau einer Bahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro in Betracht kommenden Verhältnisse an der Hand der früheren Vorarbeiten einer Prüfung zu unterziehen. Die Strecke Dar-es-Salaam-Mrogoro wird bereits den selbständigen Zweck erfüllen, ein für Plantagen geeignetes Gebiet mit der Küste zu verbinden. Die Baukosten sind auf 15 000 000 ℳ, mithin 65 217 ℳ für das Kilometer, veranschlagt. Als Endpunkt der Bahn ist zunächst Tabora, der natürliche Knotenpunkt eines künftigen ostafrikanischen Eisenbahnnetzes, in Aussicht genommen. Hauptmann Schlobach ist von der Eisenbahnbrigade zu der kaiserlichen Schutztruppe übergetreten; er war bereits an den Vorarbeiten für eine Centralbahn in den Jahren 1895 und 1896 betheiligt und hat die in Betracht kommenden Gebiete während eines sechsjährigen Aufenthaltes in Deutsch-Ostafrika mehrfach bereist. Nach seinen Aufzeichnungen stellen sich wesentliche technische Schwierigkeiten dem Bau der Linie Mrogoro-Tabora (800 km) nicht in den Weg, so dass die Kosten für das laufende Kilometer dieser Strecke nicht grösser sein werden, als für die Strecke Dar-es-Salaam-Mrogoro.

Schmalspurbahn von Lome nach Klein-Popo. Die höchst schwierigen Landungsverhältnisse an der Togoküste haben dazu geführt, dass ein grosser Theil der Ein- und Ausfuhr des Schutzgebiets über die weniger gefahrvollen Häfen der englischen und französischen Nachbarkolonien geleitet wird. Die Errichtung einer Landungsbrücke bei Lome, dem Handelsmittelpunkte des Schutzgebiets, muss deshalb geradezu als Vorbedingung für eine erspriessliche Weiterentwickelung des Handels in Togo angesehen werden. In derselben Erwägung sollen die Küstenorte des Schutzgebiets durch eine von Lome nach Klein-Popo führende Schmalspurbahn Anschluss an die Landungsbrücke finden. Vorarbeiten zu diesen Verkehrsanlagen sind bereits vor mehreren Jahren ausgeführt worden. Hinsichtlich der Landungsbrücke bedurften sie indessen insofern noch der Ergänzung, als die Bodenverhältnisse des Meeresgrundes vor der Stadt Lome noch zu prüfen und festzustellen waren. Diese Untersuchungen sind in der Zeit vom August 1899 bis Februar 1900 zum Abschlusse gebracht worden. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen, welche bei einer ähnlichen Landungsanlage in dem benachbarten Orte Cotonou (Dahome) gesammelt wurden, ist durch den hinausgesandten Baubeamten ein Entwurf für die Landungsbrücke aufgestellt. Der Kostenanschlag für die Brücke schliesst ab mit 800 000 ℳ. Für eine Bahn von Lome nach Klein-Popo beziffert sich der Kostenanschlag auf 725 000 ℳ. Die für das Rechnungsjahr 1901 erforderlichen ersten Raten sind, wie die „Nordd. Allg. Ztg." meldet, in den Etat des Schutzgebiets für die Landungsbrücke mit 450 000 ℳ, für die Eisenbahn mit 150 000 ℳ eingestellt worden.

— **Schutz der Gläubiger der niederländisch-südafrikanischen (Transvaal-) Bahn.** Die Berliner Handelsgesellschaft und das Bankhaus Robert Warschauer & Co. schreiten nunmehr zur Bildung einer Schutzvereinigung der Inhaber von Prioritätsobligationen der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft. Die Firmen weisen in einer Bekanntmachung darauf hin, dass die englische Regierung das gesammte Eigenthum der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft in Südafrika in Beschlag und Benutzung genommen hat. Obwohl dadurch der Gesellschaft jede Einnahme abgeschnitten ist, sind alle Bemühungen der Verwaltung, Vorschüsse zur Bezahlung der laufenden Obligationszinsen von der englischen Regierung zu erlangen, bisher vergeblich gewesen. Wenn auch kein Grund zu der Befürchtung vorliege, dass die Rechte der Inhaber der von der Gesellschaft ausgegebenen Schuldverschreibungen von irgend einer Seite angetastet werden könnten, so halten die Firmen es doch für geboten, für eine gemeinschaftliche Vertretung dieser Gläubiger Sorge zu tragen. Demgemäss werden die Inhaber der Prioritätsobligationen zu einer Versammlung eingeladen, in welcher über die Bildung einer Schutzvereinigung Beschluss gefasst werden soll. In Amsterdam hat bereits eine von dem Börsenvorstand einberufene Versammlung der Gläubiger der Gesellschaft und die Bildung einer Schutzvereinigung stattgefunden. Die Direktion der Gesellschaft setzte auseinander, wie infolge des Krieges die Einnahme sich fortwährend geschmälert habe, um endlich, nach der Uebernahme der Linien durch die englische Regierung, gänzlich aufzuhören. Die Verwaltung habe jedoch anfangs die Zinsen auf die Obligationen regelmässig bezahlen können, indem der Ueberschuss des vorigen Jahres (900 000 fl.), der ursprünglich zur Zahlung einer Dividende auf die gewöhnlichen Aktien bestimmt war, angesichts der ausserordentlichen Umstände vorläufig zur Zahlung der Zinsen benutzt wurde. Ausserdem hat die Transvaalregierung im Laufe des Krieges, auf Grund der Konzessionsbestimmungen, der Gesellschaft als theilweise Entschädigung für den Gebrauch ihrer Linien 200 000 £ gezahlt. Da der Krieg sich jedoch stets weiter in die Länge zieht, habe die Gesellschaft sich schliesslich genöthigt gesehen, die Zahlung der Zinsen einzustellen und den Börsenvorstand zu veranlassen, eine Versammlung der Obligationenbesitzer einzuberufen. Die Direktion fügte hinzu, dass, ihrer Ansicht nach, die englische Regierung die Obligationenbesitzer schadlos zu halten habe.

Allgemeines.

— **Braunkohlenverbrauch der deutschen Bahnen.** Unter der Ueberschrift „Die Kohlenfrage und ihre Bedeutung für das deutsche Verkehrswesen" bringt die Wiener „Reform" einen Aufsatz Otto Spitzer's, der in betreff der Kohlenversorgung der deutschen Bahnen eine Behauptung enthält, die leicht zu irrthümlichen Ausdeutungen führen kann und deshalb nicht unwidersprochen bleiben darf. Es heisst dort in Heft 24 S. 298 des laufenden Jahrgangs: „Zur Heizung der Lokomotiven wird nahezu auf allen deutschen Bahnen Braunkohle verwendet; ohne dieses Material müssen die deutschen Lokomotiven mit theuern Importkohlen geheizt werden." Was nun die Verwendung von Braunkohlen betrifft, so ist diese im Bereich der deutschen Bahnen im Vergleiche zu den Steinkohlen eine sehr geringe. Bei den vier grössten deutschen Bahnverwaltungen wurden nach Ausweis der Jahresberichte über das Betriebsjahr 1899 verbraucht:

	Steinkohlen und Steinkohlen-briketts	Braunkohlen und Braunkohlen-briketts
1. preussisch-hessische Betriebsverwaltung	4 817 652 t	88 061 t
2. bayerische Staatsbahnverwaltung	560 703 „	170 927 „
3. sächsische Staatsbahnverwaltung	403 792 „	176 779 „
4. württembergische Staatsbahnverwaltung	257 873 „	—
zusammen	6 040 020 t	385 767 t

Während also der Verbrauch von Braunkohlen bei diesen Verwaltungen nicht einmal volle 400 000 t betragen hat, stellte sich die Verwendung von Steinkohlen auf über 6 000 000 t, also auf mehr als das 15 fache. In dem Falle, dass die Verwendung von Braunkohlen aus irgend einem Grunde aufhören würde, könnte der Mehrbedarf an Steinkohlen leicht durch die im Laufe der letzten Jahre sehr gesteigerte Leistungsfähigkeit der deutschen Steinkohlengruben gedeckt werden.

— **Ueber das Verhältniss zwischen Bevölkerungsziffer und Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten** entnehmen wir der „Railr. Gaz." folgende interessante Angaben: Nach der Volkszählung von 1900 beträgt die Einwohnerzahl der Vereinigten Staaten 76 295 220 Seelen, die Zunahme gegen 1890 etwas weniger als 21 % — gegen 25 % Zunahme für den Zeitraum von 1880 bis 1890 und 30 % für den Zeitraum von 1870 bis 1880. Das Sinken des Prozentsatzes in der Zunahme der Bevölkerungsziffer ist für alle Erwerbszweige und nicht am wenigsten für die Eisenbahnen eine bemerkenswerthe Thatsache. Im Juni d. J. entfielen auf jede Eisenbahnmeile (= 1,61 km) etwa 396 Einwohner; hätte dagegen die Bevölkerungsziffer weiter in gleichem Maasse wie in früheren Zeiträumen zugenommen, so gäbe es jetzt deren 442 für jede Meile. Doch haben die Amerikaner nach langer, schwerer Erfahrung gelernt, dass es auch für sie im Eisenbahnbau eine Grenze gibt; da die Einwohnerzahl in den letzten zehn Jahren um etwa 1,9 % jährlich zugenommen hat, so werden die 3 658 Meilen (= 5 889,38 km) neue Bahnen, die im laufenden Jahre hinzukommen, im richtigen Verhältniss zur Bevölkerungsziffer stehen. Doch hat es Jahre gegeben, in denen jährlich 8 000 bis 13 000 Meilen (= 12 880 bis 20 930 km) neue Bahnen gebaut wurden. Von 1890 bis 1899 betrug die Zunahme im Eisenbahnbau etwas weniger als 16 %, diejenige in der Bevölkerungsziffer fast 19 %.

Mit den aus der Volkszählung gewonnenen Zahlen lassen sich Berechnungen anstellen über die auf den einzelnen Einwohner entfallende Verkehrshöhe. Die Einwohnerzahl betrug im Juni 1899 74 870 000 Seelen, auf diese entfielen für das mit diesem Zeitpunkte abschliessende Jahr 14 591 Millionen Personenmeilen und 123 667 Millionen Tonnenmeilen (23 491 510 000 Personenkilometer und 199 103 870 000 tkm) auf jeden Einwohner, mithin 191 Personenmeilen und 1 621 Tonnenmeilen (= 307,51 Personenkilometer und 2 609,81 tkm).

Der Personenverkehr zeigt, auf den einzelnen Einwohner berechnet, eine Abnahme gegen früher; es entfielen auf jeden Einwohner im Jahre 1900 durchschnittlich 188 Meilen (= 302,68 Kilometer), 1893 213 Meilen (= 342,93 km), im folgenden Jahre 210 Meilen (= 338,10 km); im Jahre 1895 fiel die Ziffer auf 176 Meilen (= 278,36 km) und 1897 auf 170 Meilen (= 273,70 km) und ist seitdem, wie oben ersichtlich, wieder gestiegen. Obwohl der Verkehr in schweren Zeiten zweifellos bedeutend abnimmt, so waren doch die Wirkungen des Jahres 1893 nicht so gross wie die obenerwähnten Zahlen andeuten, weil der Vorortverkehr in diesem Zeitraum gewaltig wuchs. Um so bemerkenswerther ist wieder die neuerliche Steigerung im Eisenbahnverkehr, denn sie fällt mit einer bedeutenden Zunahme des Strassenbahnverkehrs zusammen.

Aber die erstaunlichsten Ziffern weist der Güterverkehr, auf den einzelnen Einwohner berechnet, auf; es entfallen nämlich auf jeden Kopf 1 621 Tonnenmeilen (= 2 609,81 tkm), dagegen in Deutschland, dessen Güterverkehr, auch auf den einzelnen Einwohner berechnet, der bedeutendste Europas mit alleiniger Ausnahme des kleinen Belgiens ist, im Jahre 1898 nur 388 Tonnenmeilen (= 624,68 tkm) auf jeden Einwohner. Die hohe Ziffer der auf jeden Kopf entfallenden Tonnenmeilen in Amerika beruht zum Theil auf den weiten Entfernungen, welche die Güter zu durchlaufen haben, zum grössten Theil aber auch auf der hohen Durchschnittsziffer der Gütererzeugung, welche natürlich in einem Lande, wo die Bevölkerung, hauptsächlich in der Kohlen- und Eisenindustrie, mit der Anfertigung gröberer Fabrikate beschäftigt ist, grösser sein muss als in anderen Ländern. Aber auch davon abgesehen ist die durchschnittliche Leistungsfähigkeit des Amerikaners eine grössere als diejenige des Europäers. Er verfertigt mehr Waaren, verbraucht auch mehr und befördert die Güter weiter als dies in Europa geschieht.

Bis jetzt hatte man in Amerika noch kein Mittel gefunden, um die durchschnittliche Gesammtentfernung der beförderten Güter berechnen zu können, da jede Eisenbahn nur Angaben über die beförderte Tonnenzahl und die zurückgelegten Tonnenmeilen auf ihrem eigenen Netze einsandte. Da aber ein grosser Theil der Güter über zwei oder auch mehrere Netze gehen muss, so erhielt man eine ungenügende Vorstellung von der durchschnittlichen Entfernung, die die Güter in Amerika zurückzulegen haben. In dem Berichte vom Jahre 1899 hat nun aber die oberste Bundesverkehrsbehörde (Inter-State-Commerce-Commission) eine besondere Aufstellung über die Tonnenzahl der auf durchgehenden Eisenbahnlinien beförderten Güter gemacht. Auf diese Weise ist ermittelt, dass die Gesammthöhe der beförderten Gütermengen 510 000 000 t mit einer durchschnittlichen Beförderungslänge von je 242⅔ Meilen (= 390,42 km) erreicht, eine Zahl, die etwa viermal so gross ist als in Deutschland, wo nach Tabelle 19 der Reichseisenbahnamts-Statistik von 1898 Spalte 178 jede Tonne Gut durchschnittlich 101,23 km weit befördert ist.

Die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer berechnet sich nach obigen amerikanischen Angaben in den Vereinigten Staaten auf rund 199 Milliarden, während sie nach der angeführten deutschen Statistik Spalte 176 in Deutschland nur rund 33 Milliarden erreicht.

— **Ueber Durchtränken des Holzes in der ganzen Masse** hat die Studiengesellschaft G. Lebioda & Co. in Boulogne an der Seine einen Bericht veröffentlicht. Das darin besprochene Verfahren der Holzdurchtränkung (Imprägnirung) ist vom Verfasser erfunden und soll von der zu diesem Zwecke sonst üblichen Behandlungsweise wesentlich abweichen; es beruht aber auf der Bekämpfung derselben Ursache, dass gewisse Bestandtheile des Pflanzensaftes, wie eiweisshaltige Stoffe, Kohlenhydrate, Glykoside u. a., die das Wachsthum des lebenden Baumes sichern, nach dessen Fällung die Zerstörung seines Gewebes herbeiführen. Genannte Stoffe bleiben wie bekannt grösstentheils im abgehauenen Stamme zurück und gerathen, wenn sich derselbe in warmer, hinreichend feuchter Luft befindet, durch das Eindringen von Schimmelpilzen und Bakterien in Gährung, wodurch erst der Zusammenhang der Fasern untereinander aufgehoben wird und dann die Fasern selbst zerfallen. Es sind demnach in gewissen löslichen Bestandtheilen des Pflanzensaftes stattfindende Gährungsvorgänge, welche, abgesehen von den Schmarotzern aus dem Thierreiche, die Zerstörung des Holzes herbeiführen. Lebioda soll es nun gelungen sein, durch sein Verfahren die der Gährung unterworfenen Bestandtheile je nach den Umständen entweder aus der Pflanze zu entfernen oder diese einer Behandlung zu unterziehen, die das spätere Eindringen der zersetzenden Keime verhindert. Auch gegen das Eindringen von Würmern und Insekten sowie gegen Zerstörung durch Feuer will der Erfinder das Holz ganz widerstandsfähig machen. Der hierzu verwendete Apparat ist von den sonst gebräuchlichen wesentlich verschieden und sollen seine Vorzüge in Leistungsfähigkeit, rascher Wirkungsweise und in der bereits erwähnten mehrfachen Anwendbarkeit bestehen. Als ein weiterer Vorzug des Verfahrens wird hervorgehoben, dass das Holz auch grün, ja selbst am Tage, an dem es gefällt ist, behandelt werden kann und nicht den langwierigen Trocknungsvorgängen in Trockenöfen usw. unterzogen wird, bei denen, zumal wenn grünes Holz zur Behandlung kommt, durch die erheblichen Temperaturwechsel das Entstehen oft sehr tiefer Sprünge nicht verhindert werden kann. Von Belang ist ferner, dass bei dem Lebioda'schen Verfahren der Durchmesser der zu imprägnirenden Stämme nicht in Betracht kommt, so dass die dicksten Stämme mit gleichem Erfolg wie dünne, und zwar ohne vorheriges Ausdampfen behandelt werden. Die Tränkung erfolgt sehr rasch und ist vollkommen, d. h. sie erstreckt sich auf Herz und Splint. Sie soll selbst bei den stärksten Stämmen und den widerstandsfähigsten Holzarten niemals mehr als 30 Minuten, in den meisten Fällen nur 5 bis 12 Minuten beanspruchen. Zur Behandlung der Eisenbahnschwellen sind 20 Minuten erforderlich, wovon 5 auf die Druckwirkung entfallen. Der Apparat imprägnirt in zehnstündigem Betriebe 360 Schwellen. Das Tränkmittel besteht aus einer von Lebioda erfundenen, in Wasser unlöslichen Mischung, deren Herstellungskosten sich bedeutend billiger stellen sollen als Kreosot. Bei den bakteriologischen Versuchen soll sie sich ebenfalls als vorzüglich erwiesen haben. Das Verfahren findet eine vierfache Anwendung, nämlich zur Holzalterung oder künstlichen Herstellung guten abgelagerten Nutzholzes, das weder durch Schwinden noch Aufquellen seine Gestalt ändert; zur Erhaltung des Holzes mittelst fäulnisswidriger Flüssigkeit; zur Herstellung unverbrennlichen Holzes und endlich auch zum Färben des Holzes, wodurch gewissermaassen neue Holzarten für die Kunsttischlerei gewonnen werden. Die Unverbrennlichkeit soll vollständig sein, sich also nicht nur auf die Oberfläche,

sondern bis auf das Innerste des Holzes erstrecken. Bei der Berührung mit der Flamme wird das Holz nur an der berührten Stelle schwarz, entzündet sich aber nicht. Durch die Erhitzung sollen vielmehr aus dem Holze die Flamme erstickende Dämpfe hervordringen und das Umsichgreifen des Feuers verhindern. Die Kosten stellen sich wie folgt: für die Herstellung von 1 cbm unverbrennlichen Holzes 14,40 ℳ, 1 cbm unverweslichen Holzes 4,60 ℳ, für die Behandlung von 1 cbm Eisenbahnschwellen 7,10 ℳ, einer einzelnen Schwelle 0,71 ℳ und endlich für die Herstellung von 1 cbm Nutzholz 2,90 ℳ.

— **Ueber die Lage des englischen Kohlenmarktes** erfährt der „Glückauf", dass sich in den letzten Wochen die Nachfrage in fast allen Kohlensorten weiterhin verlangsamt hat und Preisrückgänge einander weit schneller und allgemeiner gefolgt sind als zuvor, so dass die jetzigen Notirungen in vielen Fällen die niedrigsten Sätze seit Beginn des Jahres darstellen. Maschinenbrand ist namentlich auf den nördlichen Märkten von Woche zu Woche gewichen, zum Theil im Zusammenhange mit einem Ausfall im Ausfuhrgeschäfte, welches durch stürmische Witterung litt. Kleinindustriebrand blieb in der Hauptsache vernachlässigt. Hausbrandsorten waren infolge der milden Witterung vielfach auch nur mässig gefragt. Sehr schnell hat in den letzten Wochen der Rückgang von Preis und Nachfrage in Koks an Ausdehnung gewonnen; in Yorkshire sind bereits Hochöfen niedergeblasen worden, um die Erzeugung zu beschränken. — In Northumberland ist der Markt ausserordentlich still, viele Gruben sind hauptsächlich nur auf Grund früherer Verträge noch regelmässig beschäftigt. Bester Maschinenbrand ist inzwischen auf 16 s. 6 d. bis 17 s. 3 d. gesunken, die niedrigste Notirung dieses Jahres. Aehnliches gilt von Maschinenbrand-Kleinkohle, die zuletzt zu 9 s. 6 d. bis 9 s. 9 d. abgegeben wurde. Gaskohle blieb andauernd in guter Nachfrage, dennoch haben die Preise an dem allgemeinen Niedergang theilgenommen und sind jetzt bei 16 s. 6 d. bis 16 s. 9 d. angelangt. In Bunkerkohle gelten die Aussichten für das kommende Jahr als günstig, aber gegenwärtig sind ungesiebte Sorten äusserst schwach zu 15 s. bis 15 s. 6 d. Infolge der beschränkten Kokserzeugung wird Kokskohle in grossen Mengen auf den Markt geworfen, so dass die Preise auf 16 s. heruntergingen. Giessereikoks hat seit langer Zeit nicht so niedrig gestanden.

Man sollte hiernach annehmen, dass auch in Deutschland in nicht allzuferner Zeit die Kohlenpreise einen Nachlass erfahren werden.

Bücherschau.

— **Die deutsche Bagdadbahn und die projektirte Ueberbrückung des Bosporus in ihrer Bedeutung für Weltwirthschaft und Weltverkehr.** Von Siegmund Schneider. Wien und Leipzig. Verlagsbuchhandlung Leopold Weiss. 1900. Preis 2,50 ℳ. Es ist ein interessantes Werk, das uns hier von der rührigen Verlagsbuchhandlung geboten wird, und die wirkungsvollen Schlagwörter, die wir überall eingestreut finden, haben vielleicht schon manchen Leser über den eigentlichen Werth des Gebotenen hinweggetäuscht. Gleichwohl fehlt dem Buche dasjenige, was gerade ein solches Buch werthvoll machen würde, nämlich die Sachkunde des Verfassers. Gewiss ist es ihm zu glauben, wenn er von sich rühmt, dass er einiges von den Verhältnissen der von ihm besprochenen Länder aus eigener Anschauung kennt, da er nach den seinem Buche vorausgeschickten Einleitungsworten in Konstantinopel wohnhaft ist. Aber leider geht aus dem weiteren Verlaufe seiner Darstellung nur zu deutlich hervor, dass seine Kenntnisse ihn gleich jenseits des Bosporus im Stiche lassen. Wie die „Kölnische Zeitung" in einer Besprechung des Buches unter dem 5. November d. J. nachgewiesen hat, ist dem Verfasser das Missgeschick widerfahren, dass er — s. S. 55 f. — das nahe bei Konstantinopel belegene Eregli am schwarzen Meer, die altberühmte und jetzt durch ihren Kohlenbergbau neubelebte Heraclea Pontica, mit dem am Südrande der kleinasiatischen Sandwüste belegenen Eregli, Heraclea in Lycaonien, verwechselt hat. Wer aber mit solcher Flüchtigkeit zu Werke geht, der kann es den Lesern nicht verargen, wenn sie auch seine übrigen Mittheilungen nur mit einem gewissen Misstrauen aufnehmen. Diese Flüchtigkeit begleitet den Verfasser durch das ganze Buch und tritt in mannigfachen sprachlichen Unebenheiten und sachlichen Ungenauigkeiten hervor, so z. B. wenn er auf S. 36 von dem Quarantänegebäude zu Madhûn bei Bagdad erzählt, dasselbe werde alljährlich „von vielen Tausenden von Todtenschreinen und Votivkisten frequentirt", oder wenn er auf S. 64 die Stadt Mardin an die „Nord-Variante" des westlichen Theils der Bahnlinie verlegt, während dieselbe weiter nach Osten an einer Strecke liegt, für welche nach den bei S. 18 und 30 eingeschalteten Karten überhaupt nur eine einzige Richtung in Frage steht. — Wir geben ja gern zu, dass der Verfasser die ihm zu Gebote stehenden Quellenwerke, deren er über hundert aufzählt, mit Gewandtheit benutzt und aus denselben das wissenswürdigste herausgesucht und zusammengestellt hat. Aber von einem Werke, das auf seinem Titelblatte verspricht, ein Unternehmen wie die Bagdadbahn in ihrer Bedeutung für die Weltwirthschaft und den Weltverkehr darzustellen, erwartet man doch mehr als eine Reihe von Aufsätzen, die allenfalls den unterhaltenden Theil unserer Tagesblätter in passender Weise ausfüllen würden. H.

— **Bayerischer Verkehrskalender.** Während in anderen Berufszweigen längst Fachkalender im allgemeinen Gebrauche sind, wurde im bayerischen Verkehrsbereiche ein das gesammte Gebiet des Verkehrswesens umfassender, daher für jeden Verkehrsbeamten geeigneter Kalender noch nicht herausgegeben. Diesem Mangel soll der neu erschienene Kalender abhelfen. Er enthält die wichtigsten Bestimmungen des gesammten Eisenbahnwesens, der Post, Telegraphie und des Fernsprecherwesens in alphabetischer Anordnung des ganzen Stoffes (Lexikonform) — eine Einrichtung, welche für derartige Taschenbücher als neu zu bezeichnen ist und den Kalender zu einem Nachschlagebuche in hervorragender Weise geeignet erscheinen lässt. Wegen der ausführlichen Behandlung der weitere Kreise interessirenden Theile des Verkehrswesens, namentlich des Personen-, Thier- und Güterverkehres sowie der Post, endlich wegen der für jedermann brauchbaren kalendarischen Notizen eignet sich der Kalender nicht nur für den Fachmann, sondern auch für das Publikum, insbesondere für den mit dem Verkehrswesen in steter Berührung stehenden Kaufmannsstand. Der Kalender ist zum Preise von 1,80 ℳ durch den bayerischen Verkehrsbeamtenverein selbst oder die J. Lindauer'sche Buchhandlung (Schöpping) in München zu beziehen.

— **Meyer's historisch-geographischer Kalender.** Verlag des bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. Preis 2 ℳ. Von diesem so schnell beliebt gewordenen Abreisskalender ist soeben der fünfte Jahrgang, das Jahr 1901 umfassend, erschienen. In ihm ist diesmal unter anderem der eigentliche Kalendertheil durch einen Astronomen von Fach mit gewissenhaftester Sorgfalt zusammengestellt worden und sind mehrfach geäussertem Wunsche entsprechend eine ganze Anzahl naturwissenschaftlicher Darstellungen unter die geschichtlichen und geographischen gemischt worden. Dass auch letztere fast durchgängig neu und gut sind, bedarf bei dem bekannten Plane des Unternehmens wohl nicht besonderer Erwähnung; dasselbe gilt von den Anführungen in Vers und Prosa, aus Weltweisheit und schöner Litteratur sowie von den geschichtlichen Tagesmittheilungen. Letztere sind besonders, bei kürzester und klarster Fassung, bedeutend vermehrt worden. Der Kalender ist eine ebenso unterhaltende wie belehrende litterarische Gabe für Jung und Alt.

— **Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Berlin. Weltausstellung Paris 1900.** Wie alle bedeutenden industriellen Anstalten, welche die Pariser Weltausstellung beschickt haben, hat auch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin ein für die Besucher ihrer Erzeugnisse als Führer dienendes Album herausgegeben. Das 24 Seiten starke Heft ist in der Druckerei von Riefenstahl, Zumpe & Co. hergestellt worden und gewährt auf Seite 1 bis 13 einen allgemeinen Ueberblick über die Organisation und die umfangreichen, alle Gebiete der elektrischen Industrie umfassenden Werke der weltbekannten Firma, deren Thätigkeit beständig an Umfang zunimmt. In etwas mehr als zehn Jahren ist das Aktienkapital der Gesellschaft von 16 000 000 auf 47 000 000 ℳ gewachsen, eine Thatsache, die allein schon ihre Entwickelung hinlänglich darlegt. Seite 14 und 15 sind dem elektrischen Antriebe, 16 und 17 den elektrischen Bahnen gewidmet, deren die Gesellschaft 72, wovon 9 im Auslande, nach eigenem System gebaut und ausgerüstet hat. Die Gesammtlänge dieser Bahnen beträgt 1 500 km, die Anzahl der für den Betrieb derselben gelieferten Motoren 4 300. An Centralstationen hat die Gesellschaft 160 errichtet und ausgerüstet, wovon 15 im Auslande. Besondere Erwähnung mögen noch die Kraftübertragungswerke Rheinfelden, als grösste Wasserkraftanlage Europas, und die Berliner Elektrizitätswerke, die auch den Betriebsstrom für sämmtliche elektrischen Bahnen der Hauptstadt liefern, finden.

In der Beurtheilung der künstlerischen Ausstattung des Heftes, was die hochmodernen Verzierungen des Umschlages und der Umrahmung der einzelnen Blätter betrifft, dürften die Ansichten vielleicht etwas auseinandergehen; sonst ist die Ausstattung des Heftes ausgezeichnet.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der an der Strecke Schönsee-Strasburg gelegene Haltepunkt Tokaren ist am 1. Dezember d. J. für den Personen- und Holzwagenladungsverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 95 — Inser.-Nr. 2996 — d. Ztg.)

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Coburg-Rodach gelegene Haltestelle Rodach erhält vom 15. Dezember d. J. ab die Bezeichnung Rodach Hzgth. Coburg.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1901 werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Hostenbach (Bahnhof), welche bisher für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet war, auf Wagenladungssendungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze beschränkt.

Strassburg, den 28. November 1900. (3040)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Güterverkehr.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn - Staatsbahntarif, niederdeutscher Verbands - Gütertarif, mitteldeutscher Privatbahn - Gütertarif, Heft 3, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn - Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahn-Thiertarif.

Mit dem 15. Dezember d. J. wird die an der Neubau-Theilstrecke Köppelsdorf-Neuhaus gelegene Haltestelle Neuhaus (Kr. Sonneberg) in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Dieselbe erhält die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung nach und von der Haltestelle ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Dezember 1900. (3041)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.
Tarifheft Nr. 2.

In den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien usw., der bisher nur für Sendungen von Chemnitz galt, werden mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. an die Stationen Altchemnitz, Bautzen, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Gera (Reuss) sächs. Staatsb., Kappel in Sachsen, Lauter in Sachsen, Leipzig I (bayerischer Bahnhof), Leipzig II (Dresdener Bahnhof), Meissen-Triebischthal, Plagwitz-Lindenau, Radeberg, Riesa und Zwickau der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen, die auch Auskunft über die Frachtsätze ertheilen.

Dresden, den 6. Dez. 1900. (3042)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Am 15. Dezember 1900 tritt der Nachtrag I zum Tarife Theil II, Heft 1 vom 1. August 1899 in Kraft. Er enthält unter anderem neue Frachtsätze für die Stationen Harthau im Erzgebirge und Schwepnitz, sowie einen neuen Ausnahmetarif für frische Aepfel und Birnen. Durch letzteren wird der besonders ausgegebene Ausnahmetarif für frisches Obst vom 1. Oktober 1893 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März 1901 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 6. Dez. 1900. (3043)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten deutschen Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.
Ausnahmetarif, Heft 1, vom 1. April 1897.

Die Station Goirle der niederländischen Staatseisenbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit mit den um 1,80 M für 10 t erhöhten Sätzen der Station Tilburg in den Ausnahmetarif A aufgenommen.

Essen, den 3. Dezember 1900. (3044)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Der Absatz 5c des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unseres Gütertarifs für den Binnenverkehr erhält mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Dortmund, den 4. Dezember 1900. (3045)
Die Direktion.

Deutsch-russischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif 7a für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1900 alten/1. Januar 1901 neuen Stils wird in der Zeit vom 1./14. September alten/neuen Stils bis zum 30. April alten/13. Mai neuen Stils jeden Jahres im Verkehr nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Kaibahnhof, Königsberg Pregelbahnhof der ostpreussischen Südbahn sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst und Memel die Fracht für Getreide von der Haltestelle Jetkary der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn nach den Entfernungen und Frachtsätzen der hintergelegenen Tarifstation Lopuchowka berechnet.

Bromberg, den 27. November 1900. (3046)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Eröffnung der Neubaustrecke Eppingen-Steinsfurth hat am 15. November l. J. stattgefunden; es sind daher die im Nachtrag VI zum badisch-württemb. Gütertarif für die Stationen Ittlingen, Reihen und Richen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze nunmehr in Kraft getreten.

Karlsruhe, den 3. Dez. 1900. (3047)
Gr. Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.

Vom 5. Dezember d. J. ab werden die Stationen der Theilstrecke Berent-Lippusch der Nebenbahn Berent-Bütow des Direktionsbezirks Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 2. Dezember 1900. (3048)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Tarifheft 2.

Am 8. Dezember d. J. treten in den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Holz und Stammholz die nachverzeichneten Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Deggendorf		Gotteszell	
	Ausnahmetarife			
	1 Holz des Sp.-T. II	1a Stammholz	1 Holz des Sp.-T. II	1a Stammholz
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Hermsdorf-Rehefeld	1,14	1,12	1,07	1,06

Dresden, den 4. Dez. 1900. (3049)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird ein Nachtrag II zum Tarifheft 1 der Abtheilung B herausgegeben, enthaltend Entfernungen für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Mainz, ermässigte Entfernungen für die Stationen Mainz und Worms und einen Ausnahmetarif 6 c für Steinkohlen usw.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 1. Dez. 1900. (3050)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. ab wird die Station Herdecke Nord in den Ausnahmetarif 9 für Eisen des Spezialtarifs II, sowie in den Schiffsbaueisentarif 9 S aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 28. November 1900. (3051)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 9 d für Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach Ostasien wird vom 10. Dezember 1900 ab auf die asiatischen Häfen östlich von Aden und auf Australien einschl. der Inseln des stillen Ozeans ausgedehnt. Die Tarifbezeichnung an betreffender Stelle erhält demnach folgende Fassung:

im Falle der überseeischen Ausfuhr nach asiatischen Häfen östlich von Aden, nach Australien und den Inseln des stillen Ozeans.

Hannover, den 4. Dez. 1900. (3052)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. August 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 gelangt Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung der Tarif- und besonderen Bestimmungen, Aenderung und Ergänzung der Frachtsätze für Holz, Frachtsätze für Schleifholz und Stationsnamenänderungen.

München, den 4. Dezember 1900. (3053)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch - westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1900 ab wird die Südbahnstation Leibnitz in den Ausnahmetarif Nr. 16 für Baumwolle, rohe, einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 5. Dezember 1900. (3054)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Dezember d. J. tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Chrast k. k. St. B. einerseits und Neustadt bei Coburg (königliche Eisenbahndirektion Erfurt) andererseits in Höhe von 86 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 3. Dezember 1900. (3055)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der österreichischen Nordwestbahn etc.

Für Steinkohlensendungen von den unten genannten Versandstationen nach Station Lissa der österreichischen Nordwestbahn kommen vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, an Stelle der im bezüglichen Tarif vom 1. November 1897 enthaltenen die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Anwendung:

von Ludwigsdorf	81,6	Heller für 100 kg.
„ Rubengrube	80,4	
„ Neurode	79,8	
„ Möhlten	79,2	

Breslau, den 29. November 1900. (3056)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 10. Dezember 1900 ab kommen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, auch Torf und Torfbriketts im Versande von den deutschen Seehäfen und den Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen auch im Verkehre mit der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm - Eisenbahn bis zum 1. Oktober 1902 die billigeren Frachtsätze des Rohstofftarifs an Stelle derjenigen des Spezialtarifs III oder höherer Ausnahmesätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft über die Frachtberechnung und Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Hannover, den 3. Dezember 1900. (3057)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Brilon-Stadt des Direktionsbezirks Cassel in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die Entfernungen der Station Brilon zuzüglich 8 km zu Grunde gelegt. (3058)

Frankfurt a/M., den 3. Dezember 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Stationen der Bruchsal-Hilsbach-Menzinger Eisenbahn in den Thiertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen worden.

Die Dienststellen ertheilen auf Verlangen Auskunft.

Karlsruhe, den 3. Dezember 1900. (3059)
Grossh. Generaldirektion.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für die Beförderung von Kastanienholzextrakt von Genf trans. nach Wels.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 wird für die Beförderung von flüssigem Kastanienholzextrakt von La Rochette (Isère) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen für die Transportstrecke von Genf trs. nach Wels der Frachtsatz von 518 Centimes für 100 kg berechnet.

Die Abfertigung der betreffenden Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österr.-ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 30. November 1900. (3060)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von oder nach	Genf transit: bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg	Genf transit: bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg
den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen: Prag (St. B.), Smichow; den Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	52,92	49,56

Die Sendungen müssen nachweisbar nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon - La Tour du Pin-Grenoble und südlich bezw. westlich davon gelegenen Stationen befördert werden.

Für die auf Grund vorstehender Frachtsätze zur Beförderung gelangenden Sendungen gelten die reglementarischen Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A des österreichisch - ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 29. November 1900. (3061)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österr. - ungarischer Transitverkehr.

Tarif für die Beförderung von Fellen, roh, gesalzen oder getrocknet zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Genf trans. mit der Bestimmung von oder nach der Station Millau (Departement Aveyron) der französ. Südbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, gelangt für die Beförderung der in der Ueberschrift bezeichneten Felle, bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestim-

mungen des Spezialtarifes Nr. 8, enthalten im Nachtrage I vom 1. Mai 1896 zu dem Tarife vom 1. Februar 1874 für den schweizerisch-österr.-ungar. Transitverkehr nachstehender Frachtsatz zur Einführung: Zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Genf trans. mit der Bestimmung von oder nach der französischen Station Millau (Departement Aveyron) der französischen Südbahn

54,08 Frcs. pro 1000 kg.

Der im bezeichneten Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" ausgewiesene Frachtsatz von 45,28 Frcs. pro 1000 kg hat für Sendungen von oder nach Cette und weiter (exklusive der Station Millau) Geltung.

Wien, am 29. November 1900. (3062)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf trans. mit der Bestimmung nach St. Fons (Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 wird für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf transit bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7000 kg für den Frachtbrief und Wagen auf Grund der Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Dezember 1894 für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr nachstehender Frachtsatz berechnet:

Von	nach Genf transit — für Sendungen nach St. Fons (P. L. M.) — bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold pro 1000 kg
Aussig . .	49,10

Wien, am 29. November 1900. (3063)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Die Herstellung von Mosaikpflaster auf den Bahnsteigen und den Zugangswegen der Stationen Stralau-Rummelsburg und Rummelsburg (Kantstrasse) soll auf Grund öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis zum Eröffnungstermin, Mittwoch, den 12. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen. Angebotshefte sind daselbst einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 *M.* zu beziehen. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Berlin, den 28. November 1900. (3064)

Engelufer 1 a.

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung 2.

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A VI und VII für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W., und zwar: 800 kg Hanf, 120 kg Hanfgarn, 4800 kg Bindfaden, 2000 kg Plombenschnur, 1000 m Bremsleinen, 1000 m Uhrgewichtsleinen, 30000 m Lampendochte, 200 kg Fadendochte, baumwollenes Dochtgarn, 500 Stück Harzfackeln, 19000 kg grosse Plomben, 50 kg kleine Plomben für Luftdruckbremse, 11500 Meter Packleinwand, 7000 kg Heede (Werg), 10200 kg weissleinene Putzlappen, 51000 Stück Putztücher aus ungebleichtem bauwollenen Garn und 26000 Stück aus Seidenabfall, 9500 Stück Scheuertücher zum Reinigen der Fussböden, 8550 Stück Putzleder (Fensterleder), 461000 kg bunte Putzbaumwolle und 540000 kg weisse Putzbaumwolle.

Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1901 in der Zeit vom 1. April 1901 bis Ende März 1902 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

Eröffnung der Angebote Freitag, den 21. Dezember 1900, Vormittags 10½ Uhr, im Rechnungsbüreau, Abth. M., hier, Joachimstrasse 8 AI Erdgeschoss.

Zuschlagsfrist bis zum 16. Januar 1901.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 80 ₰ von dem oben genannten Büreau abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden.

Hannover, den 3. Dezember 1900. (3065)

Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die Lieferung unseres Bedarfs an Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1901, umfassend etwa 5000 kg Petroleum, 900 kg Brennöl, 1700 kg Lokomotiv- und 500 kg Wagenschmieröl (die beiden letzteren Mineralöle) und 700 kg Kerntalg, beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 21. d. Mts., Nachmittags 4 Uhr, an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.

Oels, den 2. Dezember 1900. (3066)

Direktion.

Verdingung von 882000 kg rohem Rüböl, 746000 kg gereinigtem Rüböl in je 7 Loosen, 813000 kg Putzöl und 80000 kg Rindstalg für die königliche Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 29. Dezember 1900, Vormittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- **und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 *M.* **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. Januar 1901.

Berlin, den 3. Dezember 1900. (3067)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Piassavabesen, Reiserbesen, Stuhlrohr, Hanf, Bindfaden, Plombenschnur, Bremsleinen, Bleiplomben und Bogenlichtkohlen für elektrische Beleuchtung soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf Dienstag, den 15. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, hierselbst anberaumt. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien" sind uns bis zur Terminsstunde einzusenden. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen liegen hier aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Luisenstrasse 10, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen. Der Zuschlag erfolgt bis 5. Februar k. J.

Posen, den 1. Dezember 1900. (3068)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Es sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs 998 t alte Schienen, Schwellen, Eisen- und Stahlschrott veräussert werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termin, **den 3. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr**, einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 1 unseres Verwaltungsgebäudes II zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von einer Mark (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen **Rechnungsbüreau** abgegeben. Bestellgeld ist nicht erforderlich. (3069)

St. Johann-Saarbrücken, im Dezbr. 1900.

Königliche Eisenbahndirektion.

Etwa 1400 Paar alte, das Stück 3,5 kg schwere, noch brauchbare Flachlaschen zu 113 mm hohen Schienen passend sollen verkauft werden.

Der Verkauf erfolgt frei Wagen Perleberg.

Zeichnung der Lasche wird auf Wunsch übersandt.

Angebote werden bis 31. Dezember d. J. erbeten. (3070)

Betriebsvorstand der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

---

5. Offene Stellen.

Betriebsdirektor

als Vorstand der Betriebsverwaltung unserer elektrischen Strassenbahnen in Wiesbaden wird gesucht.

Bewerber, welche in gleicher Stellung bereits thätig waren, werden bevorzugt.

Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften unter Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten an

die Direktion der süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Darmstadt. (3071)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 97. | 12. Dezember 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Frage der weiteren Einführung von Vorsignalen.

Der Verein deutscher Lokomotivführer stellte im August 1899 seinen Mitgliedern eine Preisaufgabe, in der der Zugförderungsdienst, insbesondere die vom Standpunkte des Lokomotivführers wünschenswerthen Verbesserungen desselben sowie die Hilfsmittel bei der Fahrt im Nebel besprochen werden sollten. Die Betheiligung an der Lösung der Aufgabe war sehr rege. Es gingen 47 Arbeiten ein, von denen 4 mit Preisen bedacht und 10 mit lobender Anerkennung ausgezeichnet wurden. Bemerkenswerth sind die in den Arbeiten niedergelegten Ansichten über das Signalwesen. Gehen sie doch von Männern aus, in deren Berufe Unvollkommenheiten und Mängel dieses Dienstzweiges zuerst zur Erscheinung kommen müssen und denen Verbesserungen auf diesem Gebiete vielfach zur unmittelbaren Wohlthat gereichen.

In den mit Preisen bedachten Arbeiten wird an verschiedenen Stellen darauf hingewiesen, dass die fortschreitend gesteigerte Fahrgeschwindigkeit und die dichte Zugfolge eine rasche und leichte Erkennbarkeit der den Zügen während der Fahrt zu gebenden Signale in immer höherem Grade fordere, und übereinstimmend führen die Verfasser verschiedener Arbeiten aus, dass der Dienst des Lokomotivführers bei der Zugbeförderung dadurch erschwert werde, dass die Anwendung der Nothsignale im wesentlichen auf die Stationseinfahrten beschränkt sei und nicht auch auf die Mastsignale an anderen Stellen, insbesondere auf die Blocksignale ausgedehnt werde. „Wenn ein Blocksignal an der Führerseite steht" — so äussert sich der Verfasser der zweitbesten Arbeit bei Besprechung einer Fahrt im Nebel — „und wenn es nicht zu weit vom Gleise entfernt und nicht zu hoch ist, so entdeckt man es wohl noch, nachdem man minutenlang fast bis zur Erstarrung das Auge dahin gerichtet hatte, wo es sichtbar werden musste; aber die Hälfte der Blocksignale steht, wenn man Hin- und Rückfahrt in Betracht zieht, an der linken Seite. Wenn hier im entsprechendem Augenblicke ein Güterzug im linksseitigen Gleise vorbeifährt, so ist es mir schon am hellen Tage vorgekommen, dass durch den Dampf und Rauch desselben das Signal meinen Blicken vollständig entzogen wurde." In gleichem Sinne schreibt der Verfasser der mit dem ersten Preise ausgezeichneten Arbeit: „Bei trübem nebligen Wetter lassen sich die Blocksignale geradezu suchen, und ist es durchaus keine Unachtsamkeit, wenn ein nicht genau streckenkundiger Führer unter einem links von der Bahn stehenden Blocksignal durchfährt, ohne es zu sehen. Ein gutes Signal müsste sich aber dem Führer aufdrängen. Und dieses Aufdrängen," so heisst es dann weiter, „geschieht durch die rechts neben dem Gleise stehenden Vorsignale." So haben sich die zuerst auf den sächsischen, dann auch auf den anderen deutschen Bahnen vor nunmehr drei Jahrzehnten zur Einführung gelangten Nothsignale im Lokomotivführerstande so beliebt gemacht, dass ihre Einführung jetzt auch vor Blocksignalen oder überhaupt vor allen Signalmasten gefordert wird, denen sich Züge mit grosser Fahrgeschwindigkeit nähern.

Die von den Lokomotivführern geltend gemachte Forderung ist nicht neu. Schon als durch das Bahnpolizeireglement vom 29. Dezember 1871 die Zugfolge im Stationsabstande gesetzlich zur Einführung gelangte und infolge hiervon mit der Errichtung von Blockstationen vorgegangen wurde, kam es zu lebhaften Erörterungen über die Nothwendigkeit der Aufstellung von „Orientirungssignalen" vor den Blocksignalen. Auch die auf Veranlassung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten gegen Ende des Jahres 1873 in Berlin zur Berathung über Maassregeln zur Vermehrung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes tagende Versammlung preussischer Eisenbahnverwaltungen beschäftigte sich bereits mit dieser Frage. Es darf

nicht auffallen, wenn die Nothwendigkeit der allgemeinen Einführung der Vorsignale vor Blocksignalen damals noch verneint wurde. Handelte es sich doch um einen Emporkömmling unter den Signalen, der zu jener Zeit auf den Strecken der preussischen Bahnen nur vereinzelt Anwendung gefunden hatte. Erst viel später, nämlich im Jahre 1878, erscheint das Vorsignal ebenbürtig neben den anderen Signalen zum ersten Male im amtlichen Text der Signalordnung und von jetzt ab weist die Statistik von Jahr zu Jahr seine Vermehrung auf den deutschen Bahnen nach, die besser als eine Schilderung seiner Vortheile die Unentbehrlichkeit dieses Gliedes in der deutschen Signalordnung erkennen lässt. Im Jahre 1898 waren von den im Bezirke der preussischen Staatsbahnen überhaupt vorhandenen 19 639 Mastsignalen bereits 7 424 mit Vorsignalen versehen und inzwischen hat die Anzahl weiter zugenommen, nachdem durch die Betriebsordnung vom 1. Oktober 1898 die Aufstellung von Vorsignalen vor allen Einfahrtsignalen vorgeschrieben ist. Binnen kurzem wird diese Vorschrift zur Durchführung gelangt sein, und schon jetzt, bevor dies der Fall, erheben sich Stimmen für eine weitere Einführung des Vorsignales über den Rahmen der Betriebsordnung hinaus.

Diese Forderung ist nicht unberechtigt. Es steht fest, dass die Vorsignale an den Bahnhofs e i n f a h r t e n unentbehrlich sind, um den Lokomotivführer in den Stand zu setzen, das Signal „Halt“ am Einfahrtsignalmast bei jeder Witterung unbedingt zu beachten. Es ist ferner Fürsorge dafür getroffen, dass ein in voller Fahrgeschwindigkeit befindlicher Zug auch am A u s f a h r t s m a s t in gewöhnlichem Betriebe nicht unvorbereitet das Haltezeichen antreffen kann. Entweder erhalten auch diese Signale Vorsignale, oder es kommt auf den preussischen Bahnen § 28 (6) der Fahrplanvorschriften zur Anwendung, nach dem für einen die Station ohne Halten durchfahrenden Zug das Signal „Einfahrt frei“ erst gegeben werden darf, nachdem vorher das Ausfahrtsignal auf „Fahrt“ gezogen wurde. — Aehnliches gilt von den übrigen Mastsignalen auf den Stationen, den N a c h a h m u n g s -, W e g e - und sonstigen Z w i s c h e n s i g n a l e n. Ist somit sonst überall dafür gesorgt, dass der Lokomotivführer, während er sich in voller Fahrgeschwindigkeit einem Mastsignale nähert, unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht plötzlich und unvorbereitet durch ein Haltesignal überrascht werden kann, so ist es nicht auffällig, dass jetzt an das anscheinend vergessene und von allen diesen Neuerungen unberührte B l o c k s i g n a l erinnert und der Wunsch ausgesprochen wird, es möge nun auch hier dem Sinne der Signalordnung derselbe Nachdruck verliehen und auch das Signal „Halt“ am Blockmast als unbedingter Befehl: „b i s h i e r h e r u n d n i c h t w e i t e r“ aufgefasst werden.

Dies ist aber der streitige Punkt, über den auch heute noch die Meinungen auseinander gehen. Während vielfach die Ansicht vertreten wird, das Signal einer Blockstation könne unbedenklich um einen Theil des Bremsweges ü b e r f a h r e n werden, da es nicht einen bestimmten Gefahr p u n k t, sondern eine Gefahr s t r e c k e ohne feste Begrenzung decken solle, geben andere zu, dass das einfache Blocksignal bei ungünstiger Witterung nicht unter allen Umständen die erforderliche Sicherheit biete und dass es daher gegebenenfalls durch K n a l l s i g n a l e v e r s t ä r k t werden müsse. Mögen die Vertreter der e r s t e r e n Auffassung Recht behalten, solange es sich um einfache Betriebsverhältnisse handelt, wo Zugverspätungen keine grosse Tragweite haben. Auf S c h n e l l z u g s t r e c k e n und bei dichter Zugfolge muss man unbedingt der zweiten Auffassung Recht geben und eine Verstärkung der Blocksignale wenigstens bei ungünstiger Witterung fordern. — Jeder, der häufiger auf der Lokomotive eines Schnellzuges gestanden, hat beobachtet, wie rasch bei einer Fahrt im Nebel, Regen oder Schnee ein Signal in Sicht kommt und den Blicken wieder entschwindet, und wie mit Abnahme des Zeitraumes, der dem Lokomotivführer in solchem Falle zum Auffassen des ihm durch das Signal übermittelten Befehls verbleibt, auch die Gefahr eines gänzlichen Uebersehens des Signales zunimmt. Bis zu einer solchen G e f a h r aber darf es unter keinen Umständen kommen. Ueberall im Eisenbahnbetriebe sucht man den menschlichen Schwächen und Irrthümern durch mechanische Hilfsmittel zu begegnen. Soll keine Lücke in dieser Fürsorge entstehen, so muss auch hier zur Verstärkung der Wirksamkeit des Blocksignales etwas geschehen und das Vorsignal in sein Recht eintreten. Man wende nicht ein, dass für den nur ausnahmsweise auftretenden Fall ungünstiger Witterung solche weitgehenden Maassnahmen nicht am Platze seien, solange man nicht Mittel anzuführen in der Lage ist, die auch in solchen Ausnahmefällen stets dienstbereit und wirksam sind Bekanntlich kann dies von den K n a l l s i g n a l e n nicht gesagt werden. Mag ihre Wirksamkeit auch tadellos sein, so fehlt es doch im Bedarfsfalle an der Dienstbereitschaft, an den nöthigen Hilfskräften zu ihrer Bedienung und an der Möglichkeit einer schnellen und sicheren Verständigung dieser Hilfskräfte mit dem Blockwärter bei rascher Zugfolge.

Erscheinen hiernach V o r s i g n a l e in erster Linie auf z w e i g l e i s i g e n S c h n e l l z u g s t r e c k e n für denjenigen F l ü g e l z w e i a r m i g e r B l o c k m a s t e am P l a t z e, der dem L o k o m o t i v f ü h r e r l i n k s v o m G l e i s e u n d d u r c h d a s N a c h b a r g l e i s v o n d i e s e m g e t r e n n t e r s c h e i n t, so muss in zweiter Linie einer noch weitergehenden Anwendung der Vorsignale das Wort geredet werden, um zu erreichen, dass nicht allein ein U e b e r s e h e n des Blocksignales erschwert, sondern auch ein U e b e r f a h r e n desselben unter allen Umständen verhindert wird. Nicht nur das grundsätzliche Bestreben, dem rothen Licht der Signalordnung die Bedeutung des u n b e d i n g t e n „Halt“ zu verschaffen, sondern auch praktische Gründe sprechen für die Erreichung dieses Zieles. Nach Ausführungsbestimmung 55 des Signalbuches soll für jedes Blocksignal derjenige Punkt festgesetzt werden, den der Zugschluss überfahren haben muss, bevor das Signal in die Haltstellung gebracht und die Rückmeldung ausgeführt werden darf. Bei Mastsignalen m i t V o r s i g n a l pflegt man diesen Punkt 50 bis 100 m hinter dem Signalmast anzunehmen. Fehlt das Vorsignal, so muss die Entfernung weit grösser gewählt werden. Sie je nach der Witterung verschieden zu bemessen, empfiehlt sich auf keinen Fall. Ein vorsichtiger Betriebsleiter wird jenen Punkt vielleicht bis auf 600 m hinter dem Blocksignal annehmen und es dann dem Blockwärter überlassen, wie er bei Nebel feststellen will, ob der Zug obige Bedingung erfüllt hat. Noch grössere Schwierigkeiten erwachsen dem Wärter, wenn ein Zug bei Nebel das Blocksignal, während es „Halt“ zeigte, überfahren hat und trotz der räumlichen Entfernung mündliche oder schriftliche Aufträge an den Lokomotivführer nothwendig werden. Ohne Verspätungen, die vielfach wieder andere Züge in Mitleidenschaft ziehen, wird es dann selten abgehen. — Durch ein Verschieben der Blocksignale in der einen oder der anderen Richtung ist hier auch nichts zu erreichen. Hat man hierdurch die Uebelstände bei ungünstiger Witterung beseitigt, so treten sie bei gutem Wetter desto häufiger auf. Ebenso wenig würde eine Stellung der Signale zum Ziele führen, die es ermöglichte, dass der Wärter von seinem Standorte aus dem vorbeifahrendem Zuge ein Warnungssignal ertheilen könnte, denn in diesem Falle würde der Wärter wieder den Zeitpunkt nicht beurtheilen können, in welchem der Zug durch das entfernt stehende Blocksignal als gedeckt anzusehen und die Rückmeldung vorzunehmen ist.

Alle diese Schwierigkeiten fallen, wenn die Vorsignale künftig auch bei Blocksignalen die Regel bilden werden. Mögen auf den ersten Blick die zur Erreichung dieses Zieles nothwendigen Aufwendungen gross erscheinen, der Erfolg wird sie rechtfertigen. Von mancher Seite ist vor der weiteren Einführung der Vorsignale wegen der dadurch herbeigeführten H ä u f u n g d e r S i g n a l e gewarnt worden. Diese Befürchtung entbehrt der Begründung. Es gibt auch heute schon zahlreiche Blocksignale, die mit Vorsignalen versehen sind, ja es gibt Bahnstrecken, auf denen sie auch vor Blocksignalen die Regel bilden. Und doch haben sich dort derartige Befürchtungen nicht

bestätigt. Jedenfalls wird die weitere Aufstellung von Vorsignalen die ungetheilte Anerkennung der Lokomotivführer finden, trotz der dabei unvermeidlichen Vermehrung der Signale. Darüber lässt der Inhalt der Preisarbeiten keinen Zweifel aufkommen. Darf man aber die Meinung der Lokomotivführer hierfür ins Feld führen — und warum sollte dies nicht in einer Frage gestattet sein, die fast ausschliesslich den Dienst dieser Beamten betrifft —, so würde die weitere Einführung der Vorsignale vor Blocksignalen einen neuen Fortschritt bedeuten in der Entwickelung des Zugförderungsdienstes und damit in der Erhöhung seiner Pünktlichkeit und Sicherheit.

Elektrischer Betrieb mit hohen Spannungen auf Vollbahnen.

Ueber diesen Gegenstand hielt vor kurzem der Maschineningeniör v. Kando im ungarischen Ingeniör- und Architektenverein einen überaus anregenden Vortrag. Er führte hierbei im wesentlichen folgendes aus:

Der elektrische Betrieb auf Vollbahnen muss heute bereits als eine brennende Frage bezeichnet werden. Von den Vortheilen, welche er mit sich bringt, interessiren das Publikum vor allem die Beseitigung des Kohlenrauches und die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit. Die Beseitigung der Rauchentwickelung diente als Beweggrund für die erste Anwendung des elektrischen Betriebes in grossem Stile, nämlich auf der Bahn Baltimore und Ohio, wo der in dem langen Tunnel von Baltimore sich ansammelnde Rauch die Anwendung einer anderen Betriebskraft als des Dampfes erforderte. Auch in Europa gibt es zahlreiche, den Verhältnissen der Baltimore- und Ohiobahn ähnliche Fälle, wo in langen und beim Bahnbau schwer vermeidlichen Tunneln mit starken Steigungen infolge des grossen Verkehres der Rauch sich derart ansammelt, dass die bei dem Lokomotivpersonal auftretenden Erstickungsfälle Verkehrsstörungen, ja sogar Eisenbahnunfälle verursachen können, wie dies in dem Giovitunnel zwischen Turin und Genua vor ungefähr einem Jahre thatsächlich geschehen ist. In Ungarn wäre die Anwendung des elektrischen Betriebes mit Rücksicht auf diesen Umstand in dem in Bau befindlichen langen Tunnel von Fiume begründet.

Was die Steigerung der Geschwindigkeit durch Anwendung des elektrischen Betriebes anbelangt, so ist dieser Vortheil heute noch von rein akademischem Werth, denn bei den bisher durchgeführten Versuchen sind die mittelst Dampflokomotiven erzielten Fahrgeschwindigkeiten nicht einmal erreicht, geschweige denn überflügelt worden. Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass der elektrische Betrieb einerseits durch den Umstand, dass die Elektromotoren keine hin- und hergehenden Massen besitzen und infolge dessen eines der Hindernisse, welche der Steigerung der Geschwindigkeit entgegenstehen, nämlich die schädlichen Bewegungen der Lokomotiven, entfällt, und andererseits durch den Umstand, dass die Leistungsfähigkeit der elektrischen Lokomotiven im Verhältnisse zu ihrem Gewichte grösser ist, als diejenige der Dampflokomotiven, zur Steigerung der Zuggeschwindigkeiten beitragen wird. Ein weiterer Vortheil des elektrischen Betriebes liegt in der Möglichkeit der Kraftübertragung auf grosse Entfernungen.

Der Gedanke der Verwerthung des in den Wasserkräften brachliegenden Nationalkapitals war es, welcher die italienische Regierung bewog, noch im Jahre 1897 die beiden grossen Eisenbahngesellschaften des Landes, nämlich die Società italiana per le strade ferrate Meridionali und die Strade ferrate del Mediterraneo aufzufordern, sie mögen die Frage der Umgestaltung ihrer Linien auf elektrischen Betrieb einem gründlichen Studium unterziehen. Es handelte sich demnach in diesem Falle keineswegs darum, durch Anwendung des elektrischen Betriebes auf einzelnen, regeren Verkehr aufweisenden kurzen Strecken einen strassenbahnartigen Verkehr probeweise ins Leben zu rufen, so wie dies in Amerika und neuestens auch in Frankreich erfolgt ist, noch darum, auf einer geraden Strecke versuchsweise Züge mit Geschwindigkeiten von 150 oder 200 km verkehren zu lassen, sondern es ist die Aufgabe gestellt worden, dass ein elektrisches Betriebssystem ausgearbeitet werde, welches geeignet sei, im allgemeinen den heutigen Dampfbetrieb auf Vollbahnen zu ersetzen.

Die eine der vorerwähnten Eisenbahngesellschaften, die Società italiana per le strade ferrate Meridionali, hatte ihrerseits die Budapester Firma Ganz & Co. eingeladen, die Frage im Einvernehmen mit ihr zu studiren. Diese Studien führten zur Anwendung des Wechselstromes mit hohen Spannungen, welcher sich für den Betrieb von Vollbahnen mit schweren Zügen als vortheilhafter erweist. Wechselstrom für Zugförderungszwecke ist bisher nur vereinzelt und mit keiner höheren Spannung als 750 Volt zur Anwendung gelangt.

Eines der bisher bestandenen Hindernisse für die Verwendung von hochgespannten Strömen zu Zugförderungszwecken war die Gefährlichkeit derselben für das Leben derjenigen, die mit stromführenden Theilen in unmittelbare Berührung kommen: denn es ist eine nicht zu leugnende Thatsache, dass hochgespannter Strom, mit dem menschlichen Organismus in Berührung kommend, von tödtlicher Wirkung sein kann.

Die Frage der Verwendbarkeit von hochgespannten Strömen zu Betriebszwecken wird, von dem Gesichtspunkte der persönlichen und Betriebssicherheit betrachtet, in überaus interessanter Weise durch jenen Sachverständigenbefund beleuchtet, welcher anlässlich der Konzessionirung der Burgdorf-Thuner Bahn seitens der schweizerischen Bundesregierung von den hierzu aufgeforderten drei Fachmännern von europäischem Rufe, den Herren Gisbert Kapp, Professor Weber und Sylvanus Thompson, abgegeben wurde. Die drei genannten Gutachter haben, von einander vollkommen unabhängig, sich übereinstimmend dahin geäussert, dass die Anwendung von hochgespannten Strömen für Betriebszwecke durchaus zulässig und rathsam sei. Besonders interessant ist in dieser Hinsicht das von Professor Weber abgegebene Gutachten, welches an der Hand einer Reihe von Versuchen, die er theilweise an seiner eigenen Person vorgenommen hatte, den Beweis erbringt, dass der elektrische Strom unter gewissen Verhältnissen sogar unter 100 Volt schon lebensgefährlich sein kann, dass hingegen unter günstigen Umständen auch ein Strom von 3 000 Volt Spannung nicht unbedingt lebensgefährlich ist. Die Folgerung, welche aus den Ergebnissen dieser Versuche gezogen wird, ist die, dass eine Begrenzung der Spannungen mit Rücksicht auf deren Lebensgefährlichkeit keineswegs begründet wäre; dagegen stimmt das Gutachten aller drei Gutachter in dem Punkte überein, dass gegen die Gefahren der hochgespannten Ströme sowohl das Betriebspersonal, als auch die Reisenden durch zweckentsprechende Bauart und richtige Ausführung der Anlagen geschützt werden müssen und können.

Dieser Schutz lässt sich, wie der Vortragende ausführte, durch geeignete Vorkehrungen erreichen. Der Vortragende gab eine nähere Beschreibung dieser Sicherheitsvorkehrungen. (Insbesondere werden die Hochspannung führenden Theile ausser mit einer dieselben umgebenden Isolirhülle noch mit einem ununterbrochenen und zwar guten Leiter, mit einer geschlossenen Metallhülle verkleidet, welche an mehreren Stellen mit dem Untergestelle des Wagenkastens und auf diese Weise auch mit den Schienen leitend verbunden ist. Diese Sicherheitsvorrichtung wird ferner auch auf sämmtliche Metallbestandtheile des Wagens, insbesondere aber auf den Deckel des Wagenkastens ausgedehnt, dessen Metallhülle gleichfalls mit der Erde in leitende Verbindung gebracht werden muss. Ferner sind die Apparate der Wageneinrichtung von einander vollkommen getrennt, derart, dass nur eine geringe Handhabung mittelst hochgespannten Stromes geschieht, nämlich blos das Einschalten des Motors, und auch für diese Handhabung sind Einrichtungen vorgesehen, welche jede Gefahr ausschliessen.)

Auch das Reissen des Leitungsdrahts ist nach Ansicht des Vortragenden nicht gefährlich. Fällt das abgerissene Drahtende auf den Wagen selbst, so entsteht durch Vermittelung der Erdleitung des Wagendeckels ein Kurzschluss und wird durch Ausschmelzen der nächsten Bleisicherung der betreffende Streckentheil einfach ausgeschaltet. Dasselbe geschieht auch, falls das abgerissene Drahtende die Schienen berühren sollte. Die einzige Gefahr, welche sich hierbei ergeben könnte, wäre für den Fall zu befürchten, dass ein solches abgerissenes Drahtende von Personen, die den Bahnkörper überschreiten, berührt wird, bevor noch der Draht mit den Schienen in Berührung gekommen ist. Wenn man jedoch bedenkt, dass Tausende Kilometer von hochgespannten stromführenden Leitungen entlang belebter Landstrassen angelegt sind und dass das Publikum bereits gewöhnt ist, sich solchen Leitungen gegenüber misstrauisch zu verhalten, schliesslich, dass auf dem Bahnkörper ausser den Angestellten der Bahn ohnehin niemand verkehren darf, die Bahnangestellten aber für solche unvorhergesehenen Fälle mit den entsprechenden Weisungen versehen sein können, so ist es (nach den Ausführungen des Vortragenden) vollkommen gerechtfertigt, zu sagen, dass die sehr geringe Mög-

lichkeit einer solchen Gefahr keinen Grund zur Nichtanwendung von hochgespannten Strömen bilden kann. (!)

Das Reissen der Drähte könnte höchstens bei Wegkreuzungen gefährlich werden; an solchen Stellen aber kann man die schon seit langer Zeit bestbewährten besonderen Sicherheitsaufhängungen verwenden, welche im Falle des Reissens eines Drahtes selbstthätig einen Kurzschluss verursachen, die nächsten Bleisicherungen ausschmelzen und hierdurch einen gewissen Theil der Strecke aus dem Stromkreise der Leitungslinie ausschalten. Desgleichen ist auf den Stationen für die Sicherheit des Publikums in ausreichender Weise vorgesorgt, indem das ganze Leitungsnetz der Station sich beständig im stromlosen Zustande befindet. Erst unmittelbar vor Ankunft des Zuges wird jene Linie, auf welcher der kommende Zug einfahren muss, eingeschaltet, um sofort nach Ankunft und Stillstand des Zuges wieder ausgeschaltet zu werden. Bei Abfahrt des Zuges wird dasselbe Vorgehen befolgt, indem die Leitung der Station so lange stromlos bleibt, bis der Zug die Erlaubniss zur Abfahrt erhalten hat, und auch dann nur so lange eingeschaltet wird, bis der Zug die Station verlassen hat. Hierdurch wird eine so vollkommene Sicherheit des Betriebes erzielt, dass wenn auch trotz der entsprechenden Aufsicht und Instandhaltung der Leitungen ausnahmsweise an einer Stelle das Reissen des Leitungsdrahtes vorkommen sollte, dies unter Strom nur zu einer Zeit geschehen kann, wenn der Verkehr im Bereiche der betreffenden Leitung ohnehin — auch schon wegen des in Bewegung befindlichen Zuges — verboten und demnach ausgeschlossen ist.

Was die Frage betrifft, bis zu welcher Grenze die Steigerung der Spannung begründet ist und was als eine solche Grenze betrachtet werden kann, so zeigt die Rechnung, dass für die heutigen Betriebsverhältnisse der Bahnen eine Steigerung der Spannung über 3 000—5 000 Volt in Bezug auf die Kontaktvorrichtung und auf die Wirthschaftlichkeit der Kontaktleitungen keine so grossen Vortheile mehr bringt, welche die Konstruktionsschwierigkeiten von Motoren und Apparaten für so hohe Spannungen aufwiegen würden.

Die erste Anwendung des beschriebenen elektrischen Betriebssystems auf Vollbahnen wird auf den Valtellinalinien des adriatischen Netzes der Società italiana per le strade ferrate Meridionali erfolgen, wo eine 106 km lange, derzeit mit Dampf betriebene Linie zwischen den Städten Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna auf elektrischen Betrieb umgestaltet wird.

Die Rentabilität der Linien der sächsischen Staatseisenbahnen.

Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung lässt auf Wunsch der Landstände alljährlich eine Darstellung des Erträgnisses der einzelnen Linien ihres Bahnnetzes bearbeiten. Wenn diese Darstellung — die jetzt für das Betriebsjahr 1899 vorliegt — auch vielfach auf Schätzung von Ausgaben beruht, so bietet sie doch eine in der Hauptsache zutreffende Beurtheilung der Verkehrs- und wirthschaftlichen Bedeutung der einzelnen Linien.

Die Betriebseinnahmen des Jahres 1899 waren um 4 841 680 Mark höher als im Vorjahre und übertrafen die im Staatshaushaltsetat vorgesehene Summe um 9 001 799 ℳ. An der Mehreinnahme gegen 1898 war der Personenverkehr mit 1 983 176 ℳ betheiligt, wovon allein rund 1 452 000 ℳ auf die Steigerung des Verkehrs der eigenen Stationen unter sich entfallen; der Güterverkehr brachte 2 293 556 ℳ mehr, die fast ausschliesslich auf den erhöhten Güteraustausch mit fremden Bahnen und den Durchgangsverkehr entfallen.

Dagegen stiegen die Ausgaben um 6 823 192 ℳ gegen das Vorjahr und sie betrugen 10 172 602 ℳ mehr als die im Staatshaushaltsetat aufgenommene Summe. Hiervon entfallen rund 1 190 000 ℳ mehr für Betriebsmaterialien, Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, 1 851 000 ℳ mehr für Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Betriebsmittel und maschineller Anlagen, 3 700 000 ℳ mehr an Gehältern und Löhnen, verursacht durch Mehreinstellung von Arbeitskräften infolge der Verkürzung der Dienstdauer, Erhöhung der Arbeiterlöhne und planmässige Aufrückung der Beamten in höhere Gehaltsklassen. Hiernach überstiegen die Mehrausgaben die Mehreinnahmen um 1 981 512 ℳ und um so viel ist der Ueberschuss für 1899 geringer als 1898. Der für die Budgetperiode 1898/99 erzielte Betriebsüberschuss von 66 413 535 ℳ ist um 360 097 ℳ hinter dem in den Staatshaushalt eingestellten zurückgeblieben.

Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug 1899: 3,702 % gegen 4,075 % im Vorjahre.

Die Verzinsung der Linien, die eine solche überhaupt erzielten, ergibt sich aus folgender Uebersicht, in welcher die Linien nach der Höhe der Verzinsung im Jahre 1899 geordnet sind:

Linie	Verzinsung in Prozenten des Anlagekapitals	
	1899	1898
Zeithain-Elsterwerda	10,88	8,79
Waldheim-Kriebethal	9,53	10,28
Werdau-Weida	7,94	10,06
Pirna-Berggiesshübel m. Pirna-Grosscotta	7,60	9,34
Gaschwitz-Meuselwitz	7,22	7,92
Stollberg-St. Egidien	6,95	7,40
Leipzig-Hof mit Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz	6,80	7,58
Görlitz-Dresden-A.	6,27	6,76
Riesa-Chemnitz	5,53	6,07
Beucha-Seelingstädt	5,24	—
Bodenbach-Dresden-A.	5,23	5,50
Dresden-Werdau mit Kohlenbahnen und Freiberg-Halsbrücke	5,15	5,44
Dresden-Elsterwerda	4,89	5,17
Zeitz-Altenburg	4,70	4,93
Leipzig-Dresden und Grossenhain-Priestewitz	4,67	5 31
Leipzig-Geithain	4 57	4 58
Schönbörnchen-Gössnitz	4,46	4 32
Weida-Mehltheuer	4,16	4,90
Meuselwitz-Ronneburg	4 04	4,66
Schwarzenberg-Zwickau mit Schneeberg-Niederschlema	3,89	5,22
Riesa-Nossen-Moldau mit Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf und Brand-Langenau	3,08	3,41
Plauen-Eger	3,00	2 83
Zittau-Markersdorf (schmalsp.)	2,89	3,04
Borsdorf-Coswig	2,87	3,37
Schönberg-Schleiz	2,71	3,14
Bautzen-Königswartha	2,52	3,12
Kieritzsch-Chemnitz mit Limbach-Wittgensdorf und Rochlitz-Penig	2,49	1,72
Mügeln-Geising-Altenberg (schmalsp.)	2,26	(Zuschuss)
Schönberg-Hirschberg	2 21	2 45
Kamenz-Pirna	2 18	2,39
Gössnitz-Gera	2,17	3,23
Zittau-Nikrisch	1,83	0,42
Falkenstein-Muldenberg	1,70	1,76
Radebeul-Radeburg (schmalsp.)	1,62	2,98
Oschatz-Döbeln mit Mügeln-Nerchau-Trebsen (schmalsp.)	1,56	1,87
Gera-Weischlitz	1,19	1,41
Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	1,07	1,52
Chemnitz-Aue-Adorf m. Zwota-Klingenthal	1,07	1,64
Buchholz-Schwarzenberg m. Walthersdorf-Crottendorf	0,95	1,18
Reichenbach u. B.-Mylau	0,76	0,70
Schönfeld-Geyer (schmalsp.)	0,74	0,87
Annaberg-Flöha	0,54	0,92
Brunn-Greiz	0,47	0,92
Waldheim-Rochlitz	0,35	1.13
Zwönitz Altchemnitz	0,31	0,65
Oschatz-Strehla (schmalsp.)	0,15	(Zuschuss)
Bautzen-Schandau mit Niederneukirch-Bischofswerda, Neustadt-Dürrröhrsdorf, Grosspostwitz-Cunewalde	0,14	0,55
Wilkau-Carlsfeld (schmalsp.)	0,13	1,00

Von den Linien haben 21 nicht nur keine Verzinsung ihres Anlagekapitals erbracht, sondern auch ihre Betriebskosten nicht gedeckt, vielmehr einen Zuschuss dazu erfordert. Es waren dies folgende:

Linie	Zuschussbetrag ℳ	Prozent des Anlagekapitals	1898
Hainsberg-Kipsdorf (schmalsp.)	59 334	2,94	(3,49 Verz.)
Grünstädtel-Rittersgrün (schmalspurig)	27 190	2,86	1,85
Taubenheim - Dürrhennersdorf (schmalspurig)	27 129	2,14	1,85
Kohlmühle - Hohnstein (schmalspurig)	24 142	1,98	3,32
Mosel-Ortmannsdorf (schmalsp.)	18 359	1,75	1,83
Limbach-Wüstenbrand	37 090	1,72	0,75
Herrnhut-Bernstadt (schmalsp.)	11 876	1,23	1,11
Herlasgrün Falkenstein	39 114	1,16	1,74
Rosswein-Niederwiesa	60 018	0,85	0,38
Cranzahl - Oberwiesenthal (schmalspurig)	15 530	0,82	(0,04 Verz.)
Löbau-Weissenberg	12 118	0,77	0,47
Wolkenstein-Jöhstadt (schmalsp.)	19 223	0,67	0,34
Mulda-Sayda (schmalsp.)	8 542	0,59	0,32
Klingenberg - Frauenstein (schmalspurig)	8 187	0,51	0,04
Weipert-Annaberg	12 838	0,51	0,70
Wilischthal-Ehrenfriedersd. mit Herold-Thum (schmalsp.)	7 556	0,51	0,20
Hetzdorf-Eppendorf (schmalsp.)	4 337	0,46	0,06
Reitzenhain-Flöha mit Pockau-Neuhausen	48 482	0,37	(0,89 Verz.)
Kamenz-Elstra	4 157	0,31	(0,63 Verz.)
Glauchau-Wurzen	28 284	0,23	(0,53 Verz.)
Zittau-Löbau und Oberoderwitz-Wilthen, Scheibe - Eibau, Ebersbach-Löbau	12 900	0,05	(0,28 Verz.)

Im ganzen haben diese 21 Linien 380 942 ℳ Zuschüsse zu den Betriebskosten erfordert. Von den 20 schmalspurigen Linien haben 12 ihre Betriebskosten nicht gedeckt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anordnungen wegen der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen.** Unmittelbar nach dem Eisenbahnunglück bei Offenbach haben, wie die „B. P. N." mittheilen, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Berathungen begonnen, welche sich nicht allein auf die Ursachen und Folgen des obigen Vorkommnisses beziehen, sondern auch eine Revision aller die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes betreffenden Vorschriften sowie die Konstruktion der Wagen, Bremsen, Beleuchtung usw. mit ins Auge fassen. Ein baldiger Abschluss dieser Berathungen steht zu erwarten, und wird das Ergebniss jedenfalls auch Gegenstand der Verhandlungen der Konferenz sein, welche auf Veranlassung des Herrn Reichskanzlers durch das Reichseisenbahnamt berufen ist und an welcher Vertreter aller Bundesstaaten, welche eigene Eisenbahnen haben, theilnehmen werden. Dass mittelst Dienstvorschriften schon um deswillen nicht allen Unfällen vorgebeugt werden kann, weil das menschliche Ermessen nicht alle die Zufälligkeiten voraussehen kann, welche in einem so grossen Betriebe zusammenwirken können, um, wie im vorliegenden Falle, ein schweres Unglück herbeizuführen, ist selbstverständlich. Gerade für solche Momente beruht das Wohl und Wehe der Reisenden ausschliesslich auf der ruhigen Ueberlegung und dem kühlen Ermessen der Bedeutung jener Zufälligkeiten seitens der Bediensteten der Eisenbahn. Ein in den letzten Tagen ergangener Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten weist im allgemeinen auf diese Umstände hin, nimmt aber doch Veranlassung, die bestehenden Vorschriften über die Sicherung des Zugverkehres auf Blockstrecken wie folgt zu erläutern und zu erweitern:

„1. Ein Zug, der ein Blocksignal in Haltstellung überfahren hat, darf nicht eher zurückgemeldet werden, bis der Blockwärter sich davon selbst oder durch sichere Kunde überzeugt hat, dass der Zug in einer durchaus ungefährdeten Weise aufgestellt und gedeckt, oder nach inzwischen freigegebener Fahrtstellung des überfahrenen Haltsignals weiter gefahren ist.

2. Ein Zug, der ein auf Halt stehendes Blocksignal überfahren hat und hinter diesem zum Stehen gebracht ist, muss zunächst in dieser Stellung verharren, wenn nicht dadurch eine neue Gefährdung des Zuges oder eine Sperrung des Strassenverkehres auf Ueberwegen in Schienenhöhe eintreten würde, in welchem Falle der Zugführer die zur Beseitigung der Gefahr oder Störung erforderliche geringe Bewegung des Zuges anzuordnen hat. Darauf hat der Zugführer eine Verständigung mit dem Blockwärter oder der vorliegenden Station herbeizuführen und eine Bestimmung darüber einzuholen, ob der Zug halten, weiterfahren oder zurücksetzen soll. Das Zurücksetzen ohne Zustimmung des Blockwärters ist keinesfalls gestattet."

— **Die Kohlenfrage im Reichstag.** Drei volle Sitzungstage hat der Reichstag mit der Berathung der Interpellation über die Kohlentheuerung ausgefüllt, ohne dass sich aus den vielen Reden ein bestimmter Niederschlag ergibt. Die halbamtliche „Berl. Korr." sagt sehr richtig:

„Was zur Frage der Kohlenversorgung in ihrer derzeitigen Gestaltung im Reichstag füglich gesagt werden kann, ist in den nunmehr abgeschlossenen dreitägigen Verhandlungen wohl alles vorgebracht worden. Aus dem Umstande, dass am Schlusse der Debatten die von Anfang an hervorgetretenen gegensätzlichen Meinungen anscheinend unausgeglichen fortbestanden, wird man folgern dürfen, dass eine allseitig gebilligte feste Richtlinie bezüglich des Vorgehens gegen die auf dem Kohlenmarkt zeitweilig obwaltenden Unzuträglichkeiten und Versteifungen vorläufig noch nicht ermittelt ist."

Dennoch war die Verhandlung insofern fruchtbringend, als sie den Regierungsvertretern Gelegenheit gab, in unanfechtbarer Weise den Nachweis zu führen, dass weder ein Kohlenausfuhrverbot noch die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife, deren Bedeutung in ihrem Einfluss auf die Kohlenpreise sehr überschätzt wird, z. Zt. angängig ist. Staatsminister v. Thielen konnte gegenüber der hartnäckig wiederholten Behauptung, dass die Schweiz durch den Ausfuhrtarif übermässig begünstigt sei, darauf hinweisen, dass im Gegentheil der Kohlentarif von der Saar nach der Schweiz in der wichtigsten Verkehrsbeziehung um 20 ℳ, der von der Ruhr nach der Schweiz um 18 ℳ theuerer sei, als für die gleiche Entfernung im Inlande. Was das von agrarischer Seite geforderte Kohlenausfuhrverbot betrifft, so führte ein oberschlesischer Centrumsabgeordneter aus, dass ein Ausfuhrverbot für die oberschlesische Kohlenindustrie von den verhängnissvollsten Folgen sein würde, denn in den Zeiten wirthschaftlichen Niederganges sei die Ausfuhr für Oberschlesien eine Lebensfrage der dortigen Kohlenindustrie. Wenn von agrarischer Seite die geradezu komische Forderung aufgestellt wurde, die Eisenbahnverwaltung solle die Bewilligung des Ausnahmetarifs an die Bedingung knüpfen, dass den mit Kohlen beladenen Wagen die Preise angeheftet würden, zu denen diese von den Händlern gekauft seien (!), so konnte Minister v. Thielen mit Recht erwidern, ebensogut könne man die Bewilligung des Ausnahmetarifs an jede andere Bedingung knüpfen, etwa die, dass jemand Mitglied des Flottenvereins sei.

Sehr interessant waren auch die Aeusserungen des Ministers über die Höhe der jetzigen Kohlenpreise und deren Dauer. Er konnte sich auf eine 34 jährige Erfahrung im Ankauf von Kohlen für die Eisenbahnen und darauf berufen, dass die preussischen Staatsbahnen mit einem Kohlenverbrauch von durchschnittlich 17 000 t täglich wohl in der Welt einzig dastehen. Es seien früher viel schärfere Kohlentheuerungen aufgetreten als jetzt. 1872/73 habe man im Bezirk seiner damaligen Verwaltung (der rheinischen Bahn) für die Kohlen so viel Thaler zahlen müssen als jetzt Mark. Die Höhe der jetzigen Konjunktur liege bereits hinter uns, die ganze Kalamität werde in verhältnissmässig kurzer Zeit vorübergegangen sein. Die ungeheuere Menge der jetzt aus dem Ruhrkohlenrevier beförderten Kohlenmengen beleuchtete der Minister durch die Angabe, dass an einem Tage, am 17. November, 363 000 t befördert wurden; dazu seien 720 Züge zu 100 Achsen nöthig.

Selbstverständlich wurden in der Verhandlung auch eine Anzahl mit dem Eisenbahnwesen nicht in unmittelbarer Beziehung stehende Fragen weitläufig erörtert: Kohlenhandel, Kohlensyndikate, Kohlenabbau, Kohlenstreik. Viel neues wurde hierüber nicht vorgebracht. Dem Vorwurf, warum die Regierung nicht auf Grund des § 65 des preussischen allgemeinen Berggesetzes den Zechen einen erweiterten Abbau auferlege, wurde vom Handelsminister durch die Mittheilung begegnet, dass z. Zt. nicht weniger als 72 neue Zechenanlagen in Angriff genommen seien; im übrigen bedürfe es bekanntlich mehrerer Jahre, bis solche Neuanlagen in Betrieb kämen. Wie dann die Geschäftslage sei, könne niemand wissen. Vielleicht fordere man dann von der Regierung wieder eine zwangsweise Einschränkung der Förderung.

Im ganzen scheint uns, dass die Kohlendebatte das Ansehen des Reichstags nicht sonderlich gefördert hat. Die Regierung ist mit ihrer Einflussnahme auf die Regelung der Kohlenpreise naturgemäss beschränkt und es ist verfehlt, von ihr in solchen Dingen schleunige Abhilfe zu fordern und zu erwarten. Im übrigen kann von einer eigentlichen Kohlennoth kaum mehr die Rede sein, jedenfalls ist ihr Höhepunkt, wie wir wiederholt hervorgehoben haben und wie es auch Staatsminister v. Thielen als seine Ansicht aussprach, bereits überschritten.

— **Die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die preussischen Staatseisenbahnen** sollen nach einem Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. November d. J. bei ihrer bevorstehenden Umarbeitung, mit welcher die Eisenbahndirektion in Hannover beauftragt ist, verschiedene Abänderungen und Ergänzungen erfahren. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um Verbesserungen und Vereinfachungen in den Mustern für Frachtkarten sowie für die Monatsrechnungen der Fahrkartenausgabestellen und die Monatsempfangsrechnungen der Güterabfertigungen. Ferner ist bestimmt, dass an geeigneter Stelle eine neue Vorschrift eingeschaltet werden soll, welche betreffs der Güterabfertigungen dem Dienststellenvorsteher die Verpflichtung zur genauen örtlichen Ueberwachung der gesammten Kartirung, Dekartirung, Kassenverwaltung und Rechnungslegung auferlegt. Von der Einrichtung des Baarkassenbuchs nach Verkehrsmonaten soll zur Vermeidung einer erheblichen Mehrbelastung der Dienststellen abgesehen werden; dabei aber ist zu erwägen gegeben, ob die von den Direktionen anzuordnende allmonatliche Aufstellung einer Bilanz nicht jedenfalls für den 12. jeden Monats vorzuschreiben sein wird, damit bei Umstimmigkeiten in der Rechnungslegung geprüft werden kann, ob diese auf unlautere Absichten zurückzuführen sind.

— **Zugverspätungen auf den deutschen Eisenbahnen.** Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Juli bis September d. J. auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf den zur Vergleichung gezogenen 48 Bahngebieten mit einer Gesammtlänge Ende September d. J. von 41 933 km (wovon 15 859 km zweigleisig) zusammen 98 798 Schnellzüge, 904 116 Personenzüge und 404 836 gemischte Züge befördert.

Geleistet wurden:

	im ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer . . .	62 386 515	678 114	1 488

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 20 751 Züge (gegen das Vorjahr + 5 726) und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 12 978 (+ 3 805) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 7 773 (+ 1 921).

Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 000 000 Zugkm 125 (+ 26). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 7 885 (+ 1 191).

— **Die Verzögerung in der Auszahlung von Grunderwerbsentschädigungen**, welche schon wiederholt zu Beschwerden der Entschädigungsberechtigten Veranlassung gegeben hat, ist der Gegenstand eines Erlasses des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. November d. J., in welchem auf die thunlichste Abstellung der hierbei hervorgetretenen Missstände hingewirkt wird. Freilich sei — so sagt der Erlass — die Möglichkeit zur Abstellung dieser Verzögerung da nicht gegeben, wo sie durch Reallasten, Hypotheken und Grund- oder Rentenschulden, die auf dem Grundstücke haften, verursacht wird, weil hier die Rechtsansprüche der Nebenberechtigten der Auszahlung an den Grundeigenthümer entgegenstehen und also nur die in § 37 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 vorgeschriebene Hinterlegung des Betrages übrig bleibt. Wo aber derartige Hindernisse nicht im Wege stehen, sei bei freiwilliger Abtretung forthin regelmässig zu vereinbaren, dass die Entschädigung — nicht erst wie bisher nach der Schlussvermessung — sondern bei der Besitzüberweisung oder an einem mit Bezug auf diese zu bestimmenden Tage an den Grundeigenthümer zu zahlen ist, unter Zugrundelegung der aus dem vorläufig festgestellten Plane zu ermittelnden Flächengrösse. Von dem Betrage sei jedoch ein angemessener Bruchtheil ($^1/_5$ oder $^1/_{10}$) einzubehalten und erst bei der Auflassung nach dem Ergebnisse der Schlussvermessung zu leisten. Immer aber dürfe die Abschlagszahlung erst erfolgen, wenn die fiskalischen Erwerbsrechte durch Eintragung einer Vormerkung im Grundbuch sicher gestellt seien. Bei den Verhandlungen mit den Grundeigenthümern sind diese darauf aufmerksam zu machen, dass sie durch Ertheilung der Bauerlaubniss und durch eine mit der Bahnverwaltung einzugehende Einigung über den Gegenstand der Abtretung den Wegfall des Planfeststellungsverfahrens und damit eine wesentliche Beschleunigung des Enteignungsverfahrens und der Auszahlung der Entschädigung herbeiführen können. Gelingt diese Einigung und wird somit das Enteignungsverfahren auf die Feststellung der Entschädigungssumme beschränkt, so sollen die Bahnbehörden befugt sein, den Entschädigungsberechtigten sofort eine Abschlagszahlung auf den bahnseitig für angemessen erachteten und daher nicht streitigen Betrag in gleichem Umfange wie bei freiwilliger Abtretung zu gewähren, oder auch die Verzinsung der nicht streitigen Summe in halb- oder vierteljährlichen, im voraus zahlbaren Theilbeträgen zuzusichern. — Ausserdem sind die Entschädigungsberechtigten in geeigneten Fällen darüber zu belehren, dass sie nach § 38 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 über die Enteignungssumme frei verfügen können, wenn nur ein Theil ihres Grundbesitzes enteignet ist und sie den Nachweis führen, dass die darauf haftenden Hypotheken, Grundschulden und Reallasten den Werth des Restgrundstücks nicht höher als bis zum fünfzehnfachen Betrage von dessen Grundsteuerreinertrag belasten. Auch sollen die Enteigneten gelegentlich darauf hingewiesen werden, dass sie, falls die Entschädigungssumme hinterlegt werden muss, nach § 49 des Enteignungsgesetzes und Art. 35 bis 41 des preussischen Ausführungsgesetzes zum Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 23. September 1899 die Vermittelung der zuständigen Auseinandersetzungsbehörde zur Regelung der Sache in Anspruch nehmen oder auch ein gerichtliches Vertheilungsverfahren beantragen können.

— **Konferenz des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.** Am 7. und 8. d. Mts. hat in Danzig im Sitzungssaale des dortigen Landeshauses eine Konferenz vorgenannten Verbandes zum Zwecke der Umgestaltung bezw. Neuerstellung des deutsch-russischen Gütertarifs stattgefunden, zu welcher sich zahlreiche Vertreter der am Verbande betheiligten deutschen und ausländischen Eisenbahnverwaltungen eingefunden hatten. Zu Ehren des Verbandes veranstaltete das Vorsteheramt der Danziger Kaufmannschaft und die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn am Abend des ersten Verhandlungstages in dem altehrwürdigen Artushofe ein Festmahl, an welchem ausser den Konferenztheilnehmern und Vertretern der Behörden die Mitglieder des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft und eine Anzahl von diesem eingeladener Gäste theilnahmen. Der Vorsitzende des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft, Geh. Kommerzienrath Damme, begrüsste hierbei die internationalen Gäste und brachte auf deren Herrscher den Trinkspruch aus. Direktor Seering von der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn feierte die Verdienste des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes, insbesondere der geschäftsführenden Direktionen in Petersburg und Bromberg. Der russische Wirkl. Staatsrath v. Perl bezeichnete als Zweck der Konferenz eine Vereinfachung der Gütertarife, damit die bisherigen gegenseitigen guten Handelsbeziehungen noch recht lange dauern und weiter ausgebaut werden möchten. Von diesem Wunsche beseelt, brachte er ein dreifaches Hoch der Danziger Kaufmannschaft. Von den weiteren Reden erwähnen wir die des Geh. Kommerzienrathes Gibsone auf die preussischen Staatseisenbahnen und den Oberpräsidenten v. Gossler, der aus Gesundheitsrücksichten dem Feste hatte fernbleiben müssen.

— **Die elektrischen Blockeinrichtungen der Berliner Stadtbahn und der Unfall bei Station Thiergarten.** Aus Anlass der in der Tagespresse hierüber erfolgten Erörterungen und daraus gezogenen Schlussfolgerungen ist den Tageszeitungen folgende, die Angelegenheit betreffende Mittheilung von der Eisenbahndirektion Berlin zugegangen: Auf der Berliner Stadtbahn ist am 27. November d. J. ein Zug auf den vorher abgelassenen, vor Station Thiergarten zum Halten gekommenen Zug aufgefahren. Die anlässlich dieses Unfalles in der Presse gezogenen Schlussfolgerungen über die ursächliche Veranlassung

dieses Unfalles entbehren der sächlichen Unterlage und sind, wie eingehende Untersuchungen ergeben haben, unbegründet. Nach dem auf der Stadtbahn angewendeten Blocksystem kann ein Zug einem voraufgefahrenen Zuge nur dann folgen, wenn der voraufgefahrene Zug am Fahrsignal der nächsten Blockstelle vorbeigefahren ist und dort hinter dem Signal einen am Gleis angebrachten Kontakt überfahren hat und wenn ferner der Blockwärter das Fahrsignal am Blockmast in ein Haltesignal verwandelt hat. So lange der Zug den genannten Kontakt nicht überfahren hat, ist der Blockwärter auf mechanischem Wege verhindert, die vom Zuge vorher besetzt gewesene Strecke elektrisch freizugeben, das heisst zu entblocken. Der Schienenkontakt, der den Zweck hat, die Blockstelle Thiergarten zu verhindern, die Strecke von Bellevue vorzeitig zu entblocken, wurde am Tage des Unfalles der fälligen technischen Untersuchung unterzogen und war ausser Betrieb gesetzt. Durch die an dem Kontakt vorgenommenen Arbeiten ist der Blockwärter, obwohl er von der Ausserbetriebsetzung Kenntniss erhalten hatte, getäuscht und irrthümlich veranlasst worden, das Signal in Bellevue für den nachfolgenden Zug vorzeitig zu entblocken, wodurch zwei Züge in die Blockstrecke gelangten und der zweite Zug auf den ersten Zug auffuhr. Den Blocksignalanlagen der Stadtbahn kann anlässlich dieses Vorfalles nicht der geringste Mangel nachgewiesen werden; die langjährigen guten Erfahrungen, die mit denselben gemacht sind, beweisen vielmehr die Vorzüglichkeit, Zuverlässigkeit der Anlagen, die als Muster für andere Bahnen mit dichtem Betriebe — auch ausserdeutschen — vielfach benutzt werden.

— **Bergrutsch bei Vallendar.** Auf der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke zwischen Vallendar und Ehrenbreitstein hat am 5. d. Mts. ein Bergrutsch stattgefunden. Die zunächst liegende Landstrasse sowie die beiden Hauptgleise der Eisenbahn sind verschüttet worden. Die Personenzüge verkehren bis an die verschüttete Bahnstrecke beiderseits. Ein Umsteigen ist nicht angängig. Die sämmtlichen Schnellzüge nach Süddeutschland werden über die linke Rheinseite und von Coblenz über Niederlahnstein und umgekehrt geleitet. Die sehr zahlreichen Güterzüge auf der rechten Rheinseite werden über die linke Rheinseite sowie über die Eifel geführt, soweit beide Linien die Mehrbelastung aufnehmen können.

Weiter entnehmen wir den Tageszeitungen: Bei dem Bergrutsch bei Vallendar setzte sich am Mittwoch, den 5. d. Mts., Abends in einem Einschnitt die durchtränkte Thonerde langsam in Bewegung. Pioniere hatten Schutzrohre erbaut; diese wurden eingedrückt. Auf der Strasse und den Bahngleisen liegen auf einer Strecke von 120 m Thonmassen bis zu 6 m Höhe. Die Beseitigung ist schwierig, weil von der Masse alles einzeln mit dem Spaten abgestochen werden muss. 120 Pioniere mit sechsstündiger Ablösung sind an der Arbeit, die mehrere Tage dauern dürfte. Der Verkehr ist auch für Fussgänger gesperrt. Nachrutschungen sind wahrscheinlich. Die Betriebsstörung ist sehr bedeutend. Die Aufräumungsarbeiten sind sehr schwierig, da die Erdmassen immer mehr nachdrängen. Ein ganzes Pionierbataillon mit einigen Hundert Erdarbeitern ist beschäftigt, zunächst Gräben für das Wasser zu ziehen; dann erst ist daran zu denken, die Landstrasse und das Bahngleis frei zu machen. Die Bahnverwaltung sucht den Personenverkehr auf der unterbrochenen Strecke dadurch wieder in Betrieb zu bringen, dass die Züge ab Köln bis oberhalb der Station Vallendar und ab Ehrenbreitstein bis zur Unfallstelle fahren. Die Stelle wird durch einen Raddampfer auf dem Rheine umfahren, der Reisende und Gepäck hin und her befördert.

Bis zum 8. d. Mts. war das Gleis Köln-Frankfurt a/M. bis auf 12 m freigelegt. Während der Nacht waren weitere Rutschungen nicht eingetreten; es hatte aber den Anschein, als wenn die auf den Landstrassen und Berghängen befindlichen Massen sich wiederum in Bewegung setzen würden. Vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten war zur Besichtigung der Unfallstelle Geheimer Oberbaurath Blum am 8. d. Mts. anwesend.

Seit dem 9. Abends ist der Betrieb wieder aufgenommen.

— **Wormser Eisenbahnbrücke.** Ueber die neue Rheinbahnbrücke enthält der „Nordd. Allg. Ztg.“ zufolge die Festschrift folgende Angaben: Vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung sind 2 Jahre 6 Monate 7 Tage verflossen. Die zweigleisige eiserne Brücke übersetzt den Strom mit drei Oeffnungen, zwei seitlichen von je 101,2 m und einer mittleren von 116,8 m Stützweite, und zwar in Bogenfachwerken mit aufgehobenem Horizontalschub, infolge dessen die Pfeiler verhältnissmässig schwach gehalten und ein Gewinn an Durchflussprofil erzielt werden konnte. Die ästhetische Wirkung der ganzen Konstruktion ist eine recht günstige. Kräftige Steinthürme markiren die Zugänge. Das rechtsseitige Vorland zeigt 17 Oeffnungen von je 30 m lichter Weite, die durch 34 eingleisige Fachwerke mit parallelen Gurtungen von 34,5 m Stützweite überdeckt sind. Die Brücke hat eine Gesammtlänge, von Achse zu Achse der Endauflager gemessen, von 930,75 m, also beinahe einen Kilometer. Beiderseits der zweigleisigen Fahrbahn befinden sich durch Geländer abgeschlossene Fusssteige ausserhalb der Hauptträger. Der genehmigte Kostenanschlag schloss mit 3 495 000 *M.* ab; wirklich verausgabt wurden ausschliesslich der staatlichen Verwaltungskosten für Bauleitung usw. 3 223 664,76 *M.*, davon für die Pfeilerbauten 970 000 *M.*, für die von der Gesellschaft Harkort in Duisburg erstellte Eisenkonstruktion 1 963 846,76 *M.*, an allgemeinen Kosten 289 818 *M.* Beiderseits, namentlich zur linken, waren grosse Anschüttungen erforderlich, wozu das Material durch Baggerungen aus dem Rhein gewonnen wurde; es waren u. a. 475 000 cbm Dammmaterial zu befördern und einzubauen.

— **Lieferung von Hausbrandkohlen für Beamte und ständige Arbeiter.** Den Beamten der Eisenbahndirektion Berlin ist davon Kenntniss gegeben, dass nach einer Mittheilung der Eisenbahndirektion Kattowitz der Bedarf an Hausbrandkohlen für die Monate Januar bis einschliesslich März n. J. noch nachträglich angefordert werden könne. Dieser Bedarf soll für die Monate Januar, Februar und März getrennt, unter Bezeichnung eines Vertrauensmannes, an welchen die Sendungen zu richten sind, der vorgesetzten Dienststelle unverzüglich angemeldet werden. Ueber den Preis der Kohlen können bestimmte Angaben noch nicht gemacht werden. Voraussichtlich wird jedoch, falls die Anforderungen nicht gross sind, eine Lieferung zu den alten Preisen von 8,50 M. bis 8,70 M. für 1 000 kg ab Zeche noch möglich sein.

— **Eisenbahnprojekt Bruck bei München - Stegen am Ammersee.** Zur Vornahme der Vorarbeiten für eine elektrische Bahn zwischen vorgenannten Orten, welche über Schöngeising-Wildenroth-Unteralting Inning geführt werden soll, wurde vom zuständigen Staatsministerium dem Gutsbesitzer Felix Henle in Arzla die Bewilligung auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— **Wiedererlangung von in Eisenbahnwagen verloren gegangenen Gegenständen.** Um den Reisenden die Wiedererlangung verlorener Gegenstände thunlichst zu erleichtern, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen an ihre sämmtlichen Bahnstationen sowie an das Zugpersonal Weisungen dahin ergehen lassen, dass die Zugführer und Schaffner auf Verlangen Verlustanzeigen in den Stationen zu holen und diese, nach deren Ausfüllung durch die Reisenden, dem diensthuenden Stationsbeamten der nächsten geeigneten Station behufs sachgemässer Behandlung zu übergeben haben.

— **Errichtung neuer Eisenbahnbausektionen in Bayern.** Behufs Ausführung weiterer, im letzten Landtage genehmigter Eisenbahnen von örtlicher Bedeutung (Lokalbahnen) und zwar jener von Wasserburg=Bahnhof nach Wasserburg=Stadt und von Miltenberg nach Stadtprozelten wurden in Wasserburg am Inn und in Miltenberg am Main neue Eisenbahnbausektionen unter gleichzeitiger Aufhebung jener in Dorfen und Markt=Oberdorf errichtet. Als Vorstände der neu errichteten Bausektionen wurden ab 15. d. Mts. die Vorstände der aufgelösten Sektionen berufen und zwar der Bezirksingeniör Ehrne von Melchthal von Dorfen zu jener nach Wasserburg a/I. und der Bezirksingeniör Landgraf von Markt=Oberdorf zu jener nach Miltenberg a/M.

— **Der kilometrische Verkehr der Eisenbahnen** ist in den einzelnen Verkehrsbezirken sehr verschieden. Während in den Provinzen Ost- und Westpreussen im Jahre 1899 nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen auf das Kilometer nur 2 137 t im Durchschnitt gefahren sind, betrug der kilometrische Verkehr im Ruhrrevier, soweit er auf die Provinz Westfalen entfällt, 80 500 t und im Ruhrrevier der Rheinprovinz 70 900 t. Im Saarrevier ist der kilometrische Verkehr zu 45 600 t ermittelt und im Regierungsbezirk Oppeln zu 16 900 t. Auf sämmtlichen deutschen Eisenbahnen betrug der Güterverkehr im Durchschnitt auf 1 km Eisenbahn im Jahre 1899 7 487 t, während er im Jahre 1896 nur 6 371 t ausmachte. Der riesenhafte Verkehr im Ruhrrevier auf einer verhältnissmässig kleinen Fläche ist gelegentlich der vorjährigen Kanalberathungen Gegenstand der Erörterung gewesen, und man hat auf Grund dieses riesenhaften Verkehrs allgemein zugeben müssen, dass dort durch den Bau eines Kanals eine Entlastung der Eisenbahnen herbeigeführt werden müsse. Die westliche Strecke des Rhein-Weser-Elbe-Kanals führt bekanntlich mitten durch das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet und verfolgt im wesentlichen die Thalsenkung der Emscher. Auf dieser Strecke ist aber der Verkehr der Eisenbahnen, welcher von dem Kanal beeinflusst werden würde, noch sehr viel grösser als im Durchschnitt des gesammten Ruhrreviers. Während die Verkehrsbezirke Nr. 22 und 23, die das Ruhrrevier in Westfalen und der Rheinprovinz umfassen, sich nordwärts bis in etwa gegen die Lippe erstrecken und südwärts bis in das Gebiet der Wupper und Ruhr reichen, würde für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal nur das eigentliche Emschergebiet in Frage kommen. Hier liegen

aber die leistungsfähigsten Kohlenzechen und sonstige grosse gewerbliche Anlagen dicht gedrängt bei einander. Aehnlich liegen die Verhältnisse im eigentlichen oberschlesischen Industriegebiet. Dasselbe ist in der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen mit dem Regierungsbezirk Oppeln, zu welchem das Industriegebiet gehört, zu dem Verkehrsbezirk 13 vereinigt, während sowohl das niederrheinisch-westfälische wie das Saargebiet besondere Verkehrsbezirke in engeren Grenzen bilden. Obschon das oberschlesische Industriegebiet weit grössere Gütermengen den Eisenbahnen zuführt als das Saargebiet, so erscheint der kilometrische Verkehr der Eisenbahnen in ersterem doch nur mit 16 900 t, während das Saarrevier 45 600 t aufweist.

— **Baurath Friedr. Ed. Hoffmann**, der als Nestor der Ziegelindustrie und Erfinder des Ringofens in weitesten Kreisen bekannt und in seiner Jugend auch eine Zeit lang bei Eisenbahnbauten thätig war, ist am 3. d. Mts. zu Berlin im 83. Lebensjahre gestorben. Das „Centralbl. d. Bauverw." widmet ihm einen warmen Nachruf, in dem namentlich auch die menschlich schönen Eigenschaften des Verstorbenen hervorgehoben werden. Mit der Eisenbahnwelt blieb er durch seine Mitgliedschaft im Verein für Eisenbahnkunde bis zuletzt in steter Verbindung.

— **Personalnachrichten.** Oberbahnamtsdirektor Joseph Strobl in Bamberg wurde auf gestelltes Ansuchen ab 1. Januar 1901 in den dauernden Ruhestand versetzt, unter Verleihung des Titels eines Rathes bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen; gleichzeitig wurde zur Wahrnehmung der Geschäfte des Oberbahnamtsvorstandes dortselbst der seit mehreren Jahren im Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern verwendete Generaldirektionsrath Lorenz Seidlein unter Verleihung des Titels und Ranges eines Ober-Regierungsrathes, dann der Inspektor Ferdinand Stiegelschmitt zum Assessor bei der Generaldirektion berufen.

Oesterreich-Ungarn.

— Die **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellen sich im November d. J. nach den vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	November 1900	gegen November 1899
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 412 685	+ 58 079
Südbahngesellschaft	8 824 594	+ 141 158
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	5 814 729	+ 12 419
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	2 101 189	— 99 740
Elbethalbahn	1 419 207	— 163 985
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	714 383	— 15 621
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (mit Ausschluss der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg)	1 343 924	+ 41 951
Buschtêhrader Bahn Lit. A.	861 544	— 68 900
„ „ „ B.	1 543 194	+ 47 600
böhmische Nordbahn	949 170	— 39 886

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Im Laufe dieses Monats treten die Landtage zu einer kurzen Sitzung zusammen, um ihr Budget festzustellen und eine für die Verbesserung der finanziellen Verhältnisse der Länder wichtige Regierungsvorlage in Berathung zu ziehen. Aus diesem Anlasse erneuert das „Oest.-ungar. Eisenbahnbl." die schon vor einiger Zeit gemachte Anregung, dass die Landtage von Kärnten, Krain, Triest und dem Küstenlande sowie jene von Oberösterreich und Salzburg die in Aussicht genommene und auch in der Eisenbahnvorlage der Regierung für die Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest vorgesehene Beitragsleistung schon jetzt genehmigen mögen und hierdurch der Regierung die Mittel bieten, um die auf die Durchführung dieser Schritte bezüglichen Arbeiten ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Genehmigung der Vorlage durch das Parlament fortführen zu können. Die Vertretungen der angeführten Kronländer können, wie das genannte Blatt hervorhebt, ihr Interesse an dem Zustandekommen der grossen Eisenbahnverbindung im Hinblicke auf die hohen verkehrspolitischen Vortheile, welche ihnen diese Verbindung zuwenden wird, nicht besser und wirksamer bethätigen, als wenn sie die in Aussicht genommenen Beiträge schon jetzt beschliessen.

— **Der Gewinnantheil des Staates bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Es ist bekannt, dass infolge der einschneidenden, von der Regierung verfügten Tarifmaassnahmen der Reingewinn des Hauptbahnunternehmens im Jahre 1899 unter 100 fl. für die Aktie gesunken ist, so dass der Staat im Jahre 1900 aus dem Erträgnisse des vorangegangenen Jahres eines Gewinnantheiles verlustig ging. Was die Betheiligung des Staates an dem Gewinne des Jahres 1900 anbelangt, so dürfte auf eine solche jedenfalls zu rechnen sein; die Mehreinnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in diesem Jahre belaufen sich bis Ende November gegenüber dem Vorjahre bereits auf nahezu 4 000 000 Kronen und ist wohl anzunehmen, dass trotz der eingetretenen nicht unerheblichen Steigerung der Ausgaben der auf eine Aktie entfallende Reingewinn des Hauptunternehmens für dieses Jahr den Betrag von 100 fl. wesentlich übersteigen werde.

— **Tarifbegünstigungen für Musterkoffer von Handlungsreisenden.** Auf den meisten österreichischen und ungarischen Eisenbahnen werden Musterkoffer der Handlungsreisenden zu ermässigten Gepäcksätzen befördert (und zwar auf den Linien der Staatsbahnen sowie der Mehrzahl der österreichischen Privatbahnen zum Satze von 0,2 h. für 10 kg und 1 km). Oeftere missbräuchliche Inanspruchnahme dieser Begünstigungen hat die österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen veranlasst, die Grundbestimmungen über die Anwendung des ermässigten Gepäcktarifs für Musterkoffer in einer Weise zu ändern, welche eine grössere Gewähr gegen Missbräuche bietet. Nach den neuen Bestimmungen, welche mit 1. Januar 1901 in Kraft treten, müssen Handlungsreisende, welche die Tarifbegünstigung für Musterkoffer in Anspruch nehmen wollen, ausser den behördlichen Ausweisen eine mit der Photographie versehene Identitätskarte vorweisen. Ausweise, die infolge Ablaufes der Gültigkeitsdauer, infolge Wechsels in der Person des Reisenden oder aus sonstigen Gründen ungültig geworden sind, müssen von der Firma, für deren Reisenden der Ausweis ausgefertigt wurde, sofort zurückgestellt werden. Nach den neuen Bestimmungen haftet ferner die in dem Ausweis genannte Firma für jeden Missbrauch der Begünstigung seitens ihrer Reisenden. Jeder Missbrauch, wozu auch der Verkauf mitgeführter Musterwaaren gerechnet wird, hat vorbehaltlich der strafrechtlichen Verfolgung des Schuldtragenden für die betreffende Firma die dauernde Entziehung der Begünstigung zur Folge.

— **Die Krankenkasse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Satzungen dieser Kasse enthielten bisher die Bestimmung, dass die Krankenkasse an die Gesellschaft, welche ihren erkrankten Beamten und Bediensteten ihre Bezüge fortbezahlt, die Krankengelder für die ersten sechs Wochen vom Zeitpunkte der Erkrankung zu ersetzen verpflichtet ist. Dieser der Gesellschaft rückzuerstattende Betrag belief sich jährlich auf etwa 180 000 Kr. Infolge dieser Gebahrung schloss die Krankenkasse der Nordbahn, obwohl die Gesellschaft ihr gegenüber eine Mehrleistung von jährlich 50 000 bis 60 000 Kr. über ihre gesetzliche Verpflichtung auf sich nahm, ihre Bilanz mit einem Fehlbetrag von ungefähr 14 000 Kr. Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sich nun entschlossen, dem Wunsche der Regierung entgegenzukommen und die erwähnte Bestimmung der Satzungen fallen zu lassen und auf die Rückerstattung der Krankengelder für die ersten sechs Wochen seitens der Krankenkasse zu verzichten. Durch dieses Zugeständniss wird es möglich werden, nicht blos die Ausgaben vollständig zu decken, sondern auch für die Stärkung des Reservefonds der Kasse vorzusorgen.

— **Oberösterreichischer Industriellentag.** Die Industriellen Oberösterreichs planen im Verein mit jenen aus Salzburg die Veranstaltung eines Industriellentages in Linz, der bald nach Neujahr abgehalten werden soll. Als Berathungsgegenstände sind u. a. in Aussicht genommen: Die Donau-Moldau-Kanalfrage sowie die Frage der Tauernbahn mit besonderer Berücksichtigung der Pyhrnbahn und einer Bahnlinie Goisern-Gosau-Eben bei Radstadt.

— **Elektrische Uhren auf der Wiener Stadtbahn.** Seit Jahresfrist sind sämmtliche Bahnhöfe der Wiener Stadtbahn sowie der Westbahnhof und der Kaiser Franz Josef-Bahnhof in Wien mit Uhren nach dem System Zeschall-Resch ausgestattet. Diese Uhren — 250 an der Zahl — werden täglich von der Wiener Sternwarte aus elektrisch regulirt.

— **Heirathsausstattungen.** Der Kaiser Jubiläums-Wohlthätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung hat auch in diesem Jahre am 2. Dezember, als dem Tage des Regierungsantritts des Kaisers,

15 Heirathsausstattungsbeiträge von je 500 Kr. an Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen verliehen.

— **Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft** bezieht auf Grund eines mit der österreichischen Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens, welches der Gesellschaft eine Reihe von Verpflichtungen auferlegt, eine Unterstützung. Da dieses Uebereinkommen mit Jahresschluss abläuft, trat die Gesellschaft rechtzeitig an die Regierung wegen Einleitung von Verhandlungen über ein neues Uebereinkommen heran. Die Regierung eröffnete der Gesellschaft, dass der Bestand einer leistungsfähigen österreichischen Dampfschifffahrt auf der Donau und die Regelung der Beziehungen derselben zur Staatsverwaltung, gleichwie seitens der Gesellschaft auch seitens der Regierung als erwünscht erkannt werde, und forderte die Gesellschaft auf, von diesem Standpunkte ausgehend bestimmte Vorschläge zu erstatten.

Infolge dieser Aufforderung überreichte die Gesellschaft dem Handelsministerium eine Denkschrift, worin sie insbesondere ausführt, dass die auf Grund des bisherigen Uebereinkommens von der Regierung gewährleistete Unterstützung keine genügende Entschädigung für die der Gesellschaft auferlegten Leistungen bilde und dass für den Fall, als die Staatsverwaltung auf den Fortbestand des Unternehmens in seiner Leistungsfähigkeit und seinem österreichischen Charakter, auf die Beibehaltung seiner Organisation und auf die Fortführung des Betriebes im bisherigen, den öffentlichen Interessen angepassten oder allenfalls noch zu erweiternden Umfange Werth genug lege, um sich dafür zu einer entsprechenden Gegenleistung veranlasst zu sehen, letztere nothwendig in einem Ausmaass festgestellt werden müsse, mit welchem eine mässige Verzinsung des im Schifffahrtsdienste angelegten Kapitals in einer dem Ermessen der Regierung anheimgestellten Form gesichert werde.

Seither ist der Gesellschaft ein Erlass des Handelsministeriums zugekommen, mit welchem ihr eröffnet wurde, dass nach Lage der parlamentarischen Verhältnisse seitens der Staatsverwaltung die Möglichkeit nicht vorhanden sei, während der restlichen Dauer des gegenwärtigen Uebereinkommens ein neues Abkommen zu schliessen und unter diesen Umständen nichts erübrige, als die Wirksamkeit des bisherigen Uebereinkommens auf die Dauer des Jahres 1901 zu erstrecken. Diese Verlängerung des Uebereinkommens wurde von der Generalversammlung der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft genehmigt.

— **Neue landesfürstliche Kommissäre.** Der Eisenbahnminister hat zu landesfürstlichen Kommissären ernannt: bei der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Alfred Freiherrn von Buschman; bei den Aktiengesellschaften der österreichischen Nordwestbahn, der süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der Zittau-Reichenberger Eisenbahn, insoweit letztere österreichisches Gebiet berührt, den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Röll.

— **Ablieferung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat vor einiger Zeit die Genehmigung ertheilt, dass die Direktion der Staatsbahnen 51 Lokomotiven bei der Staatsmaschinenfabrik in Bestellung bringt. Von den zu liefernden Lokomotiven sind 16 für den Eilzugsdienst bestimmt, 25 für den Eilgüterdienst und 10 für den Dienst auf Vizinalbahnen. Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit des Bedarfes an Eilzuglokomotiven wurden 14 in dem Zeitraume vom 1. Juli bis Ende Oktober d. J. bereits abgeliefert und in Dienst genommen.

— **Vergrösserung des Wagenparkes der ungarischen Staatsbahnen.** Diese Staatsbahnen, welche am 1. Mai 1897 von der ungarischen Verkehrsaktiengesellschaft 250 Güterwagen als sogenannte „ablösbare Leihwagen" in Miethe genommen haben, machen von dem ihnen zustehenden Rechte, diese Wagen nach Ablauf einer vierjährigen Miethsdauer abzulösen, Gebrauch und übernehmen diese Wagen mit 1. Mai 1901 in ihr Eigenthum.

— **Besanden der Böden in Viehwagen.** Bei der Verladung von lebenden Thieren, namentlich von Borstenvieh, kommt es häufig vor, dass der Fussboden des verwendeten Wagens von den Versendern mit einer sehr bedeutenden Schicht Sand oder Schlacke versehen wird, welche oft bis zu 30 cm Höhe reicht. Da hierdurch eine ungerechtfertigte Belastung des Wagens eintritt, die Reinigung und Desinfizirung derartiger Wagen viel Zeit in Anspruch nimmt und Verzögerungen im Wagenumlaufe herbeiführt, wurden die Stationen der ungarischen Staatsbahnen angewiesen, die Verfrachter darauf aufmerksam zu machen, dass die Sand- oder Schlackenschicht auf dem Boden des Wagens nicht höher als 2 cm sein darf.

Luxemburg.

— **Eisenbahnunfall bei Differdingen.** Auf dem Hüttenwerk in Differdingen (Differdange) an der gleichnamigen Station der Prinz Heinrichbahn ist am 7. d. Mts. eine 7 m hohe Eisenbahnbrücke eingestürzt, als ein Zug sie befuhr. Der Maschinist und der Heizer sprangen rechtzeitig ab. Die eingestürzte Brücke führte über Erztaschen. Der Einsturz erfolgte in dem Augenblick, wo drei beladene Wagen von einer Lokomotive herangebracht wurden. Das herabfallende Erz verschüttete drei Arbeiter; einer derselben ist gestorben, die beiden anderen dürften mit dem Leben davonkommen. Die Lokomotive blieb oben. Der Betrieb ist nicht gestört.

Vereinsausland.

— **Zur Verunglückung des Süd-Express** lesen wir im Pariser „Temps": Der Fahrplan des Luxuszuges Paris-Madrid ist vom 2. Dezember ab geändert. Die Schnelligkeit wird auf dem französischen Netz verringert und zum Ausgleich auf dem spanischen Netz vermehrt. Die Gesammtdauer der Fahrt wird nicht merklich vermehrt, aber diese Aenderung wird der öffentlichen Meinung Genüge thun, die mit Recht über die neuerlichen Unglücksfälle von Choisy-le-Roi und St. Géours (Dax) aufgebracht ist.

— **Gleisevermehrung bei Paris.** Bekanntlich hat der schwere Zusammenstoss bei Choisy-le-Roi die Frage der Gleisevermehrung wieder in Anstoss gebracht. Auf der Seinepräfektur fand deshalb eine Versammlung des Ausschusses statt, der beauftragt ist, seine Ansicht über den öffentlichen Nutzen des von der Orléansbahngesellschaft vorgelegten Planes für die Verdoppelung der Gleise zwischen Paris und Bretigny abzugeben. Es wurde daran erinnert, dass die Orléansbahn schon 1887 diesen Vorschlag gemacht habe, dass aber die Abschwächung des Verkehres, die in jener Zeit erfolgte, und die Sorge um Verminderung der Zinsgarantie des Staates die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten veranlasst habe, diese Arbeit aufzuschieben. Die Gesellschaft habe trotzdem die Sache nicht aus dem Auge verloren und sobald es ihre Geldverhältnisse erlaubten, ihren Vorschlag erneuert. Am 6. Dezember 1899, also schon vor Jahresfrist, reichte sie einen neuen Plan ein. Ehe die Sache zur Ausführung kommt, meint der „Figaro", seien aber noch viele Weiterungen zu erledigen, obwohl die Eisenbahngesellschaft „dringend die Erledigung dieser Arbeit wünsche", wenn sie auch 16 000 000 Fr. koste. Man sieht, das gemischte System der Privatbahnen mit Staatsgarantie und dem Streben nach verstärkter Staatseinmischung und -Verantwortlichkeit zeitigt zweischneidige Erfolge. Die Gesellschaften beschuldigen den Eisenbahnminister bezw. die Regierung und umgekehrt.

— **Reformen auf der Pariser Stadtbahn.** Als Folge des Zusammenstosses auf der Place de la Concorde hat die Pariser Stadtbahngesellschaft den städtischen Behörden soeben Verbesserungsvorschläge eingereicht, die gleich im Anfang mit dem Eingeständniss beginnen, dass „der Betrieb der Bahn am 19. Juli 1900 unter den denkbar schlechtesten Verhältnissen begonnen habe". Die mit grösster Hast betriebenen Arbeiten seien nicht mit der genügenden Sorgfalt ausgeführt worden, es wären, um einem in fortwährendem Steigen begriffenen Verkehre zu genügen, Verbesserungen und Ergänzungen am Bahnkörper, an der Beleuchtung, der Kraftvertheilung, Einrichtungen von telephonischen Apparaten und Signalen nöthig gewesen. Die Ausbildung der „Wattmen", die eigentlich 2 bis 3 Monate dauern müsse, um gründlich die Handhabung der Motoren, der Bremsen, die Krümmungen der Bahn, die Anordnung der Signale usw. kennen zu lernen, sei ungenügend gewesen, denn kaum 8 Tage nach Einfahren der ersten Züge in den Tunnel habe der Dienst der „Wattmen" schon begonnen, weil man dem Publikum sobald als möglich ein billiges, sicheres und schnelles Verkehrsmittel geben wollte, um nach der Ausstellung zu gelangen. Jetzt verfüge die Stadtbahn allerdings über ein geübtes Personal von 100 „Wattmen", 200 Schaffnern und 250 Bahnhofsbeamten. „Trotz aller Mängel," so heisst es in dem Bericht, „ist die Stadtbahn einer der Hauptanziehungspunkte der Ausstellung gewesen und hat den städtischen Behörden und den Ingenieuren alle Ehre gemacht. Die Gesellschaft hat gethan, was sie konnte und wird noch mehr thun." Einige Zahlen aus dem Bericht mögen hier folgen. Man hatte mit einer täglichen Beförderungszahl von höchstens 100 000 Personen gerechnet, statt dessen hat die Bahn an einem einzigen Tage 170 000 Personen befördert und musste oft aus Platzmangel 30 bis 50 000 Personen täglich unbefördert lassen. Vom 19. Juli bis 31 Oktober haben 9 Millionen Personen die Bahn benutzt, im Oktober allein sind 3 636 277 Fahrkarten

gelöst worden, die Züge haben 480000 km zurückgelegt, also mehr als zehnmal die Reise um die Erde gemacht. Das Bedingnissheft hatte täglich den Betrieb von 136 Zügen in jeder Richtung festgesetzt, statt dessen fahren jetzt im ganzen 700, also mehr als doppelt so viele Züge. Um dem immer grössere Bedeutung gewinnenden Verkehr zu entsprechen, hat die Gesellschaft versuchsweise 5 Motorwagen mit Drehgestellen bestellt, welche eine Länge von 10 m haben und mit 400 Pferdekräften, also mit der doppelten Kraft der jetzigen Motorwagen, ausgestattet werden sollen. Zu gleicher Zeit beschäftigt man sich mit der Prüfung einer neuen Art elektrischer Lokomotiven, welche jedesmal 5 bis 6 Wagen von gleichfalls neuer Bauart, mit grösseren Eingangs- und Ausgangsthüren, ziehen sollen. Diese Züge würden nach jeder Richtung in Zwischenräumen von 3 Minuten fahren und dadurch eine Ueberfüllung der Wagen hindern. Um dem Andrang zu den Fahrkartenschaltern zu steuern, werden neuerdings Fahrkartenhefte II. Klasse verkauft, jedes Heft kostet 1 Fr. 50 Cts. und enthält 10 Fahrkarten; bald werden solche Hefte auch für Fahrkarten I. Klasse ausgegeben werden. Da es häufig vorkommt, dass auf freier Blockstrecke Züge aus dem einen oder anderen Grunde halten müssen, so hat die Stadtbahngesellschaft bei den städtischen Ingenióren den Gedanken in Anregung gebracht, auf jeder Blockstrecke eine kleine Haltestelle mit einem hölzernen Bahnsteig anzulegen, damit, wenn sich der Aufenthalt verlängern sollte, eilige Personen den Zug verlassen und die Strasse erreichen können. (!) Ausserdem beantragt die Stadtbahngesellschaft die Anlage von 3 Rangirgleisen, und zwar am Hôtel de Ville, auf den Champs-Elysées und am Lyonerbahnhof. Jetzt muss bei einem Unfall der folgende Zug den verunglückten Zug bis Vincennes ziehen, was natürlich eine Betriebsstörung auf der ganzen Bahnstrecke zur Folge haben kann; ausserdem ist jede Stunde Betriebsunterbrechung gleichbedeutend mit einem Einnahmeausfall von 2 bis 3000 Fr. und zieht natürlich auch Verluste für das Publikum nach sich. Die Gesellschaft beantragt ferner eine Verlängerung des Tunnels von Vincennes aus auf eine Länge von 500 m, um dort einen Schuppen für die Wagen zur Aufstellung während der Nacht anlegen zu können. Der Entwurf schliesst mit dem Hinweis auf die schweren Fehler, die die städtischen Behörden begehen würden, wenn sie diese ihnen obliegenden Verbesserungs- und Ergänzungsarbeiten nicht unverzüglich ausführten. Der „Figaro", dem wir diese Mittheilungen entnommen haben, erklärt diese verschiedenen Arbeiten für sehr wünschenswerth, meint aber, dass es sich wohl zunächst darum handeln würde, wer die Kosten zu tragen hätte, die Stadt Paris oder die Stadtbahngesellschaft. Er schliesst mit dem Wunsche, dass sich ein Einverständniss darüber erzielen lassen möge, ehe ein neuer Eisenbahnunfall gebieterisch die Ausführung der vorgelegten Verbesserungsvorschläge fordere.

— **Schweizerische Centralbahn.** Nunmehr hat auch die Aktionärversammlung der Centralbahngesellschaft den Rückkaufsvertrag genehmigt. Der Bericht des Verwaltungsrathes an die Aktionäre führte aus, wie der Bund anfänglich 600 Fr., dann 680 Fr. in 3,5 prozentigen Obligationen geboten hatte, die Verwaltung ihrerseits aber den runden Betrag von 30 Fr. Rente und 750 Fr. Kapital forderte. Diese Forderung stiess auf heftigen Widerstand, und zweimal hatte es den Anschein, als ob die Verhandlungen ergebnisslos bleiben würden; erst in der zehnten Besprechung gelang es, die Vertreter des Bundes zur Zustimmung zu bringen. Der Bericht schliesst: „Immerhin ist, wie bei allen Prozessen, der Entscheid ungewiss, und es darf der Vortheil, den eine rasche und glatte Abwickelung des Rückkaufes der Gesellschaft bietet, unseres Erachtens wohl ebenso hoch angeschlagen werden, als die Möglichkeit, durch einen unter allen Umständen jahrelang dauernden Prozess einen etwas höheren Preis zu erzielen. Wenn wir daher auch nicht behaupten wollen, dass der vereinbarte Kaufpreis ein für die Gesellschaft besonders günstiger sei, so halten wir ihn doch für einen annehmbaren für die Gesellschaft sowohl, als auch für den Bund."

— **Säntisbahnprojekt.** Wie der „Bund" vernimmt, tritt demnächst in Bern eine Vereinigung von schweizerischen Finanzmännern zusammen, um das bereits früher aufgetauchte, aber wieder zurückgelegte Projekt einer Bahn auf den Säntis (St. Gallen-Appenzell) neuerdings zu besprechen. Die Beschaffung der nöthigen Geldmittel (man spricht von etwa 3000000 bis 4000000 Fr.) sei um so weniger schwierig, als sich die Theilnehmer dieser Vereinigung selbst mit beträchtlichen Kapitalien am Unternehmen betheiligen; auch könne die Lebensfähigkeit der Bahn kaum bezweifelt werden, da der Säntis einer der besuchtesten Berggipfel der Alpen sei. Dieser Anschauung gegenüber erinnert die „Schweiz. Handelszeitung" daran, dass schon verschiedene Finanzirungsversuche für eine Säntisbahn missglückt sind.

— **Uebertragung eines Theiles des Postdienstes an die Vorsteher der russischen Eisenbahnstationen.** Vor einiger Zeit theilten wir bereits mit, dass die Eisenbahnstationen in Russland den Postdienst, soweit er sich auf die Annahme und Ausgabe einfacher Briefschaften bezieht, wahrnehmen sollen. Offenbar hat die Maassnahme sich schnell eingeführt und bewährt, denn man ist in den leitenden Kreisen bereits damit beschäftigt, die Befugnisse bezw. Verpflichtungen der Eisenbahnstationen auszudehnen und auch die eingeschriebenen Briefe in den Geschäftskreis der Stationen einzubeziehen.

Zur Durchführung dieser Maassregel sind zunächst die folgenden Gesichtspunkte aufgestellt worden: 1. Die Annahme und Ausgabe von eingeschriebenen Briefen wird auf Verfügung der Eisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit der Ortspostverwaltung auf den Stationen stattfinden, wo ein Bedürfniss hierzu vorhanden ist. 2. Mit der Leitung der Geschäfte bei der Annahme und Ausgabe der eingeschriebenen Briefe soll der Stationsvorstand oder ein auf seine Verantwortung hierzu bestimmter, ihm unterstellter Eisenbahnbeamter betraut werden. 3. Auf diesen Stationen sollen Postmarken und andere Postwerthzeichen, die dem Stationsvorstand vorschussweise im Werthe von 25 R. zur Verfügung gestellt werden, zum Verkauf gelangen. 4. Der Stationsvorstand soll verpflichtet werden, die eingeschriebenen Briefe unentgeltlich anzunehmen, während bei der Ausgabe derselben ihm das Recht zusteht, vom Adressaten 3 Kop. für jeden eingeschriebenen Brief zu erheben. 4. Für jeden durch die Schuld des Stationsvorstandes oder seines Vertreters verlorenen eingeschriebenen Brief erhebt das Post- und Telegraphenressort vom Schuldigen eine Strafzahlung von 10 R.

— **Die Baikalumgehungsbahn.** Von der sibirischen Eisenbahn ist ein neuer bemerkenswerther Fortschritt zu verzeichnen; diejenige Strecke, welche Irkutsk mit der Linie, die jenseits des Baikalsees nach Osten führt, verbinden soll, die sogenannte Baikalumgehungsbahn, ist in ihrer Richtung festgestellt worden und wird demnächst begonnen werden. Bisher war man immer noch nicht im klaren, wie dieses fehlende Glied des grossen Unternehmens herzustellen sei. Das Bahngelände bietet nämlich zahllose Schwierigkeiten dar, die man fürchtete nicht überwinden zu können. Schliesslich haben eingehende Untersuchungen die Sache günstiger hingestellt, als man erwartete. Die Schienen werden zwischen Irkutsk und Kultuk, in der Richtung nach Olcha und Tichuntschig gelegt; man glaubt, dass dabei der Durchstich von nur zwei Tunneln nöthig sein wird; es ist aber auch möglich, dass selbst dieses vermieden werden kann. In jedem Falle aber glaubt man, dass der Bau bedeutend weniger, als ursprünglich festgesetzt war, kosten wird; man rechnet bei der jetzt bestimmten Richtung auf eine Ersparniss von mehreren Millionen. Die Leitung des Baues der sibirischen Eisenbahn hat den ihr vorgelegten Plan genehmigt und wird die Arbeiten sofort beginnen lassen. In etwa zwei Jahren soll die Baikalumgehungsbahn vollendet sein. Dann dürften auch die anderen, vorläufig unvollendeten Strecken fertig sein, vorausgesetzt freilich, dass die chinesischen Wirren nicht grössere Stockungen als bisher herbeiführen. Nimmt die Vollendung der Bahn ihren normalen Verlauf, so dürfte nach zwei Jahren die direkte Verbindung zwischen Westeuropa und dem äussersten Osten hergestellt sein, von der man sich auf wirthschaftlichem Gebiete so viel verspricht.

— **Unfälle auf den japanischen Eisenbahnen.** Die Zahl der Tödtungen auf den japanischen Eisenbahnen in den ersten 7 Monaten des Jahres 1900 wird auf 60 männliche und 13 weibliche Personen, im Ganzen 73, angegeben. In dieser Summe sind aber 43 männliche und 12 weibliche Selbstmörder enthalten, eine auffallend hohe Zahl, aus der man schliessen darf, dass in Japan der Tod auf den Schienen vorzugsweise als ein beliebtes Mittel angesehen wird, um sich aus der Welt zu schaffen. Die Tödtungen vertheilen sich auf die einzelnen Monate, wie nachstehend angegeben:

	Selbstmörder		Verunglückte	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
Januar	3	1	2	—
Februar	3	1	2	—
März	5	—	3	—
April	9	4	4	—
Mai	9	4	4	—
Juni	8	—	—	1
Juli	6	2	2	—
zusammen	43	12	17	1

Unter den mancherlei Unfällen, die sich in letzter Zeit auf den japanischen Eisenbahnen ereigneten und die überwiegend Zusammenstösse in den Stationen infolge von falscher Weichenstellung waren, verdienen einige eine besondere Erwähnung.

Am 6. Juni Morgens nach 4 Uhr fand vor der Station Fushimi unweit Kioto der Naraeisenbahn auf offener Strecke ein Zusammenstoss zwischen zwei in entgegengesetzer Richtung abgelassenen Zügen statt. Die Folgen des Zusammenstosses waren schlimm genug, wären aber viel schrecklicher gewesen, wenn die Züge nicht glücklicherweise in Japan ziemlich langsam führen. Die beiden Zugmaschinen und verschiedene Wagen beider Züge wurden erheblich beschädigt und 30 Reisende erlitten Verletzungen, darunter 4 sehr schwere. Die Anwendung des in Japan allgemein üblichen Zugstabes auf der eingleisigen Bahn hat also in diesem Falle den folgenschweren Irrthum nicht verhüten können. Wie verlautete, waren der Lokomotivführer und der Schaffner des Zuges, der in Fushimi den von Kioto abgelassenen Zug hätte abwarten müssen, infolge des ungewöhnlich starken Verkehrs, der durch eine in der Stadt abgehaltene Festlichkeit veranlasst war, so überanstrengt, dass sie von Schläfrigkeit übermannt, den verhängnissvollen Fehler begingen.

Am 19. Mai gerieth eine mit Oelfeuerung versehene Lokomotive auf der Hokuyetsubahn während der Fahrt hinter der Station Naoyetsu in Brand, indem eine beträchtliche Menge Oel aus dem Behälter ausgelaufen war und sich durch irgend einen Anlass entzündet hatte. Der Lokomotivführer und Heizer, die das Feuer nicht bewältigen konnten, mussten sich auf das Dach des nächsten Wagens flüchten, um den Flammen zu entgehen. Mit brennender Lokomotive durchfuhr der Zug eine längere Strecke und eine Station und kam, glücklicherweise ohne weiteren Schaden anzurichten, schliesslich zum Stehen, nachdem das Oel vom Feuer aufgezehrt war. Die Bestürzung unter den Reisenden während des anfregenden Vorfalles war natürlich nicht gering. Auf derselben Privatbahn, die in der Unfallstatistik leider eine ziemlich bedeutende Rolle spielt, entgleiste am 19. September ein Zug auf offener, flacher Strecke, 3 km nördlich der Station Nagaoka. Die Lokomotive grub sich, mehrere Wagen mit sich reissend, einige Fuss tief in das neben der Bahn liegende sumpfige Reisfeld ein, die Reisenden kamen indess mit dem blossen Schrecken davon. Als Ursache des räthselhaften Vorkommnisses wird angegeben, es seien von böswilliger Hand Steine auf die Schienen gelegt worden, die den Zug zum Entgleisen gebracht hätten. Man möchte derartige Bosheiten im sonnigen Lande der lächelnden Menschen und der herrlichen Blumen für undenkbar halten. Zutreffend ist indessen, dass die Reisbauern im Lande mit den Eisenbahnen vielfach auf gespanntem Fusse stehen, da diese ihre Felder oft in unerwünschter Weise durchschneiden und das künstliche, äusserst sorgfältig angelegte und unterhaltene Bewässerungssystem unterbrechen. Auch bei der Bauausführung der Neubaulinien in der Ebene des Reisbaues pflegt die Erfüllung aller Wünsche der Reisbauern und die Abstellung der Ursachen ihrer Beschwerden den Verwaltungen ganz besondere Schwierigkeiten zu bereiten.

Ein schwerer Unfall ereignete sich am 28. September auf der Kiushiubahn, indem infolge falscher Weichenstellung ein Güterzug in der Hafenstation Wakamatsu in ein Stumpfgleis gerieth und gegen den Prellbock fuhr; dies hatte zur Folge, dass die Lokomotive nebst einigen Wagen umstürzte und in das Meer fiel. Der Heizer erlitt schwere Verletzungen, der Lokomotivführer ertrank.

— **Die Fortschritte Mexikos im Eisenbahnwesen.** Es ist nur eine kurze Spanne Zeit, seitdem Mexiko zu seiner heutigen wirthschaftlichen Entwickelung gelangte, und um soviel grösser waren deshalb auch die Schwierigkeiten für dieses Land, das bis vor wenigen Jahrzehnten der modernen Kultur föllig ferne stand, moderne Verkehrswege in Gestalt von Eisenbahnen zu beschaffen, zumal die ausgedehnten Gebirge des Landes ein wesentlicher Hemmschuh für die Erbauung solcher Bahnen sind. Um so mehr muss man die Thatkraft des gegenwärtigen Präsidenten der Republik, General Porfirio Diaz, bewundern, der mit weitsichtigem Blick bei seinem Regierungsantritt sofort die nöthigen Schritte that, um dem Lande zu einem ausgedehnten Eisenbahnnetze zu verhelfen, und die grossartigen Erfolge, welche Porfirio Diaz in der verhältnissmässig kurzen Zeit seiner Regierung vom Jahre 1876 bis zum heutigen Tage damit erzielt hat, sind staunenswerth; betrug doch die Länge der gesammten Bahnen Mexikos bei seinem Regierungsantritt kaum 500 km, während sie gegen Ende dieses Jahres bereits auf 14 500 km stieg und stetig zunimmt.

Das Eisenbahnwesen Mexikos ist von ganz anderen Gesichtspunkten aus zu beurtheilen, wie der Bau von Schienenwegen in den alten Kulturstaaten Europas. Hier war es die hochentwickelte Gewerbethätigkeit, welcher das neuzeitliche Verkehrsmittel des Eisenbahnbetriebes zu Hilfe kommen musste, wenn nicht Gewerbe und Werkstätten aus Mangel an Absatz Noth leiden sollten, umgekehrt bedurfte Mexiko, das durch Porfirio Diaz in die Bahn der Ruhe eingelenkt und erkennen gelernt hatte, das friedliche und gesittete Zustände besser sind, als die ewig währenden Revolutionen, der Schienenwege als Kulturträger, um das Land schneller zur Entwickelung seiner grossen natürlichen Hilfsquellen zu bringen und es zur Hebung solcher Kultur mit dem Pulsschlag der civilisirten Welt in Berührung zu bringen, um dadurch mildere Sitten und bessere Zustände im eigenen Lande hervorzurufen. Und gar kühne Eisenbahnunternehmungen, welche den Meisterwerken der Eisenbahntechnik in Europa und den Vereinigten Staaten an die Seite zu stellen sind, hat Mexiko jetzt aufzuweisen, welche den Zweck verfolgen, dass an Bodenschätzen reiche Innere den Küsten und den benachbarten Vereinigten Staaten näher zu bringen und dadurch die Schätze dem Welthandel zuzuführen sowie der Besiedelung des Landes und der Einführung neuer Industrien ihre Dienste zu widmen.

Die erste Eisenbahn, welche in Mexiko erbaut wurde, stellte eine Verbindung der Hauptstadt Mexiko mit dem Vororte Guadalupe her und hatte eine Länge von etwa 5 km. Bald darauf wurde eine Eisenbahn von der Hafenstadt Vera Cruz nach der Hauptstadt Mexiko, eine Entfernung von 424 km, in Angriff genommen, welche erst im Jahre 1873 zur Vollendung kam.

Infolge der Gewährung von Regierungsbeihilfen nahm der Eisenbahnbau, vom Jahre 1876 an gerechnet, einen riesigen Aufschwung, und sind gegenwärtig etwa 14 500 km Eisenbahnen, davon 9 000 km breitspurige und 5 500 km schmalspurige Eisenbahnen in Mexiko in vollständigem Betrieb, von denen drei direkte Verbindungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika haben und eine andere Bahn (die Nationalbahn über den Isthmus von Tehuantepec) eine direkte Verbindung zwischen dem stillen Ozean und dem Golf von Mexiko herstellt. Die Länge dieser letzteren Eisenbahn beträgt 309 km. Die weltbekannte Unternehmerfirma Pearson & Co. in London hat neuerdings die Tehuantepecbahn von der mexikanischen Regierung gepachtet und lässt die Meereshäfen Salima Cruz und Coatzacoalcos, an den Endpunkten dieser Bahn gelegen, mit modernen Einrichtungen für den Schiffsverkehr versehen, um so und durch Einrichtung von Dampfschiffslinien der Tehuantepecbahn einen grossen Durchgangsverkehr von und nach Centralamerika und dem fernen Osten zu sichern. Ebenso ist eine andere Pacificeisenbahn unter der Oberleitung des Amerikaners Hampson schon seit einigen Jahren im Bau begriffen, welche die Hauptstadt Mexiko und damit auch gleichzeitig den Golf von Mexiko mit Acapulco am stillen Ozean verbinden soll und hiernach den Pacific-Küstenstrich Mexikos mit seinen Hafenstädten Mazatlan, Colima, Manzanillo, Acapulco usw. zu neuem Aufblühen verhelfen wird. Ausser diesen grossen Unternehmen werden noch weitere Bahnen von Guadalajara nach Manzanillo, von Durango nach Mazatlan und von Chihuahua nach Topolobampo an der Pacificküste gebaut und eine andere Bahn wird die südlichen Staaten Mexikos: Tabasco, Campeche und Chiapas durchlaufen und bis über die Grenze hinaus Anschluss an eine Eisenbahn in Guatemala erhalten. Die Gesammtsumme der von der mexikanischen Regierung bis zu Ende des Jahres 1900 gezahlten Hilfsgelder an Eisenbahnen wird sich auf etwa 135 000 000 Pesos belaufen. Merkwürdig war es, dass, als vor ungefähr 20 Jahren die mexikanische Regierung begann, durch auswärtige Anleihen sich die nöthigen Gelder für die Eisenbahnsubsidien zu beschaffen, es deutsche Banken waren, welche schon damals volles Vertrauen zu Mexikos Zukunft hatten, die das Geld vorstreckten, während bedauerlicherweise sich keine deutsche Unternehmer oder Gesellschaften fanden, diese Eisenbahnen in Mexiko herzustellen; sie wurden vielmehr mit dem von Deutschland geliehenen Gelde von Amerikanern und Engländern erbaut.

Unter Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse muss man die finanziellen Verhältnisse der meisten Eisenbahnen Mexikos als günstige bezeichnen. Die Bahnen haben einen stetig wachsenden Verkehr aufzuweisen, und der einheimische Verkehr übersteigt an Grösse bereits den Durchgangs- und den internationalen Verkehr. Für die Solidität dieser Eisenbahnunternehmungen zeugt die Thatsache, dass diese Gesellschaften trotz der grossen Silberentwerthung dennoch die Zinsen ihrer Schulden stets pünktlich in Gold zahlten, obgleich sie ihre Frachten und Fahrgelder in Silber vereinnahmen. Die Grösse des Verkehrs hat es den mexikanischen Eisenbahnen ermöglicht, solche Verluste nicht nur zu tragen, ohne davon zu Grunde gerichtet zu werden, sondern auch noch zumeist Dividenden zu zahlen, die von Jahr zu Jahr sich steigern.

Bücherschau.

— **Der Weltverkehr und seine Mittel.** Mit einer Uebersicht über Welthandel und Weltwirthschaft. Mit 844 Textabbildungen sowie 14 theils farbigen Tafeln. Elegant gebunden 15 ℳ. Leipzig, Otto Spamer.

Die Entwickelung des Verkehrswesens zur gegenwärtigen Höhe ist die grossartigste Leistung der modernen Technik; die Trennung durch Zeit und Raum, die einst eine grössere Rolle spielte, als man sich heute vorzustellen vermag, erscheint fast überwunden. Die Errungenschaften der Verkehrstechnik sind aber zugleich die interessantesten, da sie jedem einzelnen zu gute kommen und jeder, bis zum einfachsten Arbeiter, ihren Segen am eignen Leibe verspürt.

Der Verkehr zu Lande und zur See, der Bau von Strassen, Brücken, Viadukten, das grosse Gebiet des Eisenbahnwesens, Verkehr und Anlage von Wasserstrassen, Fluss- und Seekanäle, das Kapitel vom Schiffbau sind von hervorragenden Fachmännern behandelt. Das Buch enthält eine Fülle interessanten Stoffes in lebendiger anschaulicher Darstellung und ist ausserordentlich reich illustrirt. — Es ist ein ebenso schönes wie nützliches Geschenkwerk, in dem jeder bei genussreicher Lektüre reiche Belehrung und Anregung findet.

Uns interessiren natürlich vor allem die von den Eisenbahnen handelnden Abschnitte. Sie nehmen in dem fast 1000 Seiten umfassenden Bande nicht viel weniger als ein Drittel ein. Schon in der vom Ingeniör Merkel bearbeiteten Einleitung ist ihrer im Text und in einigen interessanten Abbildungen aus der ältesten Eisenbahnzeit gedacht. Der Abschnitt über die Eisenbahnen hat den früher im Staatseisenbahndienst thätigen Professor Troske an der technischen Hochschule Hannover zum Verfasser. Wir wüssten keine reichhaltigere und anschaulichere Darstellung des Eisenbahnwesens in seinen Bau- und Betriebseinrichtungen als diese. Jeder, der sich dem Eisenbahnwesen widmet, wird reiche und dabei angenehme Belehrung aus dem Abschnitt schöpfen können. Wir glauben es zum Selbstunterricht ganz besonders empfehlen zu können. Natürlich sind wissenschaftlich technische Erörterungen vermieden, aber die Ergebnisse der Technik sind vorzüglich und gemeinfasslich dargestellt. Auch die im Eisenbahnwesen so wichtige Statistik ist nicht zu kurz gekommen. Die Abbildungen bieten selbst dem verwöhnten Auge manches neue, sehr hübsch ist z. B. das farbige Bild des Eiger-Mönch-Jungfrau-Panoramas mit der anschaulich eingezeichneten Linie der Jungfraubahn. Dem Oberbau, dem Bau der Lokomotive und dem der Wagen sowie dem Signalwesen sind besondere Abschnitte gewidmet, die eine Fülle von wissenswerthem Stoff enthalten und namentlich auch die geschichtliche Entwickelung trefflich wiedergeben. Das Blocksystem, von dem sich der Laie, dem es an praktischer Anschauung fehlt, so schwer einen Begriff machen kann, ist mit seinen vielfach verwickelten Einrichtungen so klar dargestellt, dass dieser Abschnitt selbst in einem eigentlichen Lehrbuch Platz finden könnte. Was über Zug- und Fahrgeschwindigkeit gesagt ist, steht durchaus auf dem Standpunkt der neuesten Ermittelungen. Durch eine im Text befindliche Tabelle wird auf Grund der Angaben des Reichskursbuches die unseren Lesern bekannte Thatsache bestätigt, dass in der Schnelligkeit einzelner Eilzüge Frankreich z. Zt. die Führung in Europa hat. Die Fahrgeschwindigkeit des französischen Südexpress stellt sich danach auf der Strecke St. Pierre-Orléans auf 101,5 km die Stunde. Sehr eingehend und interessant sind die b e s o n d e r e n Bahnen (Seilbahnen und Stadtbahnen) behandelt. Den Uebergang zu den Wasserstrassen bildet ein Abschnitt über die Brücken und Viadukte, die ja in der Hauptsache auch dem Eisenbahnbau angehören. Wir sehen die kühnen Linien einer ganzen Anzahl von Eisenbahnbrücken in schönen Bildern. Besonders eigenartig sind die Abbildungen einiger im Bau befindlicher Brücken mit den grossartigen Gerüstwerken.

Da das Buch in erster Linie den Weltverkehr und erst in zweiter Linie dessen Mittel behandeln will, so hätte in dem Spamer'schen Werke der verkehrspolitischen und der wirthschaftlichen Seite des Eisenbahnwesens wohl eine eingehendere Behandlung zu Theil werden müssen als es geschehen ist. Ueber die Eisenbahnverwaltung, über die Tarife, über die Güterbewegung finden wir nur einzelne nicht zusammenhängende Bemerkungen. Würde eine allerdings sehr umfangreiche Ergänzung in dieser Richtung geschaffen und mit den jetzt vorhandenen Eisenbahnabschnitten des Werkes zu einem besonderen Buch vereinigt, so hätten wir ein Einführungs- und Orientirungsbuch über das Eisenbahnwesen, wie es unserer Litteratur jetzt fehlt. Die veraltete Weber'sche „Schule des Eisenbahnwesens" hat ja leider bis jetzt eine Nachfolge nicht gefunden.

— **Der deutsche Eisenbahnkalender** auf das Jahr 1901, bearbeitet und herausgegeben von Robert K r a u s e (Verlag von Ad. Bodenburg), ist in seinem 7. Jahrgang erschienen und wird sich in seiner gediegenen Ausstattung und mit seinem reichen Inhalt in der Eisenbahnwelt von neuem viele Freunde erwerben. Als Titelbild schmückt den Kalender diesmal das wohlgetroffene Bild und ein kurzer Lebensabriss des Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé, der sich durch sein lebhaftes Eintreten für alle Bestrebungen zur Hebung des Wohls der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter und für die Vereinsthätigkeit und andere gemeinnützige Ziele schon früher in Danzig und auch in seiner jetzigen Stellung in Frankfurt grosse Verdienste um die Eisenbahnbeamten erworben hat. Aus dem Inhaltsverzeichniss heben wir den sorgfältig bearbeiteten Abschnitt „Statistisches" hervor, der diesmal nicht nur die Eisenbahnstatistik, sondern auch allgemeine statistische Angaben von Werth enthält. Ganz neu und sehr brauchbar ist der Abschnitt über das Tarifwesen, der die in Deutschland gebräuchlichen Einheitssätze und die allgemeinen deutschen Tarifvorschriften wiedergibt. Eine Anzahl wichtiger Gesetze und Verordnungen und Bestimmungen über Dienstverhältnisse geben die Thätigkeit der Behörden auf diesem Gebiet wieder. Neu ist auch der Abschnitt über die Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte in Preussen, in welchem wir das wichtigste hierüber zusammengestellt finden. Der Kaleder bietet in seinem Inhalt eine zweckmässige Ergänzung der früheren Jahrgänge und wird mit ihnen zusammen für den preussischen Eisenbahnbeamten zu einer kleinen Bibliothek des dienstlich Wissenswerthen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3912 vom 3. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Uebertragung des Verkaufes von zusammenstellbaren Fahrscheinheften an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 6. Dezember d. J.).

Nr. 3945 vom 5. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 8. Dezember d. J.).

Nr. 3956 vom 4. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Erklärungen auf die von der diesjährigen — Strassburger — Vereinsversammlung gefassten Beschlüsse (abgesandt am 7. Dezember d. J.).

Nr. 3957 vom 4. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Satzungen des Vereins (abgesandt am 10. Dezember d. J.).

Nr. 3968 vom 6. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder a) des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, b) des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 8. Dezember d. J.).

Nr. 3669 vom 6. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 8. Dezember d. J.).

Nr. 3969 vom 6. Dezember d. J. an die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 8 Dezember d. J.).

Nr. 3970 vom 6. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Antrag der bayerischen Staatsbahn auf Ergänzung der Festsetzungen in § 6 Absatz 1 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 8. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

☞ Druckfehlerberichtigung. Im Theil II Heft 3 ist auf Seite 79 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 11 b für die Stationsverbindung Kapfenberg-Dresden-Altstadt mit sofortiger Gültigkeit von 139 in 239 ₰ richtig zu stellen.

Dresden, den 7. Dezember 1900. (3072)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Dezember d. J. wird die nur dem Güterverkehr dienende Nebenbahn Bobrek-Karf dem Betriebe übergeben. An der neuen Strecke liegen keine Verkehrsstellen.

Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion 1 Beuthen O/S., der Verkehrs- und Maschineninspektion Kattowitz und der Werkstätteninspektion Gleiwitz unterstellt.

Kattowitz, den 5. Dezember 1900. (3073)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung der Theilstrecke Köppelsdorf - Oberlind - Neuhaus (Kreis Sonneberg) der Neubaulinie Köppelsdorf-Stockheim.

Am 15. Dezember d. J. wird die 6,20 km lange Theilstrecke Köppelsdorf-Oberlind-Neuhaus (Kreis Sonneberg) der Neubaulinie Köppelsdorf-Stockheim für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Vom Tage der Inbetriebnahme der Theilstrecke wird die Bezeichnung der Haltestelle Köppelsdorf in Köppelsdorf-Oberlind abgeändert.

Von den an der Theilstrecke gelegenen Stationen erhält die Haltestelle Neuhaus (Kr. Sonneberg) die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Der Haltepunkt Föritz dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt auf beiden Stationen ausgeschlossen.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt. Der Fahrplan für diese Strecke wird in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Oktober d. J. in Kraft getreten ist, durch ein Deckblatt bekannt gegeben.

Erfurt, den 8. Dezember 1900. (3074)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 20. Dezember d. Js. wird die an der Strecke Laskowitz-Graudenz zwischen den Stationen Gruppe und Graudenz belegene neu eingerichtete Haltestelle Dragass für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen. zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die neue Haltestelle in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner-Gütertarif und den Staatsbahn-Viehtarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Danzig, den 5. Dezember 1900. (3075)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 wird die Station Schandau der sächsischen Staatseisenbahnen in den nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif einbezogen.

Gleichzeitig treten für den Verkehr zwischen den Stationen Berent und Chemnitz direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 8. Dezember 1900. (3076)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Klassentarife mit Oesterreich, Theil II Heft Nr. 1—3.
Klassentarife mit Ungarn, Theil II Heft Nr. 4 und 6.
Ausnahmetarif Nr. 32 für Güter aller Art.

Die in diesem Ausnahmetarif vorgesehenen, nur in der Richtung nach Oesterreich-Ungarn bis 31. Dezember 1900 gültigen besonderen Frachtsätze bleiben auch für das Jahr 1901 in Kraft.

München, den 5. Dezember 1900. (3077)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit von 10. Dezember d. J. wird die Station Fröndenberg des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel für den Verkehr mit der Station Ternath in den im rheinisch-westfälisch - belgischen Güterverkehre bestehenden Ausnahmetarif 17 für Hopfenstangen aufgenommen. Der Frachtsatz beträgt 11,68 Frcs. für 1000 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 6. Dezember 1900. (3078)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 12. Dezember d. J. treten für Güter der Stückgutklassen I und II und der Wagenladungsklassen A 1 und A 2 direkte Frachtsätze für Sendungen zwischen der Station Topkowitz-Kartitz der priv. österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und Reichenberg S. St. B. und S. N. D. V. B. in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 10. Dezember 1900. (3079)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Januar k. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarife vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, Aufnahme verschiedener bayerischer Stationen in den direkten Verkehr, theilweise ermässigte Entfernungen für Camen und Courl, Aufnahme von Bedburg in den Ausnahmetarif 6, Haar in die Tabelle der besonderen Sätze des Ausnahmetarifs 1, Cabel und Delstern in den Ausnahmetarif 2 a, Lintorf in den Ausnahmetarif 9 und Holzkohlen in die Abtheilung I des Ausnahmetarifs 2, sowie einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 3 dieser Ordnung genehmigt.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen zu 10 ₰ das Stück bezogen werden.

Cöln, den 7. Dezember 1900. (3080)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsich-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1901 treten die Nachträge I zu Heft 1 und V zu Heft 2 in Kraft. Sie enthalten Aenderungen der Fassung einzelner Ausnahmetarife, Ergänzungen der Tariftafeln für den Klassengutverkehr und die Ausnahmetarife, ferner für den Bereich des Heftes 1 neue Ausnahme-Tarifsätze für Papier, altes, Umzugsgut, Knochenmehl, Leim und Knochenleimgallerte und für den Bereich des Heftes 2 neue Ausnahmetarifsätze für Chlormagnesium, sowie die Verlängerung der Gültigkeit der ermässigten Frachtsätze für Eilgut zwischen Reichenberg einerseits, Brüx, Teplitz und Teplitz-Waldthor andererseits.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachsätze nicht ersetzt werden, bleiben

die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1901 in Kraft.

Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Dresden, den 10. Dezember 1900. (3081)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 6a für gewisse Getreidearten und Nr. 12 für Mühlenfabrikate im Gütertarif Basel B. B.-Ostschweiz vom 1. Juni 1897 sind künftig nur anwendbar für Sendungen ab Basel mit Ausschluss solcher nach dem deutschen Zollgebiet. Für Sendungen nach Basel, die nach dem deutschen Zollgebiet bestimmt sind, kommen für Getreide die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6b, für Mühlenfabrikate die Sätze des Spezialtarifs Ib zur Erhebung.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 für Malz in den Gütertarifen Basel B. B. und Waldshut-Ostschweiz, soweit sie billiger sind als die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 6, finden künftig nur noch Anwendung auf solche Sendungen, die in der Schweiz verbleiben oder nach dem Vorarlberg ausgeführt werden.

Für Sendungen, die nach dem deutschen Zollgebiet bestimmt sind, werden im Verkehr mit Basel die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6b und im Verkehr mit Waldshut die Sätze des Ausnahmetarifs 6 berechnet.

Soweit hiernach Frachterhöhungen eintreten, haben die seitherigen Bestimmungen noch bis einschliesslich 28. Februar k. Js. Anwendung zu finden.

Karlsruhe, den 8. Dezember 1900. (3082)
Gr. Generaldirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 12. Dezember d. J. gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen Altona, Flensburg A, Hamburg, Harburg, Heide, Kiel, Lüneburg, Neumünster, Schleswig und Uelzen einerseits und den an der Strecke Braunschweig-Lichtenberg gelegenen Stationen der braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits anderweite, ermässigte Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 8. Dezember 1900. (3083)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Gruppentarif II und in den Staatsbahnwechseltarifen der Gruppe II mit den Gruppen I und III—VI erhält das in den Ausnahmetarifen 7, 7a und 0 für Eisenerze etc. enthaltene Verzeichniss der eisenhaltigen Schlacken mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. folgende Fassung:

Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, sowie eisenhaltige Konverterschlacken.

Breslau, am 6 Dezember 1900. (3084)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Die am 1. Dezember d. J. eröffnete Station Goirle der niederländischen Staatseisenbahn wird mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Breda in den Verkehr aufgenommen.

Elberfeld, den 7. Dezember 1900. (3085)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. erhält das Waarenverzeichnisss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Absatz 5c („Torf und Torfkohle, auch gepresst") folgenden Wortlaut:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle." (3086)

St. Johann-Saarbr., den 8. Dezember 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif im Absatz 5c („Torf und Torfkohle, auch gepresst") folgenden Wortlaut: „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle." (3087)

St. Johann-Saarbr., den 8. Dezember 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif.

Auf Seite 40/41 des Schnitttarifs sind für Wagenladungen im Verkehre mit der Station

Ottenhofen in Oberbayern

folgende Anstosssätze nachzutragen:

Anstosssätze für 100 kg in Mark

Wagenladungen									
Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife					für Holz des Spezialtarifs II etc. etc.	für Stammholz etc. etc.	für Steine des Spezialtarifs III
		A 2	I	II	III bei einer Tarifentfernung von der ausserbayerischen Station bis zur Anschlussstation				
A 1	B				bis 100 km	über 100 km			
0,03	0,02	0,02	0,02	0,01	—	0,01	0,01	0,01	0,01

Auf Seite 4 des Nachtrags I vom 15. November 1900 ist die Anstossentfernung für die Station

Altdorf b/Landshut

von 2 km auf 3 km — wie auf Seite 5 richtig angegeben — zu berichtigen.

München, den 4. Dezember 1900. (3088)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 5.

Am 10. Dezember d. J. tritt bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Stiedra (k. k. St.-B.) nach Stein-Hartenstein ein Frachtsatz von 73 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 8. Dezember 1900. (3089)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu den „Vorschriften für die Hin- und Rückbeförderung von Gegenständen, welche auf der in Paris stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden", tritt mit sofortiger Gültigkeit ein zweites Deckblatt in Kraft.

Dasselbe enthält Bestimmungen über die Rückbeförderung von Ausstellungsgegenständen und wird unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 7. Dezember 1900. (3090)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab werden im Verkehr zwischen Worms, Worms Hafen und den pfälzischen Stationen Asselheim, Ebertsheim, Eisenberg i. d. Pf., Hettenleidelheim, Kirchheim a. d. Eck, Mertesheim und Tiefenthal gekürzte Tarifentfernungen eingeführt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankf. a/M., den 3. Dezember 1900. (3091)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.

Die Station Goerle der niederländischen Staatsbahn wird mit sofortiger Gültigkeit und den um 1,80 ℳ pro 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Tilburg in den Ausnahmetarif A einbezogen.

Dortmund, den 6. Dezember 1900. (3092)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahn-Gesellschaft.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.

Die Station Goerle der niederländischen Staatseisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit und den Frachtsätzen der Station Breda in den Tarif aufgenommen.

Dortmund, den 6. Dezember 1900. (3093)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Pflaumentransporte.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen,

sowie von Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach Paris La Villette	Nach Paris Reuilly
	Francs Gold für 1000 kg	
Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien):		
Barcs	75,25	75,90
Csaktornya	71,35	72,—
Sziszek	67,—	67,65
Zágráb	67,—	67,65
Zákány	71,75	72,40
Zapresic	67,—	67,65
Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen:		
Andrijevci	79,40	80,05
Bosna-Brod	78,80	79,45
Brod	78,10	78,75
Brcka	83,75	84,40
Brsadin	78,55	79,20
Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen:		
Dalja (Dalj)	77,85	78,50
Eszek (Osiek)	78,55	79,20
Eszek alvàròs	78,55	79,20
Garcin	78,80	79,45
Gunja	82,95	83,60
Ivankovo	79,35	80,—
Mikanovci	79,55	80,20
Mitrovicz	80,45	81,10
Mitrovicz-Szavapart	80,45	81,10
Samac	80,65	81.30
Strzivojna Vrpolje	79,95	80,60
Vinkovci	78,95	79,60
Vukovár	78,55	79,20
Zimony	80,45	81,10

Diese Frachtsätze gelten nur bei Abfertigung der Sendungen über Innsbruck-Arlberg-Buchs-Delle oder über Innsbruck-Arlberg - Bregenz - Traject - Romanshorn-Delle.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abth. A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Hiermit wird die Publikation Nr. (2226) in Nr. 72 dieses Blattes vom 15. September 1900 aufgehoben.

Wien, am 1. Dezember 1900. (3094)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Brody (Bhf.) trs. für Sendungen von Ozerjany u. darüber hinaus gelegenen russischen Stationen	155 ₰
von Podwoloczyska (Bhf.) trs. für Sendungen von	
a) Woloczysk	238 ₰
b) Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen	166 ₰
von Nowosielitza (Bhf.) trs.	276 ₰

Für den Verkehr mit Schönpriesen=Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg, für den Verkehr mit Dresden=Elbkai sind dieselben um 29 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 6. Dezember 1900. (3095)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Petroleum etc. im Verkehre nach den Stationen in Vorarlberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für die frachtgutmässige Beförderung:

a) von Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, Asphaltkoks und Petroleumkoks, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen;

b) von leeren, gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralölfässern, bei Einhaltung der für Petroleum- und sonstige Mineralölfässer im Ausnahmetarif Nr. 25 des vorbezeichneten Tarifes Theil II Heft 2 enthaltenen Bestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von	nach Bludenz	Bregenz u. Lochau	Dornbirn	Feldkirch	Götzis	Hard=Fussach	Hohenems	Lustenau	Nenzing	Rankweil	Schwarzach	Strassenhaus
	Heller für 100 kg											
1. Stationen der k. k. priv. K. F. N. B.												
Dzieditz	281	294	291	284	289	294	289	294	283	286	291	283
M.=Ostrau	269	282	279	272	277	282	277	282	271	274	279	271
Oderberg	271	284	281	274	279	284	279	284	273	276	281	273
Trzebinia	290	303	300	293	298	303	298	303	292	295	300	292
2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.												
Boryslaw	388	403	—	393	—	—	—	—	—	—	—	—
Drohobycz	386	398	—	391	—	—	—	—	—	—	—	—
Głeboka	369	384	—	374	—	—	—	—	—	—	—	—
Gorlice	339	354	—	344	—	—	—	—	—	—	—	—
Grybów	332	347	—	337	—	—	—	—	—	—	—	—
Iwonicz	352	366	—	357	—	—	—	—	—	—	—	—
Jasło	344	359	—	349	—	—	—	—	—	—	—	—
Jedlicze	347	361	—	354	—	—	—	—	—	—	—	—
Krechowice	406	420	—	410	—	—	—	—	—	—	—	—
Krosno	349	364	—	354	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg	381	396	—	388	—	—	—	—	—	—	—	—
Lemberg=Podzamce	384	398	—	388	—	—	—	—	—	—	—	—
Marcinkowice	339	354	—	344	—	—	—	—	—	—	—	—
Nadwórna	425	440	—	432	—	—	—	—	—	—	—	—
Neu=Sandec	342	357	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—
Olszanica	366	381	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—
Peczeniczyn=Szczepanowski	458	473	—	463	—	—	—	—	—	—	—	—
Posada=Chyrowska	366	381	—	371	—	—	—	—	—	—	—	—
Przemysl	359	374	—	364	—	—	—	—	—	—	—	—
Rymanów	354	369	—	359	—	—	—	—	—	—	—	—
Sambor	374	388	—	379	—	—	—	—	—	—	—	—
Skołyszyn	342	357	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—
Strózé	332	347	—	337	—	—	—	—	—	—	—	—
Ustrzyki	371	386	—	376	—	—	—	—	—	—	—	—
Wola=Luzanska	335	349	—	339	—	—	—	—	—	—	—	—
Zagórz	361	376	—	366	—	—	—	—	—	—	—	—
Zagórzany	337	352	—	342	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Station der k. k. priv. Oe. N. W. B. und p. ö.-u. St.-E.-G.												
Pardubitz	227	241	239	232	—	—	237	—	—	—	—	—

Gelangen weniger als 60 Stück leere Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung zu den vorstehenden Frachtsätzen unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2 160 kg und für eiserne Fässer mit 3 000 kg per Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Frachtberechnungsweise am Frachtbriefe durch den Absender zulässig.

Wien, am 4. Dezember 1900. (3096)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österr.-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für Nüssetransporte von Verrières transit (Südfrankreich) nach den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen Smichow und Prag (St.-B.), sowie nach den Stationen der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn Prag (Bubna, Sandthor, Smichow).

Mit Gültigkeit vom 11. Dezember 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für Nüssetransporte in Wagenladungen ab den französischen Stationen Belvès, Bordeaux, Brantôme, Bretenoux-Biars, Brive, Cahors, Condat-Beauregard, Excideuil (Dordogne), Fumel, Figeac, Gourdon, Gramat, Houteford, Larche, Le Bugue, Marthon, Négrondes, Noutron, Objat, Périgueux, Quatre-Routes, St. Denis près Martel, St. Martial-Labori, Sarlat, Souillac, Terrasson, Thenon, Thiviers, Tulle oder Vayrac nach Prag der Strecke

Verrières transit		Smichow Prag St.-B.	der k. k. österr. Staatsbahnen
	Prag	Sandthor Smichow Bubna	der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn

nachstehende Frachtsätze berechnet:

Francs Gold 52,92 pro 1000 kg für Wagenladungen von 7000 Kilogramm
und Francs Gold 49,56 pro 1000 Kilogramm für Wagenladungen von 10000 kg
per Frachtbrief und Wagen.

Die Abfertigung der in Rede stehenden Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A für den österr. ungar. schweizerischen Eisenbahnverband.

Wien, am 1. Dezember 1900. (3097)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Ermässigte Frachtsätze für Pflaumentransporte von Sziszek, Brcka und Gunja mit Bestimmung nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut in Wagenladungen zu 10000 kg oder Frachtzahlung hierfür von Sziszek, Brcka sowie Gunja bis Passau transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Passau transit (k. k. österr. Staatsbahnen) Francs Gold für 1000 kg
Sziszek . . .	23,45
Brcka	40,20
Gunja	39,40

Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein. Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbande bestehenden Ausnahmetarifes vom 1. Januar 1895 für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern von ungarischen Stationen nach Passau transit (für Paris und darüber hinaus) maassgebend.

Wien, den 1. Dezember 1900. (3098)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Piassavabesen, Reiserbesen, Stuhlrohr, Hanf, Bindfaden, Plombenschnur, Bremsleinen, Bleiplomben und Bogenlichtkohlen für elektrische Beleuchtung soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf Dienstag, den 15. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, hierselbst anberaumt. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ sind uns bis zur Terminsstunde einzusenden. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen liegen hier aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau hierselbst, Luisenstrasse 10, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen. Der Zuschlag erfolgt bis 5. Februar k. J.

Posen, den 1. Dezember 1900. (3099)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von gusseisernen Wasserröhren und Formstücken im ungefähren Gewicht von 115 860 kg für die Wasserversorgungsanlage auf Bahnhof Oschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
Angebot auf Lieferung von gusseisernen Wasserröhren etc.
versehen zu dem auf
Freitag, den 21. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im November 1900. (3100)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahndirektionsbezirks Essen.

Verkauf abgängiger Oberbaumaterialien.

Die in den Sammelmagazinen auf den Bahnhöfen Ueckendorf-Wattenscheid und Sterkrade lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisenguss, Stahlschrott und Zinkschrott im Gewichte von etwa 4600 t sollen verkauft werden.

Die Verkaufsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1 zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — postfrei bezogen werden.

Mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 28. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Essen, den 5. Dezember 1900. (3101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Es sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs 998 t alte Schienen, Schwellen, Eisen- und Stahlschrott veräussert werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termin, den 3. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 1 unseres Verwaltungsgebäudes II zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von einer Mark (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben Bestellgeld ist nicht erforderlich. (3102)

St. Johann-Saarbrücken, im Dezbr. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Lokomotiven.

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 3, 4 und Lauban stehenden ausgemusterten 7 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Der Bietungstermin findet am 15. Dezember d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes hier statt.

Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen und ein Verzeichniss der zum Verkauf ausgeschriebenen Lokomotiven nebst Gewichtsangaben können gegen porto- und bestellgeldfreie Zusendung von 80 ₰ von unserem technischen Büreau (Zimmer 18) während der Dienststunden von 8—3 Uhr bezogen werden.

Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift:
„Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“
versehen an uns einzusenden.

Breslau, den 4 Dezember 1900. (3103)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen.

Die **Nebenerzeugnisse unserer Gasanstalten** an Gasöltheer, Steinkohlentheer und flüssigem Kohlenwasserstoff sollen für das Jahr 1901 höchstbietend verkauft werden.

Verkaufsbedingungen und Angebotsbogen können **unentgeltlich** von der **königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau, in Dresden-A., Strehlenerstrasse Nr. 1,** bezogen werden.

Die Angebote sind bis **16. Dezember d. J.** an das genannte Büreau einzureichen, wo sie am **17. Dezember c., Vorm. 11 Uhr**, in Gegenwart etwa erschienener Bieter geöffnet und verlesen werden.

Zuschlagsfrist: 28. Dezember 1900.

Dresden, am 8 Dezember 1900. (3104)
Königliche Generaldirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 98. | 15. Dezember 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Ueber das belgische Signalwesen

bringt der Ingeniör Rollin, Betriebsinspektor der französischen Nordbahn, im Juniheft des laufenden Jahrganges der „Revue générale des chemins de fer" einige Mittheilungen. Dieselben sind zwar für den Vergleich mit den auf der Nordbahn in Frankreich üblichen Signalen geschrieben und deshalb in der Aufzählung der belgischen Signale vielleicht nicht ganz erschöpfend, weisen auch in der Begründung aus dem Wesen des Eisenbahnbetriebes heraus Lücken auf, haben aber doch insofern für uns Bedeutung, als über das Signalwesen anderer Länder im allgemeinen wenig zur Kenntniss weiterer heimischer Fachkreise gekommen ist und das Verständniss für die eigenen Einrichtungen durch Vergleich mit ausländischen nur erhöht werden kann.

Rollin unterscheidet bewegliche und feste Signale, Läutewerksignale sowie Signale an den Zügen und gibt zum Schluss das bei der Abfahrt der Züge übliche Signal an. Allgemein gilt als Grundsatz, dass, wo kein Signal erscheint, das Gleis frei ist.

Die beweglichen Signale werden ausgeführt: bei Tage mit Fahnen oder irgend einem Gegenstande (Signale mit dem Arm sind nicht gebräuchlich), bei Dunkelheit oder Tags bei Nebelwetter mit Laternen; bei Tage und bei Dunkelheit mit Knallkapseln und mit dem Horn. Freie Fahrt wird bei Tage durch eine zusammengerollte Fahne, bei Dunkelheit durch ein weisses Licht angezeigt; Halt wird geboten bei Tage durch eine rothe Fahne, bei Nacht durch ein rothes Licht oder auch durch ein lebhaft bewegtes (vivement agité) weisses Licht. Drei kurze Horntöne, mehrfach wiederholt, bedeuten Halt. Langsamfahren wird bei Tage mittelst einer weissen Fahne, bei Dunkelheit mittelst grünen Lichtes angedeutet. Ein langer Ton mit dem Horn heisst, wie auch der Schuss einer Knallkapsel, gleichfalls: Langsamfahren. Zwei Horntöne heissen: Bewegung nach vorwärts, drei Horntöne: Bewegung nach rückwärts. Die Haltsignale sind 700 m vom Fahrhinderniss entfernt zu geben; kann der signalgebende Bedienstete nicht 700 m vom Hinderniss verbleiben, so legt er zwei oder drei Knallkapseln — je nach dem Feuchtigkeitsgrade der Luft — auf die Schienen. Die Langsamfahrsignale müssen in Entfernungen von je 1000 m wiederholt werden; der Lokomotivführer ist also befugt, die planmässige Geschwindigkeit wieder aufzunehmen, falls er 1000 m über das letzte Langsamfahrsignal hinausgelangt ist, ohne ein weiteres anzutreffen, ist aber auch für die fernere Fahrt zu verdoppelter Aufmerksamkeit verpflichtet. Einzelne Fernsignale (s. unten: feste Signale) sind mit Knallkapseln ausgestattet, die sich bei Haltsignal auf die Schiene legen.

Wir sehen, dass die vorstehend angegebenen Signale mit den in Deutschland durch die Signalordnung oder andere Dienstanweisungen vorgeschriebenen zum Theil übereinstimmen. Die Signale „freie Fahrt" entsprechen den bei uns für den Schrankendienst festgesetzten. Für die beweglichen Haltsignale begnügen wir uns allerdings nicht mit der rothen Fahne und dem rothen Licht, sondern verlangen, dass die erstere bezw. irgend ein Gegenstand ebenso wie die roth geblendete Handlaterne im Kreise geschwungen werden. Wir lassen aber in der Dunkelheit auch das Schwingen mit der weissleuchtenden, also ungeblendeten Laterne im Kreise als Haltsignal zu, legen also für diese Signale (Handsignale) das entscheidende Gewicht nicht auf die rothe Farbe, sondern auf die kreisförmige Bewegung, wodurch zweifellos die Wirkung des nur in Fällen plötzlich auftretender Gefahr angewendeten Signals erhöht wird. Vor der belgischen Vorschrift „lebhafte Bewegung des weissen Lichtes" hat die deutsche den Vorzug, über die Art der Bewegung keinen Zweifel zu lassen. Die Hornsignale, welche bei uns in gleicher Bedeutung wie die Läutesignale mit den elektrischen Streckenläutewerken vorkommen, scheinen in Belgien im wesentlichen Rangirsignale zu sein (Ziehen, Schieben, Halt) und weichen als solche von den unserigen ab. Die Bedeutung der Knallkapsel-

signale, welche bei uns den Führer zum schleunigsten Anhalten des Zuges verpflichten, scheint in Belgien keine ganze bestimmte zu sein. Die Knallkapsel findet als Langsamfahr- und als Haltsignal Verwendung, als letzteres allerdings nur im Nothfalle und in der Voraussetzung, dass das Haltsignal in einiger Entfernung wiederholt wird. Die Benutzung farbiger Fahnen in der Art, wie das belgische Reglement vorschreibt, hat etwas missliches, weil das Erkennen der Farben aus einiger Entfernung bei unbestimmter Beleuchtung oder ungünstigem Hintergrunde nicht unbedingt sichergestellt ist, namentlich wenn die Reinheit der Farbe durch längeren Gebrauch der Fahnen gelitten hat. Der Wiederholung der Langsamfahrsignale in Entfernungen von je 1 000 m wird das bei uns vorgeschriebene Eingrenzen der langsam zu befahrenden Strecke durch Signale vorzuziehen sein. Wo dies nicht möglich ist, also das Langsamfahrsignal mit der Hand gegeben werden muss, wird auch eine Wiederholung meist nicht ausführbar sein.

Feste Signale sind die Haltscheiben (disques d'arrêt), die Fernsignale (signaux à distance), die Mastsignale (mâts sémaphoriques).

Die festen Signale sind in der Regel links von demjenigen Gleis aufgestellt, für welches sie gelten. Eine Ausnahme bilden die Mastsignale mit mehreren Armen, die für Züge in der einen und anderen Richtung Gültigkeit haben; in diesem Falle sind die Arme so angeordnet, dass der Führer links vom Mast den für ihn gültigen Arm erblickt.

Die Haltscheiben (disques d'arrêt) und die Fernsignale (signaux à distance) dienen zur Deckung der Stationen, und zwar werden die Haltscheiben 60 m von der ersten Weiche oder Kreuzung (Gefahrpunkt), die Fernsignale je nach Lage der Umstände 800 bis 1 200 m vor den Haltscheiben aufgestellt. Die letzteren (s. Abb. 1) tragen auf einem Ständer eine runde Scheibe, die einerseits roth mit weissem Rande, andererseits weiss mit schwarzem Rande bemalt ist. Die rothe Fläche ist bei Haltstellung des Signals dem Zuge zugekehrt und zeigt bei Dunkelheit rothes Licht.

Die Fernsignale (s. Abb. 2) haben auf einer Säule eine rechteckige Scheibe mit abgestumpften Ecken und gleicher Be-

a rothe Glasscheibe,
b Laternenträger,
c Rücklichtscheibe,
d Drehachse.

Abb. 1.

a rothe Glasscheibe,
b Laternenträger,
c Rücklichtscheibe,
d Drehachse.

Abb. 2.

malung wie bei den Haltscheiben; auch hier sieht der Führer bei Haltstellung des Signals am Tage die rothe Fläche der Scheibe, in der Dunkelheit rothes Licht. Die Fernsignale sind häufig mit Knallkapseln und Kontrolweckern ausgestattet. Bei freier Fahrt zeigen beide Signale am Tage dem Zuge die um 90° gedrehte, also nur mit der Scheibendicke in die Erscheinung tretende Scheibe, in der Dunkelheit weisses Licht. Beide Signale tragen senkrecht zu ihren Scheiben ein mit einer Oeffnung versehenes Blech, in welche ein orangegelbes (zuweilen grünes) Glas gesetzt ist, wodurch bei Fahrtstellung der Signale nach der Station zu in der Dunkelheit ein Licht von gleicher Farbe entsteht (s. Abb. 3).

Zur Deckung einer Station werden die Haltscheiben und die Fernsignale auf Halt gestellt. Beide Signale fordern vom Führer das Anhalten am Signal (au pied du signal). Jeder

a, b, c, d wie Abb. 1 und 2,
e orangegelbe (grüne) Glasscheibe für Rücklicht.

Abb. 3.

Zug, der auf ein solches Haltsignal trifft, hat bis zum Erscheinen des Freifahrtsignals zu halten.

In gewissen Fällen, wenn der haltende Zug vom Wärterposten aus nicht sichtbar und der Gebrauch der Dampfpfeife aus irgend welchen Gründen unthunlich oder unwirksam ist, setzt ein Zugbediensteter einen zum Wärterposten laufenden Klingelzug in Thätigkeit, um die Anwesenheit des Zuges bekannt zu geben; besteht zwischen der Haltscheibe und dem Fernsignal kein Hinderniss, so stellt der Wärter das letztere auf freie Fahrt und der Zug rückt bis zur Haltscheibe vor.

Zu dieser durch Reglement vom belgischen Staate vorgeschriebenen Einrichtung bemerkt Rollin mit Recht, dass die Forderung des unbedingten Haltens schon am Fernsignal bei Haltstellung desselben insofern zu Unzuträglichkeiten führen kann, als das Signal von der Station für eine Verständigung zwischen dieser und dem haltenden Zuge zu weit entfernt ist, als ferner die Haltstellung durch zufällige Ursachen (Drahtbruch usw.) herbeigeführt sein kann, ohne dass ein Fahrhinderniss besteht.

Zum Schutze der Gleisverzweigungen, d. h. derjenigen Stellen, an denen sich aus einem Hauptgleise mehrere Fahrstrassen entwickeln, dienen zwei Systeme, von denen das erste indessen als aufgegeben zu betrachten ist, daher nur einen gewissen entwickelungsgeschichtlichen Werth hat:

1. Man stellte an jedem abzweigenden Gleis ein Fernsignal und eine Haltscheibe auf von gleicher Art, wie für die Deckung der Stationen üblich. Die Haltscheibensignale wurden mittelst eines an der Abzweigung selbst angebrachten Signalmastes wiederholt, der mit soviel rothgestrichenen Armen versehen war, als abzweigende Gleise in Frage kamen. Die Arme waren vom Führer gesehen an der linken Seite des Mastes angebracht, und zwar galt der erste Arm von oben für das am weitesten links liegende Zweiggleis, der zweite Arm von oben für das zunächst rechts gelegene Gleis usw.

2. Neuerdings fallen die Haltscheiben an den abzweigenden Gleisen fort und werden durch je einen einarmigen Signalmast, der 60 m vom Gefahrpunkte aufgestellt ist, ersetzt. Auch die Wiederholungssignale an der Abzweigung selbst sind aufgegeben. Für die von dem gemeinschaftlichen Stammgleis kommenden Züge gilt ein Mast mit so viel Armen, als abzweigende Gleise vorhanden sind. Die Maste sind aus Eisen oder Holz, die Arme aus Holz, dem Zuge zu roth gestrichen mit einem breiten, weissen, senkrechten Streifen. Die mehrarmigen Maste tragen auf den Armen in schwarz die Namen der zugehörigen Richtungen und in den Bahnhöfen die Nummern der Gleise, für welche sie gelten.

Die Arme haben in der Regel Haltstellung (waagerecht); die freie Fahrt wird durch Neigung des Armes nach unten an-

gedeutet. Der Haltstellung entspricht bei Dunkelheit rothes, der Fahrtstellung grünes Licht. Andere Signale als die vorbezeichneten gibt es für Abzweigungen nicht, auch die Lage der Weichen ist nicht gekennzeichnet. Aufschrift und Lage des auf Fahrt gestellten Armes zeigen allein dem Führer den für seine Fahrt freien Weg an, wobei man den Werth der Aufschrift, die schon aus einiger Entfernung kaum leserlich sein wird und deren Deutlichkeit durch Staub und Schnee häufig leiden wird, nicht besonders hoch anschlagen darf. Da die Mastsignale in der für Abzweigungen üblichen Form auch in den Blocksystemen Anwendung finden, so ist das Mastsignal in Belgien wie bei uns das von allen festen Signalen am häufigsten vertretene. Ueber die Ausbildung der Mastsignale mit ihren Stellvorrichtungen im einzelnen, ob dieselben mit doppelten oder einfachen Drahtzügen bedient werden, wie das Verhalten beim Drahtbruch ist, in welcher Weise die Wirkungen der Wärmeunterschiede in den langen Leitungen ausgeglichen werden, wie also den zahlreichen Umständen Rechnung getragen wird, deren Berücksichtigung die Mastsignale zu recht verwickelten Einrichtungen macht, fehlt in unserer Quelle jede Andeutung. Die Drehbrücken werden wie die Stationen durch Haltscheiben und Fernsignale gedeckt.

Nach der unter 1 erwähnten Einrichtung würden wir uns die Signalausstattung einer einfachen Abzweigung, wie nachstehend dargestellt, zu denken haben (Abb. 4):

Für die von links aus den Zweiggleisen kommenden Züge sind a und a_1 die Fernsignale, b und b_1 die von dem Gefahr-

Abb. 4.

punkte d 60 m entfernten Haltscheiben, c ist das Mastsignal, dessen Arme — von oben gerechnet — zur Wiederholung der Haltscheibensignale b und b_1 dienen. Es fehlt das nach unserer Auffassung wichtige Signal für die von rechts kommenden Züge, welche vor der Station nur die zu deren Deckung dienenden Signale p und q vorfinden. Allerdings gibt die Haltstellung beider Arme des im übrigen für Fahrten von rechts nicht gültigen Wiederholungssignals c den Führern der von rechts kommenden Züge die Gewissheit, dass gefährliche Gegenfahrten aus einer der beiden Abzweigungen nicht zu erwarten sind, und das ist nicht ohne Werth; nicht minder werthvoll ist aber für den Führer, an geeigneten Signalen zu erkennen, ob die für ihn bestimmte Fahrstrasse thatsächlich frei und richtig hergestellt ist. Diese Erwägung hat sicherlich zur Einführung des zweiten Systems der Deckung von Abzweigungen geführt, nach welchem sich die folgende Signalausrüstung für unser Beispiel ergibt (Abb. 5):

Hier sind m und m_1 die Fernsignale, entsprechend a und a_1 der vorigen Abbildung; anstelle von b und b_1 dieser Abbildung sind indessen die Mastsignale n und n_1 getreten; das zweiarmige

Abb. 5.

Mastsignal o zeigt an, in welches abzweigende Gleis ein von rechts kommender Zug fahren soll, und p und q sind die Haltscheibe und das Fernsignal für die Deckung der an der Abzweigung gelegenen Station.

Wir gewinnen also in diesen Fällen Signalbilder, die mit den unserigen eine gewisse Aehnlichkeit haben, wenn man von einzelnen belgischen Eigenthümlichkeiten absieht, die in folgendem bestehen: 1. die Fahrtstellung wird durch Senken der Arme an den Mastsignalen, nicht durch Heben hervorgebracht; 2. die Maste stehen vom fahrenden Zuge aus gesehen links vom Gleise (bei uns thunlichst rechts), was aus dem Umstande sich erklärt, dass auf zweigleisigen belgischen Strecken das in der Fahrtrichtung links gelegene Gleis befahren wird; 3. die freie Fahrt aus dem Stammgleis in eine der Abzweigungen wird nicht durch die Anzahl der gleichzeitig gezogenen Arme am Mast gekennzeichnet, sondern es erscheint immer nur ein Arm in Fahrtstellung, durch dessen Aufschrift und Lage zu den anderen Armen am Mast die Fahrstrasse bestimmt wird. Daraus ergibt sich, dass 4. wenn alle Fahrstrassen gesperrt sind, ebenso viele Haltsignale unter einander erscheinen, als abzweigende Gleise vorhanden sind, während nach der deutschen Signalordnung Halt nur am oberen Arm gegeben wird.

Bezüglich der festen Signale bleibt noch zu bemerken, dass die Fernsignale sich von unseren Vorsignalen wesentlich nicht nur in der Form, sondern auch in der Bedeutung unterscheiden. Während die Vorsignale lediglich dem Führer rechtzeitig ankündigen sollen, in welcher Stellung er das Mastsignal vorfinden wird, ihm also auch bei Haltstellung des letzteren gestatten, bis an dasselbe vorzurücken, gebieten die belgischen Fernsignale in der Haltstellung auch unbedingt Halt und veranlassen damit die oben erwähnten Unzuträglichkeiten.

(Schluss folgt.)

Der Eisenbahnunfall bei Offenbach.

(Abdruck aus der „Berl. Korrespondenz".)

Die verwaltungsseitig geführten eingehenden Untersuchungen über das Offenbacher Eisenbahnunglück, das wegen seiner schrecklichen Folgen und der sich an dasselbe anknüpfenden Betrachtungen über die Sicherheit des Reiseverkehres auf den Eisenbahnen in den weitesten Kreisen grosse Aufregung verursacht hat, sind nunmehr zu einem gewissen Abschluss gediehen.

Es scheint um so mehr geboten, das Ergebniss dieser Untersuchungen zu veröffentlichen, als auf Grund von Mittheilungen seitens einzelner Reisenden, die sich im verunglückten D-Zuge befanden, und anderer Augenzeugen, als auch auf Grund vorläufiger amtlicher Mittheilungen in den verschiedenen Tagesblättern Schilderungen des Vorganges und seiner Folgen gegeben sind, die, wie dies durchaus erklärlich ist, nicht in allen Punkten mit dem Sachverhalt, wie ihn die amtliche Untersuchung nunmehr klargestellt hat, übereinstimmen.

Indessen muss anerkannt werden, dass in den Zeitungen unter Zusammentragung eines grossen Materials mit vieler Mühe und grossem Fleisse der Unfall nach allen Seiten hin in seinen Ursachen und seinen Folgen besprochen wurde, und dass auf Mittel aufmerksam gemacht ist, wie solchen Unfällen vorzubeugen sei oder ihre Folgen zu mildern wären. Alle diese Mittheilungen und Vorschläge werden auf ihren berechtigten Kern untersucht und bei den Entschliessungen an maassgebender Stelle berücksichtigt werden. Solche Entschliessungen können aber natürlich nur zum geringsten Theile sofort erfolgen, vielmehr müssen erst alle Gründe für und wider eingehend geprüft werden, abgesehen davon, dass zur Durchführung von dabei als

nothwendig oder wünschenswerth erkannten Verbesserungen, namentlich soweit es sich um bauliche Aenderungen handelt, eine entsprechende Zeit erforderlich ist.

Dass die zur Erhöhung des Betriebes als nothwendig erkannten Einrichtungen ohne Rücksicht auf den Kostenpunkt getroffen werden, bedarf um so weniger einer besonderen Erklärung, als der Bundesrath die in dieser Beziehung maassgebenden Bestimmungen festsetzt und jedes Zurückbleiben gegenüber denselben ausgeschlossen ist. Mehrfach sind solche Bestimmungen erst erlassen, nachdem die zu ihrer Ausführung erforderlichen Einrichtungen von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bereits durchgeführt oder eingeleitet waren.

Bei dem Offenbacher Eisenbahnunglück kommt in erster Linie die Streckensicherung in Frage.

Nach den in dieser Beziehung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom Bundesrath erlassenen Vorschriften dürfen Züge, zu denen auch alleinfahrende Lokomotiven zu rechnen sind, sich nur im Abstande von zwei Stationen folgen. Solche Stationen sind zunächst die Bahnhöfe; wenn diese aber zu weit von einander entfernt liegen, um die Vorschrift ohne Behinderung des Verkehres durchzuführen, werden sogenannte Blockstationen zwischengeschaltet, die für jede Richtung ein Blocksignal erhalten. Kein Zug darf von einer Station abgelassen oder an einer Blockstation durchgelassen werden, bevor die Strecke bis zur nächsten Station, sei dies nun ein Bahnhof oder eine Blockstation, frei und dies gemeldet ist. Diese Meldungen erfolgten früher ausnahmslos durch den Morsetelegraphen; da aber dies Verfahren bei schneller Zugfolge nicht immer die glatte Abwickelung des Verkehres gestattet, ist seit 1898 für Bahnen mit besonders dichter Zugfolge durch die vom Bundesrath festgesetzte Betriebsordnung die sogenannte elektrische Streckenblockung für die Meldung der Züge vorgeschrieben. Mit der Einführung dieses Systems ist auf den preussischen Staatsbahnen schon 1895 begonnen worden. Hierbei kommen elektrisch betriebene Blockwerke in Anwendung, die durch dauernd sichtbare Merkzeichen — kleine, roth- und weissgestrichene Scheiben — in den Block- und Weichenstellerbuden die auf die Zugfolge bezüglichen Meldungen „Strecke besetzt“ und „Strecke frei“ von Station zu Station übermitteln. Das Zeichen „Strecke besetzt“, die sogenannte Blockung der Strecke, wird hinter jedem aus einer Station ausfahrenden oder eine Blockstation durchfahrenden Zuge hergestellt, während sein Wechsel in „Strecke frei“, die sogenannte Entblockung der Strecke, nur von dem nächsten Signalwärter vorgenommen werden kann. Die nähere Beschreibung der Einrichtung, die ohne Zeichnung schwer verständlich ist, würde zu weit führen; es sei hier nur kurz bemerkt, dass zwischen den Blockwerken und Signalen eine solche Abhängigkeit besteht, dass ein Signal erst einmal auf Fahrt und wieder auf Halt gelegt, also im regelmässigen Betriebe ein Zug an ihm vorbeigefahren sein muss, bevor die vom Zuge durchfahrene Strecke entblockt, d. h. nach rückwärts frei gemeldet werden kann.

Sicherungseinrichtungen dieser Art zur Regelung der Zugfolge sind auch auf der Strecke Mühlheim a. M.-Offenbach im Betriebe; in der Mitte zwischen beiden Stationen befindet sich die Blockstation Nr. 11. Als der D-Zug 42 die Station Mühlheim verlassen hatte, wurde er durch das hinter ihm auf Halt gestellte Ausfahrtsignal dieser Station gegen den vier Minuten später nachfolgenden Personenzug vorschriftsmässig gedeckt, und dem letzteren konnte die Ausfahrt erst frei gegeben werden, nachdem die durch den D-Zug besetzte Strecke durch den Wärter der Blockstation entblockt, d. h. der D-Zug an dem Signale dieser Blockstation vorbeigelassen war. Um dies ausführen und dann das Ausfahrtsignal in Mühlheim entblocken zu können, hätte also das Blocksignal der Blockstation 11 einmal auf Fahrt und hinter dem Zuge wieder auf Halt gestellt werden müssen. Die Stellung dieses Signals auf Fahrt war aber wiederum nur dann möglich, wenn es vorher von Offenbach entblockt, d. h. freigegeben wurde. Dies war von Offenbach jedoch wegen einer dem D-Zuge vorausgefahrenen Maschine bei der Annäherung des D-Zuges an die Blockstation 11 noch nicht geschehen, so dass der D-Zug an der Blockstation noch das Haltsignal vorfand. Dieses Signal bemerkte der Lokomotivführer wegen des herrschenden dichten Nebels zu spät, er fuhr daher trotz Bremsens über das Haltsignal hinaus, setzte dann aber den D-Zug zurück, um in der Nähe des Blocksignals dessen Fahrtstellung abzuwarten. Der Blockwärter hatte dagegen angenommen, dass der Lokomotivführer des im Nebel verschwindenden Zuges das Haltsignal überhaupt nicht gesehen hätte und nach Offenbach weiter fahren würde. Da nun auch gerade zur Zeit der Vorbeifahrt des D-Zuges sein Signal von Offenbach entblockt wurde, so hätte in der That den ohne Erlaubniss weiter gefahrenen D-Zug ein Unfall nicht treffen können, wenn er seine Fahrt nach Offenbach fortgesetzt hätte. In seiner irrthümlichen Annahme, dass letzteres geschehen sei, glaubte der Blockwärter, den nachfolgenden Personenzug in Mühlheim nicht unnöthig aufhalten zu sollen; er stellte daher nachträglich sein Signal auf Fahrt und wieder auf Halt und gab dann das Signal in Mühlheim frei und damit auch die Strecke von dort bis zur Blockstation 11. Infolge dessen fuhr der sogleich von Mühlheim abgelassene Personenzug, da sein Führer wegen des herrschenden dichten Nebels das Haltsignal ebenfalls nicht früh genug sah, auf den bis über das Blocksignal hinaus zurückgesetzten D-Zug auf.

Ob die Zugbeamten und der Blockwärter unter den gegebenen Verhältnissen überall die nöthige Umsicht und Vorsicht bewiesen haben, ob und wen derselben etwa ein Verschulden trifft, muss dahingestellt bleiben, bis die gerichtliche Untersuchung ihren Abschluss gefunden hat.

Selbstverständlich können die Dienstvorschriften sich nicht auf alle im Betriebe möglichen Fälle erstrecken; sie können nur die erfahrungsgemäss gewöhnlich vorkommenden Fälle behandeln und an der Hand der hierüber getroffenen Bestimmungen die Richtung angeben, in der bei Ausübung des Dienstes zu handeln ist, um den Betrieb sicher durchzuführen. Alle bei dem Unfall in Betracht kommenden Beamten sind ältere, im Dienste erfahrene Leute, keiner von ihnen war, als der Unfall sich ereignete, dienstlich überanstrengt.

Seitdem in Preussen in Stationsabstand gefahren wird, also seit mehr als 25 Jahren, ist nicht bekannt geworden, dass aus einem ähnlichen Zusammentreffen von Zufälligkeiten ein Unfall entstanden ist oder hätte entstehen können, und es lag keine Veranlassung zu der Annahme vor, dass die betheiligten Beamten, jeder für sich, ohne Zwang der Verhältnisse thun würden, was vorher beschrieben ist und, obwohl im einzelnen unbedenklich und keiner gegebenen Vorschrift direkt widersprechend, doch in seinem Zusammenschluss zu dem Unfall geführt hat. Es sind jedoch, um der Wiederkehr ähnlicher gefahrdrohenden Situationen vorzubeugen, zunächst ergänzende Bestimmungen über die Blockbedienung und das Zurücksetzen von Zügen erlassen.

Als Ursache des Unfalls wird in der Presse vielfach der Umstand bezeichnet, dass das Blocksignal nicht mit einem Vorsignal versehen ist. Für Bahnhofseinfahrtsignale sind die Vorsignale erst seit 1898 durch die vom Bundesrath erlassene Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vorgeschrieben; bei den preussischen Staatsbahnen war die Aufstellung solcher Signale schon vorher bereits im wesentlichen erfolgt und ist jetzt, wie zur Richtigstellung anderwärts in die Presse gelangter Mittheilungen angegeben werden mag, überall durchgeführt. Dagegen sind Vorsignale für Blocksignale in der Betriebsordnung nicht vorgeschrieben, auch ist die Frage ihrer Zweckmässigkeit noch eine strittige. Bisher war die Mehrzahl der Fachleute im allgemeinen gegen die nach ihrer Ansicht die Gefahren eher vermehrende als vermindernde Aufstellung von Vorsignalen bei Blockstationen. Die Kostenfrage hat dabei durchaus keine Rolle gespielt.

Dass Blocksignale ohne Vorsignal unter Umständen überfahren werden können, ist selbstverständlich nicht unberücksichtigt geblieben; es besteht die Dienstanweisung, dass die rückwärtsliegende Strecke für einen folgenden Zug nicht eher frei gegeben werden darf, bis der an der Blockstation vorbeigefahrene Zug eine bestimmte, in jedem Falle örtlich bezeichnete Stelle h i n t e r dem Blocksignale überfahren hat. Dank dieser Bestimmung waren bis jetzt Zusammenstösse auf Blockstationen noch nicht vorgekommen.

Nichtsdestoweniger sind die Untersuchungen über die Nothwendigkeit der Vorsignale oder ähnlich wirkender Mittel sofort wieder aufgenommen worden. Die Gewalt des Stosses, mit dem der nachfolgende Personenzug auf den D-Zug auffuhr, erklärt sich daraus, dass dieser dem Personenzuge entgegen bis über das Blocksignal hinaus zurückgedrängt war.

Die Lokomotive des Personenzuges fuhr in den letzten Wagen des D Zuges, diesen dabei um etwa eine Wagenlänge vorschiebend, zertrümmerte die Rückwand, wobei der Schornstein der Lokomotive vollständig abgerissen wurde, spaltete den Fussboden und schob ihn vor sich her, den Vorbau des Wagens, den Abort und zwei Abtheile gänzlich zusammendrückend, während in den nächsten beiden Abtheilen die Sitze und Scheidewände zusammengeschoben wurden. Die beiden in der Richtung nach vorn letzten Abtheile 1. Klasse scheinen dabei ziemlich unversehrt geblieben zu sein. Gleichzeitig wurde das die beiden hinteren Achsen tragende Drehgestell des Wagens von der Lokomotive gefasst, vom Fussboden abgerissen und um 4 m vorgeschoben. Das Drehgestell stiess gegen die beiden etwa 4,5 m langen Gasbehälter, riss sie aus ihrer Befestigung und schleuderte sie herum, so dass sie schräge unter dem Wagen lagen. In die Stirnseite eines Behälters war durch die scharfe Kante des Drehgestellrahmens eine Oeffnung eingedrückt, aus dem das unter etwa 5 Atm. Druck stehende Gas in allerkürzester Zeit ausströmte.

Die Lokomotive stand auf ihren Rädern im Gleise und bis zum Führerstande zwischen den etwas aufgehobenen und abgebogenen Wagenwänden, über sich das Wagendach, das zum Theil von dem Dampfdom des Kessels aufgespalten war. Die Trümmer des Fussbodens, der Zwischenwände und der Sitzein-

richtungen, also Holzsplitter, Möbelstoffe, Kokosdecken, Wandbekleidungen, Wachstuch und Linoleum müssen sich vor, neben und über dem Vordertheil des Kessels aufgestaut haben. In diese wirre Masse sind die 600—700° heissen Feuergase aus dem Schornsteinloch der Rauchkammer geströmt und haben den Raum alsbald mit glühendem Qualm erfüllt und alles Brennbare entzündet. In den Feuerherd, der sich sofort nach dem Zusammenstoss im Innern des Wagens gebildet haben muss, ist Gas aus den Gasbehältern von unten aufgestiegen, vielleicht ist auch aus den zertrümmerten Lokomotivlaternen Gas ausgeströmt — der Gasbehälter für diese Laternen liegt hinten am Tender. Mit einem Knall bildete sich eine grosse Flamme, die den Wagen zu durchziehen und auch bald wieder zu verlöschen schien, während der Brand im Innern sich verbreitete, so dass dann nach einigen Minuten die Flammen aus der Decke und zu den Seiten aus den geöffneten und zertrümmerten Fenstern emporschlugen. Es kann wohl angenommen werden, dass der Knall ziemlich bald nach dem Zusammenstoss gehört wurde, wogegen der volle Brand etwa erst nach 4 bis 5 Minuten ausbrach, denn inzwischen haben mehrere Zugbeamte dicht an den Wagen herankommen und auch Rettungsversuche anstellen können, da die Flammen dies noch nicht behinderten; auch haben sich die im letzten Wagen befindlichen Personen, soweit sie nicht erdrückt oder in den feurigen Rauchgasen erstickt oder ihrer Bewegungsfähigkeit durch Einklemmen, schwere Verwundung usw. beraubt waren, retten können.

Die Gasbehälter waren bis auf das eingestossene Loch und die abgerissenen Rohre unversehrt, es hat also keine Explosion der Gasbehälter stattgefunden; dagegen hat sich wahrscheinlich ein Theil des ausgeströmten Gases im Innern des Wagens mit den Rauchgasen und atmosphärischer Luft gemischt und sich dann am entstandenen Feuerherd plötzlich entzündet. Diese Flamme hat sicherlich zur schnelleren Verbreitung des Feuers beigetragen; aber es ist nach der ganzen Sachlage unzweifelhaft, dass auch ohne Gas der Brand hätte entstehen müssen.

Die in den beiden vordersten Abtheilen des letzten Wagens befindlichen Personen, zwei Damen sowie mehrere Herren, haben sich durch die Fensteröffnungen ins Freie gerettet, die im Seitengang befindlichen beiden Personen, Herr Marx und der Schaffner Hasche, sind gleichfalls durch ein Fenster im Seitengang ins Freie gelangt.

Die in den zertrümmerten vier hinteren Abtheilen des letzten Wagens befindlichen Personen sind, soweit sie nicht sofort getödtet worden, unzweifelhaft in kürzester Zeit erstickt. Die Versuche, Personen von aussen aus dem offenen Fenster zu ziehen, missglückten, weil diese zwischen den Sitzen festgeklemmt waren; die Versuche wurden beim dritten und vierten Abtheil gemacht. Der vorletzte Wagen hatte nur noch einen geringen Stoss erhalten; die in ihm befindlichen Personen sind sämmtlich ins Freie gelangt, und zwar die Herren Hummel, Kupferberg und Höhl, nach ihrer Angabe durch die Fenster ihres Abtheils, des nächsten am letzten Wagen, der Baumeister Söhring aus dem Fenster des Seitenganges, Direktor Ritter, der den ganzen Vorgang sehr eingehend beschrieben hat, durch die Thür am anderen Ende des Wagens. Diesen Weg hatten vorher auch schon die sonst noch im Wagen befindlichen Reisenden gewählt, wenigstens hat Herr Ritter als letzter den Wagen durch die schon geöffnete Thür verlassen; er sagt ausdrücklich aus, dass die Gasflammen im Wagen noch gebrannt hätten und dass er niemanden im Wagen mehr bemerkt hätte. Erst 15 bis 20 Minuten nach dem Zusammenstoss wurde auch dieser Wagen von dem anderen in Brand gesetzt, und erst mehrere Stunden später ist, nachdem der Wagen gänzlich niedergebrannt war, der eine, glühend gewordene Behälter aufgeplatzt, wobei das ausströmende Gas im Augenblick abbrannte. Der übrige vollständig unbeschädigte Zugtheil war schleunigst von den beiden beschädigten Wagen getrennt und ist dann noch an demselben Abend nach Frankfurt weiter gefahren.

Es wird wohl kaum je gelingen, alle Aeusserungen der Betroffenen und der Augenzeugen vollständig in Einklang miteinander zu bringen, da von ihnen infolge des Schrecks und der Aufregung sowie der Bemühungen, sich selbst zu retten oder anderen zu helfen, kaum erwartet werden kann, dass sie den ganzen Vorgang übersehen und selbst einzelne Vorkommnisse objektiv richtig gesehen und nach der Zeitfolge bestimmt haben. Wenn man jedoch die verschiedenen Mittheilungen mit einzelnen Thatsachen und dem späteren Befunde in Verbindung bringt, so wird die gegebene Schilderung des Vorganges als zutreffend anerkannt werden müssen.

Die Folgerungen der Presse aus den Mittheilungen über den Verlauf des unglücklichen Ereignisses gehen fast übereinstimmend dahin, dass seine Folgen ausserordentlich verschärft seien durch die eigenartige Bauart der D-Zugwagen und durch die Gasbeleuchtung in diesen und folgern daraus, dass es zur Verhütung ähnlicher Vorkommnisse geboten sei, unverzüglich auf Abhilfe zu sinnen, wobei die verschiedensten Vorschläge gemacht sind. Solche sind auch in bester Absicht von einer grossen Anzahl von unbetheiligten Sachverständigen und Laien im weitesten Umfange der Verwaltung zugegangen.

Wie sich aus der gegebenen Schilderung des Vorganges ergibt, sind die in der Presse gemachten Voraussetzungen zum Theil irrig. Es ist niemand, der sich im verunglückten Zuge befand und seine Bewegungsfreiheit behalten hatte, also überhaupt in der Lage war, sich zu retten, durch Einrichtungen am Wagen hieran verhindert worden; dass von den anderen Personen, die verunglückten, die eine oder andere noch hätte gerettet werden können, wenn Thüren in den Abtheilen oder in dem Seitengang gewesen wären oder wenn der Brand etwas später ausgebrochen wäre, ist nach der Sachlage nicht anzunehmen. Immerhin muss auf das eingehendste geprüft werden, welche Einrichtungen etwa zu treffen sein möchten, um bei einem — hoffentlich nicht wiederkehrenden — ähnlichen Ereigniss die Möglichkeit der Rettung zu erhöhen. Aber es dürfen andernfalls nicht solche Einrichtungen getroffen werden, die lediglich auf diesen Einzelfall berechnet, bei der gewöhnlichen Benutzung der Wagen aber andere Gefahren oder doch wenigstens Missstände herbeiführen können.

Es muss ohne weiteres zugegeben werden, dass die Eingänge an beiden Enden der D-Zugwagen am meisten gefährdet sind, indem sie bei Zusammenstössen voraussichtlich zunächst zerstört werden. Dies ist auch von Hause aus erkannt worden und daher sind die Fenster in diesen Wagen breiter gemacht, als sonst üblich. Die Fenster gehen so tief herunter, wie es überhaupt möglich ist, und wenn die herabgelassenen Fenster noch etwas über die Fensterbrüstung vorstehen, so liegt dies lediglich daran, dass die Fensteröffnungen der besseren Beleuchtung wegen möglichst gross ausgeführt sind. Ob die Fenster so abgeändert werden können, dass sie unter Verkürzung nach oben bis zur Brüstung herabfallen, unterliegt der Prüfung. Die viel verleumdeten Messingstangen vor den Fenstern in den Seitengängen — und nur vor diesen Fenstern befinden sich solche Stangen — sind lediglich zum Schutz der Reisenden gegen Verletzungen angebracht, sie liegen tiefer als die herabgelassenen Fenster und können daher in keiner Weise die freie Fensteröffnung beengen. Die nachträgliche Anbringung von Seitenthüren in den vorhandenen Wagen ist aus Gründen der Bauart, deren Mittheilung hier zu weit führen würde, ausgeschlossen; inwieweit es angängig ist, Noththüren oder Nothklappen herzustellen, unterliegt ebenfals der Prüfung, ebenso welche sonstigen Aenderungen nothwendig oder wünschenswerth sind. Die inneren Thürgriffe bei den D-Zugwagen, deren Anbringung überhaupt erst auf Anregung der preussischen Staatsbahnverwaltung vor nicht langer Zeit durch Bundesrathsbeschluss gestattet wurde, sind bereits zum grössten Theil angebracht, die Beendigung dieser Arbeit ist bald zu erwarten. Wenn in der Presse darauf hingewiesen ist, dass Durchgangswagen mit Thüren in den Seitengängen in Ungarn, Frankreich und England vorhanden sind, so ist dies in geringem Umfange richtig. Aber in Ungarn werden solche Wagen, die sich nicht bewährt haben, schon seit zehn Jahren nicht mehr beschafft, die neuen D-Züge in Frankreich sind ebenfalls nach dem diesseitigen Modell gebaut, und die Wagen in einem englischen D-Zuge der Centralbahn sind erheblich schmäler und enthalten nur eine geringe Anzahl von Plätzen. Auf der Pariser Ausstellung sind anders gebaute D-Zugwagen als solche nach diesseitiger Anordnung überhaupt nicht ausgestellt worden. Wollte man bei künftigen Neubeschaffungen schmälere Wagen mit Seitenthüren bauen, so würde die Zahl der Plätze so verringert werden, dass die Verwendung derartiger Wagen ausgeschlossen und damit D-Züge ohne erhebliche Erhöhung der Fahrpreise überhaupt unmöglich wären. Abgesehen davon würde durch Einbringung von Seitenthüren die Festigkeit der D-Zugwagen erheblich beeinträchtigt werden. Der jetzige D-Zugwagen ist, weil die Seitenwände durch die eingeschnittenen Thüren nicht geschwächt sind, ausserordentlich steif und widerstandsfähig, wie sich dies nicht nur in früheren Fällen von Zusammenstössen, sondern auch bei dem Offenbacher Unglück auf das klarste gezeigt hat. Der letzte Wagen hat den ganzen enormen Stoss aufgefangen, ohne dass dieser noch auf den zweiten Wagen zerstörend eingewirkt hat. Ausserdem hat jeder Wagen in dem Vorbau und dem Abort vorn und hinten einen Schutzraum. Es kann gar keinem Zweifel unterliegen, dass, wenn das Unglück bei Offenbach nicht einen D-Zug, sondern einen gewöhnlichen Zug betroffen hätte, die Folgen noch viel schrecklicher gewesen wären, während jetzt trotz des gewaltigen Stosses nur die Hälfte des letzten Wagens zerstört wurde. Man würde mit demselben oder mit noch mehr Recht auch die Abschaffung der Abtheilwagen fordern können. Die Wagen müssen mit Bezug auf ihren Bestimmungszweck so zweckmässig, bequem, fest und sicher gebaut sein, wie nur irgend möglich, aber es ist ganz unmöglich, alle Forderungen in jeder Richtung bei demselben Fahrzeug vollkommen zu erfüllen. Alle Mühen sind darauf gerichtet, den Eintritt von Katastrophen zu verhüten, aber trotz aller menschlichen Vorsicht treten leider dennoch bald

hier, bald dort solche unglücklichen Ereignisse ein. Gegenüber den hierbei in Wirkung tretenden gewaltigen Kräften werden auch die bestgebauten Betriebsmittel nicht immer Stand halten können.

Dass die Gasbeleuchtung den Brand des Wagens bei Offenbach nicht unmittelbar verursacht, sondern nur verstärkt hat, ist bereits erwähnt; auch bei dem Eisenbahnunglück in Wannsee im Jahre 1887 kann der Brand eines Wagens nicht allein dem Gas zur Last gelegt werden. Sonst sind nur noch wenige Fälle bekannt geworden, wo die Entstehung von Feuer bei Eisenbahnunfällen mit grösserer oder geringerer Wahrscheinlichkeit auf die Gasbeleuchtung geschoben worden ist. Wenn man bedenkt, dass jetzt in allen Erdtheilen zusammen etwa 105000 Wagen für Gasbeleuchtung eingerichtet sind, dass diese in Deutschland schon vor 30 Jahren eingeführt wurde, so wird nicht wohl behauptet werden können, dass bei der geringen Anzahl von Vorkommnissen die Gasbeleuchtung feuergefährlicher als irgend eine andere Beleuchtungsart sei, selbst wenn sie wirklich in einzelnen Fällen die Veranlassung zu den Bränden gegeben haben sollte. Wenn daher jetzt immer wieder auf die Gefährlichkeit der Gasbeleuchtung hingewiesen wird, so ist dies unrichtig und mit den Thatsachen im Widerspruch. Es wird auf die elektrische Beleuchtung als Ersatz hingewiesen, die jetzt bereits genügend erprobt und durchaus feuersicher sei. Dass elektrische Einrichtungen an sich feuersicherer sind als Gaseinrichtungen, wird doch wohl kaum behauptet werden können, wenn man beachtet, dass selbst noch in den letzten Jahren vielleicht mehr Gebäude infolge von Mängeln der elektrischen Beleuchtungseinrichtungen abgebrannt sind, als durch Mängel an den Gaseinrichtungen (vergl. den Aufsatz in Schilling's „Journal für Gasbeleuchtung", Jahrg. 1900, Heft 19). Dass nun eine elektrische Beleuchtungseinrichtung am Wagen feuersicherer sein soll als eine solche in einem Gebäude, ist von vornherein ebenfalls nicht anzunehmen, weil alle Einrichtungen am Wagen viel schwieriger anzubringen sind und weil der Wagen auf der Fahrt fortwährenden Bewegungen und Stössen ausgesetzt ist. Bekanntlich ist bereits eine Anzahl von Strassenbahnwagen wegen Kurzschluss wie aus sonstigen auf die elektrische Einrichtung zurückzuführenden Mängeln abgebrannt. Aber hieraus soll, da hierbei elektrischer Strom von höherer Spannung verwendet wurde, kein ungünstiger Schluss gezogen werden. Jedenfalls müsste doch aber erst durch längere Erfahrung der Beweis erbracht werden, dass die elektrische Zugbeleuchtung feuersicher ist, ehe man davon mit solcher Bestimmtheit sprechen kann, wie dies jetzt geschieht.

Bereits nach dem Unglück in Wannsee 1887 wurde auf elektrische Zugbeleuchtung hingewiesen, aber diese befand sich damals noch in den Kinderschuhen, so dass von ihrer Einführung nicht die Rede sein konnte. Dass die elektrische Zugbeleuchtung inzwischen Fortschritte gemacht hat, dass sie in mancher Beziehung Annehmlichkeiten für die Reisenden bietet und dass sie bereits ernstlich da in Konkurrenz treten kann, wo es sich etwa bei einer Bahn um den Uebergang von Oelbeleuchtung zu einer besseren Beleuchtung oder darum handelt, Züge einer Bahn zu beleuchten, die sich nur auf eigener verhältnissmässig kurzer Strecke bewegen, wird zuzugeben sein. Aber die Schwierigkeiten, die sich der allgemeinen Einführung der elektrischen Zugbeleuchtung entgegenstellen, sind noch keineswegs überwunden, und besonders, wenn es sich um die Verdrängung der Gasbeleuchtung auf grossen Bahnnetzen, wie z. B. bei den preussischen Staatsbahnen, handelt, liegen sowohl in betriebstechnischer wie in wirthschaftlicher Richtung die allergrössten Bedenken vor. Wie die grossen Eisenbahnverwaltungen in allen Ländern hierüber denken, geht am besten daraus hervor, dass während noch im Jahre 1888 nur etwa 26000 Wagen — zum grössten Theile in Deutschland — mit Gasbeleuchtung eingerichtet waren, jetzt ungeachtet der vielen Angriffe, die auf sie infolge des Wannseeunfalls gemacht wurden, allein nach System Pintsch etwa 105000 Wagen zur Gasbeleuchtung eingerichtet sind, davon in Deutschland 37000, in England 18000, in den Vereinigten Staaten von Amerika 16000 usw. Dagegen wird die Zahl der z. Zt. mit elektrischer Beleuchtung ausgerüsteten Wagen auf 8000 geschätzt, darunter mehrere Tausend Postwagen, für die die elektrische Beleuchtung aus bestimmten Gründen besonders zweckmässig erscheint. Diese ganze Frage ist in der Sitzung des elektrotechnischen Vereins in Berlin vom 27. November d. J. sehr eingehend erörtert worden, und es wurde dabei festgestellt, dass, so erwünscht es auch wäre, wenn ein grösserer Versuch mit elektrischer Beleuchtung auf den preussischen Staatsbahnen gemacht würde, um eigene Erfahrungen über ihre Zweckmässigkeit zu gewinnen, eine allgemeine Einführung z. Zt. noch nicht wohl in Frage kommen sowie dass von einer Unsicherheit der Gasbeleuchtung nach den bisherigen Erfahrungen überhaupt nicht gesprochen werden könne. Angegeben wurde dabei, dass für die Einrichtung der Züge auf den preussischen Staatsbahnen für elektrische Beleuchtung ein Kostenaufwand von etwa 35 bis 40 Millionen erforderlich wäre — abgesehen davon, dass die vorhandenen und zu beseitigenden Gaseinrichtungen einen Werth von etwa 15 Millionen darstellen — und dass dafür eine Beleuchtung eingetauscht werden würde, die nicht mehr, sondern weniger leistet und nicht billiger ist, wie die bestehende, die aber nach dem gegenwärtigen Stande der Technik kaum überwindliche Schwierigkeiten für den Betriebsdienst im Gefolge haben würde. Es wurde auch angeführt, dass die Helligkeit in den meisten jetzt elektrisch beleuchteten Eisenbahnwagen der in den mit Mischgas beleuchteten nachstehe. Nach alledem sind die der preussischen Eisenbahnverwaltung gemachten Vorwürfe, dass sie nicht schon längst die elektrische Zugbeleuchtung eingeführt und dass sie mittelbar selbst das Offenbacher Unglück verschuldet habe, ebenso hinfällig, wie die Forderung, dass sie jetzt schleunigst dazu übergehen müsse, wenn sie sich nicht einer argen Vernachlässigung ihrer Pflichten gegen das Publikum schuldig machen wolle. Solche Vorwürfe und Forderungen sind nur geeignet, im Publikum Beunruhigung und unrichtige Ansichten zu verbreiten. Gleichwohl muss gehofft werden, dass es der Elektrotechnik, die inzwischen die im Eisenbahnbetrieb bestehenden Schwierigkeiten besser kennen und würdigen gelernt hat, gelingen wird, diese mehr und mehr zu überwinden, dann wird ihr auch der Erfolg von selbst zufallen.

Zur Beseitigung der angeblichen Gefahr bei Gasbeleuchtung ist der Vorschlag gemacht worden, die mit gepresstem Gas gefüllten Behälter nicht unter dem Wagenboden, sondern auf dem Wagendach anzubringen. Dieser Vorschlag ist nicht neu, er ist gerade so alt wie die Gasbeleuchtung überhaupt, und es ist bei ihrer Einführung sorgfältig das für und wider erwogen worden, wobei hauptsächlich aus Rücksichten auf die grössere Sicherheit die geschützte und feste Anbringung der Behälter an den eisernen Untergestellen gewählt wurde. Gegen die Anbringung der Behälter auf dem Wagendach sprechen die nicht unbedenkliche Höherlegung des Schwerpunktes des Wagens, die ungenügende Festigkeit des Daches, wodurch die Befestigung des schweren Behälters unsicher wird, die grössere Länge der Gaszuleitungsrohre vom Behälter bis zu den Füllventilen sowie sonstige Rücksichten auf Anbringung der Lampen, Lüftungseinrichtungen usw. Nach dem Unglück in Wannsee wurde die Frage von neuem mit dem gleichen Ergebniss erörtert; in „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen", Jahrgang 1888 Seite 85, findet sich darüber eine längere Abhandlung. Thatsächlich sind auch, soweit bekannt, ausser bei den Wagen der Main-Neckarbahn und den älteren Wagen der französischen Mittelmeerbahn die Gasbehälter durchweg am Wagenuntergestell befestigt. Es möge zum Schluss noch bemerkt werden, dass alle Fragen, die vorstehend gestreift sind, demnächst in einer Besprechung zwischen den Bundesregierungen auf Veranlassung des Reichskanzlers im Reichs-Eisenbahnamt aufs neue eingehend werden erörtert werden. Aber selbstredend werden auch vorher — wie im Eingange erwähnt — solche Verbesserungen, die jetzt schon als zweckmässig erkannt sind, eingeleitet werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kleinbahnen in Preussen.** In einem Aufsatze der „Sozialen Praxis" war vor einiger Zeit die Behauptung aufgestellt worden, dass das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 den Zweck verfolge, den Staat von der Verpflichtung zum Ausbau des Eisenbahnnetzes theilweise zu entlasten und diese Verpflichtung den nachgeordneten Kommunalverbänden, den Provinzen und Kreisen, aufzubürden. Diese Behauptung trifft nach Angabe der „Berl. Pol. Nachr." nicht zu. Es wird in dieser Beziehung folgendes ausgeführt: Nach dem § 1 des Kleinbahngesetzes scheidet das ganze Gebiet der Kleinbahnen aus dem Bereiche des Eisenbahnnetzes aus und bildet ein Gebiet für sich, auf welchem der Staat sich nicht in seiner Eigenschaft als Herr der Staatsbahnen, sondern lediglich aushelfend da zu bethätigen hat, wo die Kräfte der kleineren öffentlichen Verbände nicht zureichen. Nach dieser Richtung hin hat der Staat seit 1895 es an einer reichen und erspriesslichen Thätigkeit nicht fehlen lassen, wie denn ja auch die rasche Entwickelung des Kleinbahnwesens in den verkehrsschwächeren Landestheilen

wesentlich der finanziellen Unterstützung durch den Staat zu danken ist. Richtig ist es allerdings, dass die Entwickelung der Kleinbahnen in einer Hinsicht über die Voraussetzungen hinausgegangen ist, von denen man bei dem Erlass des Kleinbahngesetzes ausging. Man hat damals, wie dies u. a. auch die Bestimmungen im Interesse der Landesvertheidigung erkennen lassen, mit der Möglichkeit nicht gerechnet, dass Kleinbahnen von solcher Länge entstehen könnten, wie dies thatsächlich der Fall gewesen ist. Wir haben jetzt namentlich in den verkehrsschwächeren und dünn bevölkerten Landestheilen des Ostens eine grössere Zahl Kleinbahnen von 50 km Länge und mehr, so dass es in manchen Fällen zweifelhaft erscheinen kann, ob die betreffenden Bahnen noch den rein örtlichen Charakter besitzen, welcher die gesetzliche Voraussetzung für die Anerkennung als Kleinbahn war. Man ist aber seitens der Staatsverwaltung in dieser Hinsicht ausserordentlich weitherzig vorgegangen, um in solchen Fällen, in denen das Verkehrsbedürfniss den Bau nicht gerechtfertigt haben würde, aber die Nächstbetheiligten die Anlegung einer Kleinbahn für erspriesslich erachteten, die von diesen angestrebte Verbesserung der Verkehrsunternehmungen zu ermöglichen. Der Staat hat indessen auch nicht gezögert, dieser nicht mit Sicherheit vorauszusehenden Entwickelung des Kleinbahnwesens seine finanzielle Förderung anzupassen; denn für jene Landestheile, in denen Kleinbahnen von solchem Umfange gebaut oder geplant wurden, ist der Staat mit seinen Beihilfen weit über die im übrigen festgehaltene Grenze hinaus und so weit gegangen, wie dies nur irgend mit dem aushilfsweisen Charakter der Staatsunterstützung vereinbar erschien. So hat der Staat in diesen Landestheilen vielfach die volle Hälfte des Anlagekapitals, und zwar unter den kulantesten Bedingungen in Bezug auf Verzinsung und Tilgung hergegeben und ist so der Aufgabe, die Verkehrseinrichtungen nach ihrer Art und innerhalb der Grenzen staatlicher Thätigkeit zu fördern, in vollem Umfange gerecht geworden.

— **Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift für Privatanschlussbahnen.** Eine solche gilt bereits für die Provinz Westfalen und die Rheinprovinz. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun zwar wegen der von einander abweichenden Verhältnisse in den verschiedenen Landestheilen davon abgesehen, die allgemeine Einführung dieser Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift zu veranlassen, immerhin hat er aber in einem an die königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass die Anordnung getroffen, dass ausserhalb der genannten beiden Provinzen im Falle der Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit die Einführung der in Rede stehenden Bestimmungen durch die Direktionen in die Wege zu leiten ist. Dabei soll als Richtschnur dienen, dass als einheitliches Einführungsgebiet ein Regierungsbezirk, nicht der Bezirk einer Eisenbahndirektion zu gelten hat.

— **Mustersatzungen der Betriebskrankenkassen bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung.** Zur Vermeidung von Zweifeln ist der Absatz 7 des § 9 der Mustersatzungen für Betriebskrankenkassen wie folgt geändert: „Die Kosten für ärztliche Geburtshilfe bei der Ehefrau eines Kassenmitgliedes, die nicht selbst einer auf Grund gesetzlicher Vorschrift errichteten Krankenkasse angehört, übernimmt die Kasse in denjenigen Fällen, in denen nach Bescheinigung des Kassenarztes oder eines in seiner oder seines Vertreters Abwesenheit zugezogenen anderen Arztes die Hebeamme nicht imstande gewesen ist, die Geburt zu Ende zu führen, nur bis zum Betrage von 10 ℳ. (bis 15 ℳ.). Hebeammengebühren werden bei der Niederkunft der Ehefrau eines Kassenmitgliedes in keinem Falle gewährt."

— **Beschaffung von Schriften über die deutsche Arbeiterversicherung.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass die aus Anlass der Pariser Weltausstellung zur Verbreitung der Kenntniss von den Einrichtungen und Erfolgen der deutschen Arbeiterversicherung im Verlage von A. Ascher & Co. in Berlin auf Veranlassung des Reichsversicherungsamts hergestellten Schriften: 1. Die Heilbehandlung der gegen Unfall und Invalidität versicherten Arbeiter in Deutschland, 2. Leitfaden zur Arbeiterversicherung des Deutschen Reichs und 3. Die Leistungen der Arbeiterversicherung des Deutschen Reichs, Merkblatt, in entsprechender Anzahl zur Ausrüstung der Uebernachtungs- und Aufenthaltsräume der Eisenbahnbediensteten zu beschaffen sind. Für die Direktionsbüchereien ist ferner je ein Exemplar der Schrift über die Einrichtung und Wirkung der deutschen Arbeiterversicherung zu beschaffen.

— **Verkehrskontrolordnung für die preussischen Staatseisenbahnen.** Die soeben erschienene Nr. 49 des „E.-V.-Blattes" veröffentlicht die neue Verkehrskontrolordnung, deren Erscheinen wir bereits in Nr. 63 S. 959 d. Ztg. als bevorstehend bezeichneten. Wir haben den Inhalt der neuen Bestimmungen, bei denen es sich wesentlich um eine Vereinfachung der durch die Verkehrskontrolordnung vom 16. November 1895 getroffenen Anordnungen handelt, bereits damals in einem besonderen Aufsatze besprochen und können uns daher jetzt auf die Mittheilung beschränken, dass die neue Ordnung zugleich mit den ihr im Anhange beigefügten Vorschriften für die Verrechnung der Verkehrseinnahmen und für die Aufstellung der verkehrsstatistischen Arbeiten mit dem 1. Januar 1901 in Kraft tritt.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Berlin und Stettin.** In der am 12. d. Mts. unter dem Vorsitz des Präsidenten der Eisenbahndirektion zu Berlin, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath Kranold abgehaltenen Sitzung des Bezirkseisenbahnraths kamen ausser den üblichen Mittheilungen über Fahrplan- und Tarifänderungen und ausser verschiedenen Wünschen wegen Verbesserung einzelner Anschlüsse (von Stettin nach München, von Hamburg nach Stettin über Berlin) folgende Anträge zur Verhandlung: 1. falls bei den zur Zeit schwebenden Verhandlungen über eine Personentarifreform die Sommerkarten beibehalten werden, diese auch in grösseren Provinzialstädten auszugeben, insbesondere in solchen, in denen Landgerichte oder Regierungen ihren Sitz haben; 2. einen Vormittagsschnellzug für die Strecke Stralsund-Berlin über Neubrandenburg einzuführen; 3. die Personenzugverbindung zwischen Fürstenberg a/O. und Frankfurt a/O. durch Einführung eines Vormittagszuges zu verbessern; 4. von den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin für die Verfrachtung von Spiritus und Sprit nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern oder nach deutschen Kolonien den Spezialtarif III in Anwendung zu bringen und die Einführung der Waare in solche Reinigungsanstalten oder Lagerhäuser der deutschen Seehäfen, in denen durch Zolleinrichtungen die Ausfuhr ins Ausland sichergestellt ist und nachgewiesen wird, als Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern anzusehen. — Der Bezirkseisenbahnrath beschloss, die Anträge 1 und 2 zu befürworten, den Antrag 3 der Eisenbahndirektion Berlin zur Erwägung zu überweisen und den Antrag 4 abzulehnen.

— **Schnellzüge Königsberg - Danzig - Breslau.** Wie die „Berl. N. Nachr." melden, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich damit einverstanden erklärt, dass die Beförderung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Königsberg bezw. Danzig-Breslau über Dirschau - Bromberg - Posen für den nächsten Sommer in Aussicht genommen wird. Die Eisenbahndirektion Königsberg hat im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Verwaltungen den Fahrplan für die neuen Züge zu vereinbaren und vorbehaltlich der endgültigen Genehmigung in den Entwurf für den Sommerfahrplan aufzunehmen.

— **Bei Beförderung von Fahrrädern auf der Bahn** hat es sich auf einzelnen Strecken eingebürgert, dass die Reisenden von den Bahnbediensteten um Hilfeleistung beim Aus- und Einladen der Räder ersucht werden. Dies ist, wie die Eisenbahndirektion Berlin in einer soeben ergangenen Verfügung betont, unzulässig und vorschriftswidrig. Die Verladung wie die Entladung der Fahrräder ist ledig Sache des Packmeisters, dem, ausser den Gepäckträgern und Arbeitern der Station, nöthigenfalls auch das Zugpersonal beim Verladen der Räder Hilfe zu leisten hat.

— **Der Jahresbericht der grossherzoglich oldenburgischen Eisenbahnverwaltung** über die im Betriebsjahre 1899 erzielten Ergebnisse zeigt wieder ein Bild stetig fortschreitender Entwickelung. Die Ausdehnung des Gesammtnetzes hat sich durch die am 1. November 1899 erfolgte Eröffnung der Bahnstrecke Lohne-Neuenkirchen, einer Theilstrecke der seit 1. Mai d. J. vollendeten Neubaulinie Lohne-Hesepe, von 526 auf 553 km Betriebslänge erweitert. Das Kapital erhöhte sich hierdurch von 53 503 640 auf 56 150 925 ℳ. An Betriebsmitteln waren vorhanden 126 Lokomotiven (gegen 122 im Vorjahre) und 74 (72) Tender, ferner 216 (208) Personenwagen und 1 484 (1 462) Güterwagen. — Lokomotivkilometer wurden geleistet 4 297 648 (4 182 777), davon Nutzkilometer 3 010 017 (2 921 569). Die Zahl der auf eigener Strecke geleisteten Wagenachskilometer betrug 78 053 063 (75 491 691), diejenige der Zugkilometer 2 946 521 (2 847 781) oder durchschnittlich täglich 8 072 (7 802) und auf 1 km Bahnlänge 15,27 (15,32). Die Gesammtzahl der beförderten Züge betrug 76 841 (75 712), also durchschnittlich täglich 210 (207).

Der Personenverkehr hob sich auf 5 101 282 (4 771 116) Personen. An ihm waren betheiligt die I. Wagenklasse mit 6 364 (5 471), die II. mit 404 347 (375 237), die III. mit 3 992 281 (3 699 069) und die IV. Wagenklasse mit 47 208 (45 500) Personen. Ausserdem wurden 146 711 (140 394) Militärpersonen, 6 077 (6 217) Viehbegleiter und 498 294 (499 228) Werftarbeiter befördert. Die so auffallend geringe Benutzung der IV. Wagenklasse erklärt sich, wie wir auch bereits in Nr. 39 S. 597 d. Ztg. hervorhoben, daraus, dass diese nur auf den in preussischem Gebiete belegenen oldenburgischen Bahnstrecken geführt wird und dass ferner der Fahrpreis IV. Klasse gegenüber dem einer Rückfahr-

karte III. Klasse nur um einen verschwindend geringen Betrag (0,5 ₰ für 1 km) ermässigt ist. — Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr betrug 3 215 557 (3 062 645) ℳ.

Im Güterverkehr wurden befördert 1 800 437 (1 670 484) t. Aus diesen wurde einschliesslich der Nebengebühren eine Einnahme von 4 518 970 (4 597 003) ℳ erzielt, mithin für 1 km Bahnlänge 8 556 ℳ, während sich die kilometrische Einnahme aus dem Güterverkehr im Vorjahre auf 9 039 ℳ und auf 4,2 (4,3) ₰ auf 1 tkm gestellt hatte. Dieser Ausfall erklärt sich dadurch, dass die neuen Bahnlinien von Vechta nach Delmenhorst und von Lohne nach Neuenkirchen, deren Rückwirkung auf den Gesammtverkehr sich bereits fühlbar machte, der oldenburgischen Verwaltung zwar einen erheblichen Zuwachs an Kilometern, aber nur einen verhältnissmässig geringen neuen Verkehr zugebracht haben.

Die Gesammteinnahmen betrugen 8 613 119 (8 555 297) ℳ oder 15 575 (16 802) ℳ für 1 km. Dagegen stellten sich die gesammten Betriebskosten einschliesslich der Pacht für die oldenburg-Wilhelmshavener Bahn auf 6 265 060 (5 944 617) ℳ oder auf 11 330 (11 675) ℳ für 1 km. Der erzielte Betriebsüberschuss berechnet sich demnach auf 2 348 059 (2 610 680) ℳ, und es betrug das Verhältniss der Ausgaben zur Gesammteinnahme (der Betriebskoeffizient) 72,74 %. Diese Reineinnahme entspricht einer Verzinsung des von Oldenburg aufgewendeten Anlagekapitals mit 4,18 (5,09) %.

Beschäftigt wurden 1 493 (1 409) Beamte und 1 596 (1 597) Arbeiter, im ganzen also 3089 (3006) Personen. Die gesammten Ausgaben an Gehältern, Diäten und Arbeitslöhnen betrugen 3 068 931 (2 952 298) ℳ. Es stellten sich hiernach die persönlichen Ausgaben der Verwaltung auf 5 549 (5 615) ℳ für 1 km und auf 993 (982) ℳ für den Kopf der beschäftigten Person. Von den 1 493 Beamten waren 548 (515) oder 38 (37) % etatsmässig angestellt und 945 (894) oder 62 (63) % diätarisch beschäftigt. Die etatsmässig angestellten Beamten bezogen an Gehalt 943 525 (890 984) ℳ oder durchschnittlich der einzelne 1 722 (1 730) ℳ, und die diätarisch Besoldeten im ganzen 714 010 (662 885) ℳ oder auf den Kopf 755 (742) ℳ. Die Arbeiter erhielten an Lohn insgesammt 1 038 833 (1 041 076) ℳ oder 651 (652) ℳ durchschnittlich.

— **Lübeck - Büchener Eisenbahn.** Nach den vorläufigen Einnahmeermittelungen hat der Personenverkehr im Monat November d. J. die gleiche Mehreinnahme gegen das Vorjahr erbracht, wie im Oktober, nämlich rund 9 000 ℳ. Im Güterverkehr sind nur 1 000 t weniger befördert, dagegen 16 000 ℳ weniger eingenommen worden als im November 1899. Dieses auffallende Verhältniss erklärt sich daraus, dass in den direkten Verkehren eine grosse Menge von Rohstoffen der niedrigsten Tarifklassen (Erze, Düngemittel, Salze, Rüben, Eisenbahnschwellen, Kartoffeln von Mecklenburg nach Hamburg) zur Beförderung gelangt, dagegen im Binnenverkehr hochwerthige Artikel, namentlich von Hamburg nach Lübeck entweder in geringeren Mengen oder zu besonders ermässigten Ausnahmesätzen verfrachtet worden sind. Die Minderverfrachtungen entfallen, wie in den Vormonaten, hauptsächlich auf Eisen (nach Lübeck), Holz (von Lübeck), Getreide (Hamburg-Wandsbek) und auf den durch den Elbe-Travekanal besonders beeinträchtigten Verkehr von Hamburg nach Lübeck (Minderverfrachtung 2 400 t). In den Monaten Juli bis einschliesslich November sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 142 000 ℳ, die Gesammteinnahmen dagegen nur um 57 700 ℳ geringer gewesen als 1899. Die Gesammteinnahmen für die ersten 11 Monate weisen noch einen Mehrbetrag von rund 19 000 ℳ gegen das Vorjahr auf.

— **Sozialdemokratischer Eisenbahnerverband.** Die Eisenbahndirektion in Magdeburg hat 37 Eisenbahnarbeiter, welche sich an den Bestrebungen des sozialdemokratischen Eisenbahnerverbandes betheiligt haben, entlassen. Dazu bemerkt die „Magdeb. Ztg.“:

„Es ist leider eine Thatsache, dass die Agitation des Verbandes in diesem Herbst wieder ausserordentlich kräftig eingesetzt hat; namentlich in Mitteldeutschland sind die Agenten des Verbandes sehr rührig gewesen. Dass der sozialdemokratische Verband der Eisenbahner eine sehr schwere Gefahr für den Staat werden kann, kann nicht mehr bezweifelt werden; es ist auf den internationalen Kongressen der Eisenbahner und in sozialdemokratischen Versammlungen wiederholentlich darauf hingewiesen worden, dass, wenn die Eisenbahner für die rothe Fahne gewonnen würden, die ganze Lage verändert wäre. Bei Riesenstreiks hätte die Heranschaffung von Truppen, von Kohlen usw. grosse Schwierigkeiten, wenn die Eisenbahner sich den Streikenden anschlössen. Die Gefahr, in welche der ganze Organismus des Staates geriethe, wenn plötzlich der ganze Verkehr stockte, braucht nicht weiter ausgemalt zu werden. Das Organ der sozialdemokratischen Eisenbahner, ‚Der Weckruf‘, ist natürlich in die höchste Wuth über diese Magdeburger Entlassungen gerathen und kündigt an, dass die Urheber der Maassregel vor dem deutschen Reichstage darüber Rechenschaft geben müssten, aus welchen Gründen und mit welchem Rechte eine königliche Behörde die Werkstättenarbeiter hindert, von ihrem gesetzlichen Recht — sich auf Grund des § 152 der Gewerbeordnung zu vereinigen — Gebrauch zu machen. Wir glauben, dass Minister v. Thielen den ganzen Reichstag — abgesehen natürlich von den Sozialdemokraten — in dieser Frage hinter sich haben wird.“

Auch aus Sachsen kommen Nachrichten über erneute Versuche, den „Weckruf der Eisenbahner“ unter dem sächsischen Eisenbahnpersonal zu vertreiben. Infolge dessen hat jetzt die Staatsbahnverwaltung bekanntgegeben, dass diejenigen Beamten und Arbeiter, die den „Weckruf“ halten oder verbreiten, ebenso die Entfernung aus dem Staatseisenbahndienst zu gewärtigen haben wie diejenigen, die sich dem Verbande der Eisenbahner anschliessen. Nach Befinden soll die gleiche Strafe schon solche treffen, die es unterlassen, über die von anderer Seite erfolgte Verbreitung des „Weckrufes“ an die vorgesetzte Stelle Anzeige zu erstatten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Rückvergütung von Frachtübergebühren.** Infolge mehrfacher Beschwerden und Wünsche, die von der Geschäftswelt wegen irriger Berechnung der Bahnfrachten sowie der damit zusammenhängenden Mehrgebühren-Rückvergütungen, wie s. Zt. berichtet wurde, vorgebracht wurden und auch den Gegenstand eines im Staatseisenbahnrathe gestellten Antrages gebildet haben, hat sich das Eisenbahnministerium veranlasst gesehen, im März d. J. eine Sachverständigenberathung abzuhalten. Das Ergebniss dieser Berathungen war in erster Reihe der Beschluss auf Erlassung einer gleichmässigen Vorschrift an alle Stationen und Einnahmekontrolen, in welcher den genannten Dienststellen die Bestimmungen der Dienstvorschriften, sonach die grösste Sorgfalt bei Ermittelung und Ueberprüfung der Fracht- und Nebengebühren zur Pflicht gemacht wird; ferner wurden die Stationsvorstände angewiesen, auch in jenen Fällen, in welchen infolge von Rechenfehlern oder Anwendung unrichtiger Tarife oder Annahme eines unrichtigen Gewichtes sowie einer unrichtigen Ladefläche die Gebühren zu hoch berechnet wurden und die Partei die Rückvergütung der zuviel erhobenen Frachtgebühren unmittelbar bei der Station beansprucht, diese Vergütung nach Prüfung der betreffenden Belege ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrages unter persönlicher Haftung sofort selbst zur Auszahlung anzuweisen. Im weiteren Verfolg jener Berathungen wurde die Verlautbarung einer von der Gesammtheit der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Bahnen beschlossenen Kundmachung vereinbart, welche die Auszahlung von Mehrfrachten (§ 61 des Betriebsreglements) betrifft; in dieser wird das Publikum einerseits von dem im Gegenstande den Bahnorganen zukommenden Obliegenheiten verständigt, andererseits über die zur Verminderung der Reklamationen sowie zur anstandslosen Erledigung der Erstattungsansprüche erforderlichen Bedingungen unterrichtet.

— **Frankirungsmarken.** Bekanntlich hat die österreichische Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1898 Marken zur Frankirung einzelner Stücke ermässigten Eilguts eingeführt und es tritt mit 1. Januar k. J. eine Ausgestaltung des überaus einfachen Abfertigungsverfahrens mit Frankirungsmarken bei den Staatsbahnen ein. (Vergl. Nr. 93 S. 1410 d. Ztg.) Von den österreichischen Privatbahnverwaltungen sind bisher nur einzelne (u. a. die Wien-Aspanger Bahn) dem dankenswerthen Beispiele der österreichischen Staatsbahnen gefolgt. Seit einiger Zeit ist in den Kreisen der Landwirthschaft und Industrie eine lebhafte Bewegung im Zuge, welche dahin abzielt, die österreichischen Privatbahnen zur Einführung von Frankirungsmarken zu veranlassen.

Die Verwendung der Frankirungsmarke bietet dem verfrachtenden Publikum ganz besondere Vortheile. Abgesehen davon, dass die Versender das Geld zur Frankirung der Frachtgebühren bei der Abfertigungsstelle nicht besonders zu erlegen, sondern nur die Marke auf das Frachtstück aufzukleben haben, wird durch die Verwendung der Frankirungsmarke die sonst bei der Aufgabe von Gütern erforderliche Schreibarbeit wesentlich verringert, da die Ausfertigung eines Frachtbriefes entfällt und das betreffende Frachtstück lediglich mit der Adresse zu versehen ist. Auch ist den Versendern die Möglichkeit geboten, die mit Freimarken versehenen Frachtstücke nicht nur in Stationen und besetzten Haltestellen, sondern selbst in einer Anzahl von unbesetzten Haltestellen aufzugeben.

— **Die Eierausfuhr** ist namentlich aus Galizien nach Deutschland und England eine überaus lebhafte und sind auf den österreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn besonders beschleunigte, täglich verkehrende Güter-

eilzüge für die Beförderung der Eiersendungen eingerichtet. Der Eierverkehr aus Galizien beläuft sich jährlich auf mehrere Tausend Wagen. Auch in Ungarn wird die Ausfuhr von Eiern von Jahr zu Jahr grösser. Die Verpackung der Eier erfolgt theils in Kisten, theils in Fässern. Letztere müssen nach einer kürzlich ergangenen Verfügung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit einem gut befestigten und widerstandsfähigen Deckel versehen sein und dürften die Lücken zwischen den einzelnen Dauben 3 cm nicht übersteigen; offene und deckellose Fässer werden zur Beförderung nicht angenommen. Da die in Stroh verpackten Eier durch Nasswerden des Verpackungsstoffes häufig gänzlich unbrauchbar werden, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihre Bediensteten angewiesen, streng darauf zu achten, dass die Sendungen in trockenem Zustande zur Aufgabe gebracht werden.

— **Frachtzuschlag für falsche Inhaltsangabe trotz guten Glaubens des Absenders.** Nach einer kürzlich ergangenen Entscheidung des Wiener Bezirksgerichtes für Handelssachen ist der Frachtzuschlag für falsche Inhaltsangabe ungeachtet des guten Glaubens des Absenders verwirkt. Zur Begründung dieses Spruches wird darauf hingewiesen, dass das Betriebsreglement in dieser Beziehung im § 53 (7—9) keine Unterscheidung mache. Dies liege auch in der Natur der Sache. Denn sonst könnte jemand, der Frachtbeträge hinterziehen will, durch einen gutgläubigen Dritten das Gut unter falscher Inhaltsangabe aufgeben, um für den Fall der Entdeckung den im Betriebsreglement hierfür vorgesehenen Strafen zu entgehen. Die Bahn könne nämlich nur denjenigen, welcher den Frachtvertrag abschliesst und nicht einen ausserhalb des Frachtvertrages stehenden zu den nach dem Tarife und dem Betriebsreglement vorgeschriebenen Zahlungen unmittelbar heranziehen. Sie könnte, wenn der gute Glaube von der Frachterhöhung befreite, den Empfänger oder Aufgeber nicht heranziehen, und den wirklichen Aufgeber nicht, weil er nicht in einem Vertragsverhältniss zur Bahn steht.

— **Kroatische Grenzbahn.** Der Banus von Kroatien empfing dieser Tage eine Abordnung in Angelegenheit des Baues einer Grenzbahn von Karlstadt über Slunj, Vrginmost, Glinska-Dolina und Otocsac und von dort nach Gospics und Zengg-Fiume. Der Banus erwiderte, wie berichtet wird, dass er von der Nothwendigkeit der Bahn durchdrungen sei und dass er Gelegenheit hatte, sich zu überzeugen, dass im Ministerrathe die Stimmung für den Bahnbau sehr günstig sei; da aber die Bahn durch gebirgige Gegenden führe, so würde der Bahnbau sehr hohe Kosten erfordern, deren Aufbringung bei den gegenwärtigen Verhältnissen äusserst schwierig wäre.

Der ungarische Handelsminister, welcher die Abordnung gleichfalls empfing, erklärte sich bereit, ein Programm über die Ausführung der Bahnen in der ehemaligen oberen Militärgrenze ausarbeiten zu lassen und die Ausführung dieses Bahnbaues in jeder Weise zu fördern, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass dieser Bau weder den Handel Fiumes, noch die Interessen der ungarischen Staatsbahnen schädige, keinen Anschluss an die dalmatischen Bahnen anstrebe und dass es gelingen würde, die nothwendigen Geldmittel herbeizuschaffen, wobei ganz besonders an die werkthätige Mitwirkung des Grenzinvestirungsfonds gedacht werden müsste.

— **Neuer ungarischer Personen- und Gepäcktarif.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 1. Januar k. J. auf ihren Linien ein neuer Lokal-Personen- und Gepäcktarif ins Leben tritt. Der neue Tarif enthält, was den Personenverkehr betrifft, ausser einigen Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen nur die Neuerung, dass die einen Monat gültigen Schülerzeitkarten, welche dermalen nur zwischen gewissen Stationen zur Ausgabe gelangen, vom 1. Januar an in allen Beziehungen des Nachbarverkehrs sowie in denen der ersten und zweiten Zone des Fernverkehrs zur Ausgabe gelangen werden, wohingegen die Ausgabe der drei Monate gültigen Schülerzeitkarten eingestellt wird. Im Gepäckverkehr tritt die in den meisten Fällen im Interesse des Publikums gelegene wesentliche Aenderung ein, dass die Gepäckfracht nicht wie bisher auf Grund des Gewichts der einzelnen Gepäckstücke, sondern nach dem Gesammtgewichte der Gepäcksendung ermittelt wird, wobei jedoch als Mindestgebühr für eine Gepäcksendung stets die für 50 kg entfallende Gebühr eingehoben wird.

— **Strengere Beaufsichtigung der Eisenbahnen.** Die ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt hat dem Vernehmen nach ihre mit der Aufsicht über den Betrieb der Eisenbahnen betrauten Organe angewiesen, dem Abfertigungsdienste der Stationen, namentlich der Abwaage und Verladung der Güter erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Anlass zu dieser Verfügung gaben die unliebsamen Gewichtsabgänge und Güterbeschädigungen, welche — wie aus den Jahresberichten der Handelskammern ersichtlich ist — ununterbrochen zu Reklamationen und Prozessen führen.

— **Schnellzugverbindung Breslau-Budapest.** Die Breslauer Handelskammer hatte an die Eisenbahndirektion daselbst das Ersuchen gerichtet, mit den Verwaltungen der betheiligten österreichisch-ungarischen Bahnen in Verhandlung darüber einzutreten, dass die alte Schnellzugverbindung Breslau-Budapest — möglichst unter Einstellung von Schlafwagen in den Nachtzügen — wiederhergestellt werden möchte, da die Fahrzeit Breslau-Budapest und umgekehrt, die vor Einführung des sogenannten Luxuszuges auf dieser Linie etwa 11½ Stunden betrug, für denjenigen Theil der Reisenden, der den theueren Luxuszug nicht benutzen kann, jetzt auf 15 bis 18 Stunden verlängert worden ist. Wie nunmehr verlautet, haben die Direktionen der Kaschau - Oderberger und der ungarischen Staatsbahnen die Wiederherstellung der früheren Schnellzugverbindung in Aussicht gestellt, indessen mit der Einschränkung, dass den Zügen nicht Schlafwagen, sondern nur Durchgangswagen I. und II. Klasse Berlin-Budapest beigestellt werden könnten.

Vereinsausland.

— **Wagenmangel auf den französischen Eisenbahnen.** Bei der Berathung des Ackerbaubudgets in der Abgeordnetenkammer zu Paris beklagten sich mehrere Redner über den der Landwirthschaft schädlichen Mangel an Fahrmaterial der Eisenbahngesellschaften. Der Landwirthschaftsminister erklärte die Klagen für berechtigt und theilte mit, dass er zwecks Abhilfe schon mit seinem Kollegen, dem Minister der öffentlichen Arbeiten, die Sache besprochen habe.

— **Mindestfahrpreis auf französischen Eisenbahnen.** Den französischen Eisenbahngesellschaften ist in ihrem Lastenheft das Recht zugewiesen, mindestens den Fahrpreis für 6 km zahlen zu lassen, selbst wenn die zurückzulegende Fahrstrecke thatsächlich kürzer ist. Nun hatten die Nordbahngesellschaft und die Verwaltung des Staatsbahnnetzes die Mindeststrecke von 6 auf 3 km herabgesetzt. Dadurch ergab sich nicht nur ein Anwachsen der Zahl der beförderten Personen, sondern auch der Reineinnahme. Infolge dieser Erfahrung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Ostbahn, Westbahn, Südbahn, Orléansbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn aufgefordert, eine ähnliche Maassnahme zu ergreifen.

— **Zweite Gleise für den Pariser Verkehr.** Die Orléansbahngesellschaft hat beschlossen, dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Vorschlag zu unterbreiten, das Doppelgleis unverzüglich auch auf der Strecke Brétigny-Dourdan zu legen, wodurch die Verbindung mit Paris erheblich gefördert, Verspätungen in den Anschlüssen bei Brétigny hintangehalten und der ganze Vorortverkehr verbessert würde.

— **Die Leitung der schweizerischen Bundesbahnen.** Ueber die viel angefochtenen Wahlen in die Kreiseisenbahnräthe, den Verwaltungsrath und die Generaldirektion der künftigen schweizerischen Bundesbahnen beginnt sich, wennschon die Erörterung und Kritik fortdauert, die öffentliche Meinung im Lande doch einigermaassen zu beruhigen. Nicht blos wegen der Personen, sondern auch wegen der Zuständigkeitsabgrenzung erhob sich Streit. In der Botschaft zum Rückkaufsgesetz nimmt der Bundesrath den Standpunkt ein, dass, wenn der Staatsbahnbetrieb die auf ihn gesetzten Erwartungen erfüllen soll, der Staatsbahnverwaltung eine möglichst selbständige Stellung in der Bundesverwaltung gesichert werden müsse. Bei den langen Vorbereitungen der Verstaatlichung wurde dem schweizerischen Volke in Aussicht gestellt, dass die Bundesbahnen nur vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus zum Wohle des Verkehrs und der Verkehrsinteressenten, nicht fiskalisch und nicht bürokratisch betrieben werden sollten. In der Rückkaufsbotschaft hiess es u. a.: „Auf der einen Seite ist der Gefahr zu begegnen, dass die umfassende und weit verzweigte Organisation in der Hand des Bundesraths ein Werkzeug werde, das in seiner Centralisation zu politischen Einflüssen missbraucht werde. Andererseits ist zu vermeiden, dass eine mächtige Bahnverwaltung einen Staat im Staate bilde, so dass sich Streitigkeiten zwischen dem Bundesrathe und der Bahnverwaltung entwickeln können.“ Weiter war gesagt: „Bei aller administrativen Selbständigkeit für die ihr zugewiesenen Obliegenheiten dürfe die Generaldirektion keine gewissermaassen dem Bundesrathe gleich gestellte Behörde bilden.“ Nun wird bemängelt, dass angeblich der Bundesrath betreffs des Vorschlagsrechts auf den Verwaltungsrath einen Druck ausgeübt oder letzterer sich nicht selbständig genug erwiesen habe. Die Wahlen sollten zu „bürokratisch“ ausgefallen sein,

örtlich und fachmännisch — auf Seiten der Techniker — war man unzufrieden. Jedoch bleibt es zunächst bei der gesetzmässig geringsten Zahl von fünf Direktoren, aber die maassgebenden Stellen haben der Gegnerschaft insofern Rechnung getragen, als eine Vermehrung in unbestimmte Aussicht genommen wird. In der Sitzung des Verwaltungsraths, in welcher Vizepräsident Ruchonnet den Vorsitz führte und der Präsident v. Arx den Bericht erstattete, gaben die Vertreter der westlichen Kantone Waadt, Wallis und Freiburg eine Erklärung ab, in welcher sie immerhin zugaben, dass für den Augenblick fünf Generaldirektoren genügten, dass aber ohne Zweifel die Generaldirektion später auf sechs oder sieben Mitglieder erhöht werde und dann das wichtige Simplongebiet einen Vertreter haben müsse. Mit 27 gegen 20 Stimmen fasste dann der Verwaltungsrath folgenden Beschluss: „Er erkläre sich einverstanden mit der in der Vollziehungsordnung festgesetzten Zahl von fünf Mitgliedern. Er behalte sich aber vor, nach Abschluss der Organisationsarbeiten die Frage zu prüfen, ob diese Verordnung nicht einer Revision zu unterziehen sei." Nachdem die fünf Mitglieder der Generaldirektion nunmehr von allen zuständigen Stellen beglaubigt sind, mögen einige Angaben über ihre Personen folgen: Weissenbach, mit 42 Stimmen vom Verwaltungsrath gewählt, ist 59 Jahre alt, war von 1862 bis 1874 Advokat, trat dann als Generalsekretär bei der schweizerischen Centralbahngesellschaft ein, wo er 1879 Direktor und 1888 Direktionspräsident wurde. Im Jahre 1896 ernannte ihn der Bundesrath zum Direktor der administrativen Abtheilung des bundesräthlichen Eisenbahndepartements. Aus vorstehendem ist schon einigermaassen zu ersehen, mit welchem Recht Weissenbach neben Tschiemer als Regierungs-„Bürokrat" in der Generaldirektion angegriffen wird. Tschiemer, gewählt mit 31 Stimmen, ist 57 Jahre alt und steht seit 1872 im Eisenbahndienst; er war zunächst bei der Brünig- und bei der Bödelibahn beschäftigt, 1875 wurde er Aufsichtsingeniör des Eisenbahndepartements, 1879 Spezial-Kontrolingeniör beim Bau und Betrieb der Gotthardbahn, wo er sich einen guten Namen machte, 1885 Adjunkt des technischen Inspektors des Eisenbahndepartements, 1888 Leiter des bernischen kantonalen Baudepartements; seit 1890 ist er Leiter der technischen Abtheilung des Eisenbahndepartements. Es wurde schon erwähnt, dass ihm seine Gegner vorwerfen, er habe keine vollständige höhere Ausbildung erhalten und kein „Diplom" als Ingeniör. Der Direktor der schweizerischen Centralbahn Flury ist 49 Jahre alt, gewählt mit 44 Stimmen, war zunächst nach seinen technischen Studien am Bau der Jurabahn betheiligt, dann in verschiedenen privaten und kantonalen Eisenbahnstellungen, seit 1892 in der Direktion der schweizerischen Centralbahn. Für die Finanzabtheilung wurde der Bankdirektor Dubois von Neuenburg, 41 Jahre alt, gewählt, der von 1883 bis 1890 Leiter der Handelsschule in Neuenburg und seit zehn Jahren Direktor der Kantonalbank daselbst war. Schmidt, 55 Jahre alt, Leiter des Gütertarifbüros der Nordostbahn, welcher bei den Bundesbahnen dem Tarifwesen vorstehen soll, war anfänglich, wie der Berner „Bund" berichtet, protestantischer Geistlicher, trat 1873 in den Eisenbahndienst über und zwar in die Betriebskontrole der Nordostbahn. 1880 wurde er Leiter des Gütertarifbüros und 1893 kommerzieller Inspektor.

— **Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen.** Der Gesetzentwurf über das Tarifwesen ist auf die nächste Tagung der Volksvertretung verschoben worden, weil er von der Kommission noch nicht vorberathen werden konnte.

— **Simplontunnel.** Im November d. J. ist der Tunnel auf der Nordseite um 105 m auf 4009 m, auf der Südseite um 126 m auf 3026 m gefördert.

— **Schweizerische Centralbahn.** Der Nationalrath genehmigte am 11. d. Mts. mit 103 gegen 3 Stimmen den Vertrag über den freihändigen Ankauf der Centralbahn und ermächtigte den Bundesrath zur Ersetzung der mit 750 Fr. rückzahlbaren Titel von 30 Fr. Rente durch Abschnitte von 10, 20 und 40 Fr. Rente, welche mit 250, 500 und 1000 Fr. rückzahlbar sein sollen. Bundesrath Zemp erklärte, der Bundesrath erblicke in der Genehmigung des Vertrages die Einladung, auf ähnlicher Basis auch mit den anderen Bahnen zu verhandeln. Der Bundesrath werde dies thun, und er hoffe auf einen guten Abschluss. Die Vertreter der Centralbahn verdienten Dank dafür, dass sie so loyal die Hand zu dem Abkommen geboten hätten, welches nach beiden Seiten gerechtfertigt sei und die Billigkeit wahre. Der Bundesrath habe Grund zu der Erwartung, dass die Verhandlungen mit den anderen Bahnen mit gleichem Vertrauen geführt werden könnten.

— **Spanische Bahnen.** Unter der stark übertreibenden Ueberschrift „royal chantage", was wohl etwa mit den Worten „staatliche Erpressungsversuche" wiederzugeben ist, bespricht das „Journ. des transp." die Maassnahmen des neuen Ministers der öffentlichen Arbeiten in Spanien, welcher den lebhaften Wunsch haben soll, die staatlichen Rechte auf die Eisenbahnen wieder zu gewinnen. Es handelt sich dabei zunächst um den Einfluss auf die Tarife der Eisenbahngesellschaften, dann darum, deren Rückkehr zum Staatsbetrieb einzuleiten, um dadurch den nationalen Reichthum zu heben und die Gesellschaften aus ihrer schwierigen Lage zu befreien. Zunächst soll dies auf gütlichem Wege versucht werden, indem den Gesellschaften für jedes abgetretene Recht Entschädigung geboten wird; wenn aber dieses Mittel nicht glücken und die Gesellschaften den versöhnlichen Plänen der Regierung Widerstand leisten sollten, so wird letztere dies als „eine Kriegserklärung auffassen und mit allen gesetzlichen Mitteln einschreiten, was unzweifelhaft ein Erlöschen der Konzessionen und infolge dessen eine Rückkehr zum Staatsbahnbetrieb zur Folge haben wird". Der Minister beharrt auf einer wirthschaftlichen Umänderung der bestehenden Verhältnisse, als deren erste Maassregel eine Durchsicht der Eisenbahntarife und eine Umgestaltung der Verträge, die mit neuen Gesellschaften absuschliessen sind, erscheint. Der Minister schliesst mit der Hoffnung, dass im Laufe des nächsten Jahres alles zum guten Ende kommen werde. Das „Journal des transports" ist über diese „unglaublichen" Erklärungen ausser sich und vergleicht das Vorgehen des Ministers mit der Art und Weise, wie sich die Taschendiebe der Boulevards in den Besitz von Geldbörsen zu setzen pflegten.

— **Ein schwerer Eisenbahnunfall** wird aus Spanien gemeldet. Durch Zusammenstoss zweier Züge auf der Station Cordova-Belmez wurden dort 7 Personen getödtet und 12 verwundet. Alle getödteten und verletzten Personen waren bei der Ausbesserung der Bahnlinie beschäftigte Arbeiter.

— **Palermo als Konferenzort.** Am 4. und 5. d. Mts. hat in Palermo die internationale Konferenz für die Feststellung des Sommerfahrplans 1901 stattgefunden. Aus Deutschland ist die Konferenz, so viel uns bekannt, nur von den bayerischen Staatsbahnen beschickt worden, welche mit den italienischen Bahnen ja besonders enge Fühlung haben. Insbesondere haben die preussischen Staatseisenbahnverwaltungen eine Beschickung mit Rücksicht auf die Wahl des übermässig entfernten, ganz ausserhalb des europäischen Eisenbahnnetzes gelegenen Ortes abgelehnt, nachdem ihre Vertreter schon in der im Sommer d. J. stattgehabten Fahrplankonferenz zu Paris die Wahl Palermos bekämpft hatten. Die Verständigung zwischen den deutschen Verwaltungen über die wichtigsten Punkte des Sommerfahrplans ist inzwischen in einer besonderen Konferenz zu Frankfurt am Main erfolgt. — Durch die Abwesenheit der Vertreter der meisten deutschen Verwaltungen wird naturgemäss die Konferenz in Palermo an sachlichem Werth verlieren; denn es liegt bei der geographischen Lage Deutschlands auf der Hand, dass ein grosser Theil der internationalen Fahrpläne ohne seine Mitwirkung nicht aufgestellt werden kann. Um so gerechtfertigter aber war der Entschluss der fernbleibenden deutschen Verwaltungen, nachdem auf ihre Wünsche wegen des Konferenzorts keine Rücksicht genommen war. Für die Wahl Palermos konnten sachliche Gründe wohl kaum geltend gemacht werden. Es ist ja eine der köstlichsten und erfrischendsten Seiten des Eisenbahnberufs, dass er zum Reisen vielfach Gelegenheit gibt, und es ist für die leitenden Kreise der Eisenbahnverwaltungen durchaus nöthig, dass sie sich nicht auf die Kenntniss der engeren Heimath beschränken, sondern die Eisenbahneinrichtungen fremder Länder kennen lernen, wozu auswärtige Konferenzen, an die sich so leicht und angenehm Besichtigungen und Bereisungen unter fachmännischer Leitung anschliessen, eine höchst willkommene Gelegenheit bieten. Aber es muss doch ein gewisses Verhältniss bestehen zwischen den Zwecken einer Konferenz und dem mit ihr verbundenen Aufwand. Palermo ist gewiss eine wunderschöne Stadt für den Freund der Natur und der Alterthümer — der Eisenbahnfachmann hat dort aber nichts zu suchen und zu lernen. Die Reise dahin ist von jedem der in Betracht kommenden Orte weit und zeitraubend; selbst von Rom, dem nächsten Sitz einer grösseren italienischen Verwaltung, gelangt man nach Bozen ebenso rasch, als nach Palermo. Die Reise von Berlin nach dort ist unter 56 Stunden nicht zu machen. Der Eisenbahnweg über Messina ist noch dazu um 8 Stunden länger, als die Dampfschifffahrt von Neapel nach Palermo. Die Wahl dieser Stadt als Ort für eine internationale Fachkonferenz war daher eine durchaus unzweckmässige, und es ist wohl zu hoffen, dass aus dem Fernbleiben des grössten Theils der deutschen Verwaltungen eine Lehre gezogen werden wird. Wir würden es sonst vielleicht erleben, dass nächstens einmal als Konferenzort Irkutsk oder Wladiwostok vorgeschlagen wird. Und das wäre noch eher zu rechtfertigen, weil zweifellos die sibirische Bahn dem Eisenbahnfachmann unendlich interessanteres bietet, als die Dampfschifffahrt Neapel-Palermo oder das Eisenbahnnetz der sizilianischen Bahnen. — Zum Ort für die nächste internationale Fahrplankonferenz ist Budapest gewählt.

— Die Transportfähigkeit der Transkaspibahn und ihre Verlängerung bis zum persischen Golf. Aus dem Gebiete der centralasiatischen Bahn werden neuerdings mehrfach Klagen über die geringe Transportfähigkeit jener Eisenbahnlinien bekannt. Augenblicklich führen die Baumwollausfuhrgeschäfte des Ferghanagebietes Klage über die langsame Beförderung der Baumwollfrachten auf der centralasiatischen Bahn. Die „Turk. Wedom." melden allerdings, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten Maassnahmen getroffen habe, den Transport dieser Frachten zu beschleunigen, aber wann wird die erwartete Wirkung eintreten? Den Ausfuhrgeschäften sollen alle freiwerdenden Güterwagen zur Verfügung gestellt und der Transport so geregelt werden, dass die Bahn monatlich etwa 1 000 000 Pud Baumwolle an das kaspische Meer zu befördern vermag. Eine Verstärkung des rollenden Materials der Bahn ist erst für das nächste Jahr in Aussicht gestellt. Während hiernach angenommen werden könnte, dass alles aufgeboten worden ist, was nur irgend möglich ist, theilt der „Russki Turkest." mit, dass 300 Güterwagen der centralasiatischen Bahn in Kuschk stehen, wo sie den Truppen zum Lageraufenthalt dienen. Das wirft ein ganz eigenartiges Licht auf die Verhältnisse, wenn es sich bestätigen sollte.

Zu der z. Zt. vielfach besprochenen Frage der Verlängerung der Transkaspibahn nach dem persischen Golf lassen sich die „Peterb. Wjed." vom persischen Golf schreiben, dass nicht eine gerade Eisenbahnlinie von Birdshent nach Kerman im Interesse von Persien gewünscht wird, sondern von Birdshent mit dem Umwege über Nech und Khebis nach Kerman.

„Der gerade Weg, 200 Werst lang, würde durch eine wüste Hochebene führen, der Umweg ist 55 Werst länger, geht aber durch ein dicht bevölkertes, wirthschaftlich recht entwickeltes Gebiet und würde nicht nur wirthschaftliche, sondern auch strategische Bedeutung haben. Von Nech wäre eine Zweiglinie nach Nasratabad (143 Werst) zu bauen, welche dieselbe Bedeutung wie die Linie Merw-Kuschk erwerben und die Bedeutung der britischen Linie Kuut-Schaman neutralisiren wird."

Nebenbei wünscht noch der Berichterstatter die Leitung der Handelswege in Chorassan einem Generalstabsoffizier übertragen zu sehen, gleichwie England über den Handelsweg von Nuschka einen Generalstabsoffizier gesetzt habe.

— Damaskus-Mekka. Durch ein Jrade des Sultans ist, wie, die „Köln. Ztg." mittheilt, der deutsche Ingeniör Heinrich Meissener zum Leiter des Bahnbaues Damaskus-Mekka ernannt worden. Meissener war bisher im Dienst der grossen Baugesellschaft des Grafen Vitalis, die während der letzten zwei Jahrzehnte viele Eisenbahnen in der europäischen und asiatischen Türkei ausführte; bei allen war Meissener in hervorragender Stellung thätig.

Berichtigung.

In dem Leitaufsatz der Nr. 97 ist auf der ersten Seite Spalte 1 Zeile 10 von unten und in Spalte 2 Zeile 17 von unten statt „Nothsignal" „Vorsignal" und in derselben Spalte Zeile 6 von unten statt „Orientirungssignalen" „Avertirungssignalen" zu lesen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 6,2 km lange Strecke Empel-Isselburg-Anholt der königlichen Eisenbahndirektion Essen, welche am 1. Dezember d. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 20. Dezember d. Js. wird die in Km. 17,962 der Strecke Laskowitz-Graudenz zwischen den Stationen Gruppe und Graudenz belegene neu eingerichtete Haltestelle Dragass für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen. Die neue Station liegt von Gruppe 5,553 km und von Graudenz 3,629 km entfernt. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 97 — Inser.-Nr. 3075 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Sucha-Skawce-Siersza-Wodna gelegene Ladestelle Kwaczała ist am 10. Dezember d. J. auch als Personenhaltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist an sämmtliche Vereinsverwaltungen das nachstehende Rundschreiben vom 4. Dezember d. J. Nr. 3956, betreffend die Erklärungen auf die von der diesjährigen Vereinsversammlung in Strassburg i/E. gefassten Beschlüsse, gerichtet worden.

In Verfolg unseres Rundschreibens vom 27. September 1900 Nr. 3071, mit welchem wir den geehrten Vereinsverwaltungen das Protokoll der am 11., 12. und 13. desselben Monats in Strassburg i/Els. abgehaltenen ordentlichen Vereinsversammlung übersandt haben, theilen wir ergebenst mit, dass gegen die gefassten Beschlüsse von keiner Seite Widerspruch erhoben worden ist.

Wir erklären die nachstehenden, zur Abstimmung gestellten Beschlüsse der Vereinsversammlung für bindend:

Zu II der Tagesordnung.

Antrag der Generaldirektion der rumänischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung des § 13 der Vereinssatzungen.

Zu III der Tagesordnung.

Antrag der k. k. priv. Südbahngesellschaft und des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Umgestaltung des technischen Fachblattes des Vereins.

Zu IV der Tagesordnung.

Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und seiner zusätzlichen Bestimmungen nach Maassgabe der durch die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 und durch die neuen Theile I der deutschen Personen-, Thier- und Gütertarife bedingten Aenderungen.

Zu VI der Tagesordnung.

Antrag der Generaldirektion der rumänischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung des Vereins-Betriebsreglements durch Aufnahme einer Bestimmung, dass im Falle ungenügender Frankirung einer Sendung der seitens der Bestimmungsstation festgestellte Betrag vom Empfänger einzuheben sei.

Zu VII der Tagesordnung.

Antrag der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der Festsetzungen im § 6 Absatz 1 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (Anhang I des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Zu VIII der Tagesordnung.

Antrag der grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen auf Aenderung des § 9 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (Anhang I des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Zu IX der Tagesordnung.

Anträge verschiedener Verwaltungen auf Abänderung der Artikel 15 und 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement und des Uebereinkommens, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Zu X der Tagesordnung.

Anträge des Verwaltungsraths der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

1. auf Auslegung und Ergänzung der Bestimmungen in den

Artikeln 23—25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement;
2. auf Ergänzung der Ueberschriften der Artikel 24 und 25 des genannten Uebereinkommens.

Zu XI der Tagesordnung.

Antrag des Verwaltungsraths der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Ergänzung des § 4 des Uebereinkommens, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Zu XII der Tagesordnung.

Antrag der Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen auf Abänderung des § 7 (3) des Uebereinkommens, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Zu XIII der Tagesordnung.

Anträge der Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft und des Administrationsraths der holländischen Eisenbahngesellschaft auf Aenderung des Musters II zur Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern (Anhang III des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Zu XIV der Tagesordnung.

Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf Schaffung gemeinsamer Vorschriften für die Abfertigung
1. von Personen, Reisegepäck und Hunden sowie
2. von Gütern

und auf entsprechende Umarbeitung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.

Zu XV der Tagesordnung.

Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken auf Abänderung des als Beilage der Vereinszeitung erscheinenden Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Zu XVI der Tagesordnung.

Antrag der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen auf Abänderung des § 4 Absatz 5 und 6 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu XVII der Tagesordnung.

Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg auf Aenderung der Bestimmung im § 4 Absatz 6 des Vereins-Wagenübereinkommens (Beschluss Nr. 1; wegen des Beschlusses zu Nr. 2 siehe im Eingang unseres Schreibens vom 27. September 1900 Nr. 3071).

Zu XIX der Tagesordnung.

Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Halle a/S. auf Ergänzung der Anmerkung zu § 14 Absatz 2 g und der Anlage IV des Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu XXIII der Tagesordnung.

Ueberprüfung der auf die Tragfähigkeit der Schienen und den zulässigen Raddruck Bezug habenden Bestimmungen in den technischen Vereinbarungen und den Grundzügen für Lokaleisenbahnen.

Zu XXIV der Tagesordnung.

Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums bezw. der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover auf Ueberprüfung der auf Radstand (§ 69), Beweglichkeit der Achsen (§ 90) und Treibraddurchmesser, Gegengewichte und grösste Fahrgeschwindigkeit (§ 108) Bezug habenden Bestimmungen in den technischen Vereinbarungen.

Zu XXV der Tagesordnung.

Antrag der Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung der technischen Vereinbarungen durch Bestimmungen über die Beschaffenheit und Abmessungen der Bremsen.

Zu XXVI der Tagesordnung.

Antrag der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen auf Ausrüstung der Packwagen mit Geräthschaften.

Wegen der Ausführung dieser Beschlüsse werden wir das Erforderliche alsbald veranlassen.

Kranold.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird im Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr die Entfernung Hohenlimburg-Sorau von 727 in 627 km berichtigt.

Elberfeld, den 10. Dez. 1900. (3105)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Oberröblingen a/Helme. Nach und von der Station Oberröblingen a/Helme des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt können fortan Fahrzeuge aller Art abgefertigt werden.

Erfurt, den 11. Dezember 1900. (3106)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen

3. Güterverkehr.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Die Station Barmen-Wichlinghausen des Direktionsbezirks Elberfeld wird am 10. d. Mts. mit den für die Station Barmen-Rittershausen bestehenden Frachtsätzen in die Klasse 12 des vorbezeichneten Ausnahmetarifs (für Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl) aufgenommen.

Essen, den 7. Dezember 1900. (3107)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlentarif Nr. 5 (Verkehr mit Baden).

Am 15. d. M. erscheint zum Kohlentarif Nr. 5 vom 1. Mai 1895 der Nachtrag III, welcher u. a. Tarifentfernungen für verschiedene neu aufgenommene badische Stationen enthält. (3108)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Dezemb. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - nordwestdeutsch - mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1901 tritt ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachträgen I bis III aufgehoben wird. Der neue Tarif bringt direkte Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene „Dubenskogrube" sowie für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 31. Januar 1901 in Kraft.

Die im Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I[3] der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Druckabzüge des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 1,10 *M* für das Stück erhältlich.

Kattowitz, den 13. Dezember 1900. (3109)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr mit den k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 23. Dezember 1899 mit Gültigkeit für das Jahr 1900 zur Einführung gelangten ermässigten Frachtsätze für Steinkohlensendungen von Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten nach Station Wörgel (k. k. österr. Staatsbahn) bleiben unter den in dieser Bekanntmachung angegebenen Bedingungen über den 1. Januar 1901 hinaus bis auf Weiteres, läng-

stens jedoch bis Ende Dezember 1901 in Kraft.
Breslau, den 7. Dezember 1900. (3110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Zu den Heften 2 und 3 des Gütertarifs, Theil II, für den Verkehr zwischen Belgien und Russland vom 1. November 1898 sind die Nachträge Nr. 2 ausgegeben. Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und können von der Drucksachenverwaltung der unterzeichneten Direktion käuflich bezogen werden.
Cöln, den 12. Dezember 1900. (3111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Im Theil II, Heft 1 wird das Verzeichniss der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen — Seite 28 bis 45 — mit sofortiger Gültigkeit wie folgt ergänzt:

Leipzig-Eutritzsch, nur für den Frachtgutverkehr. (Vergl. Nachtrag XIX, Seite 6.)

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Cöln, den 10. Dezember 1900. (3112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif. Heft C Anhang.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Dellbrück des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 33 für die Beförderung von Guano aussereuropäischer Herkunft und Natronsalpeter im Verkehre mit Antwerpen transit aufgenommen. Der Frachtsatz beträgt 6,93 Fr. für 1 000 kg.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Cöln, den 10. Dezember 1900. (3113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1900 werden in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) unter 5c die Worte: „Torf und Torfkohle, auch gepresst" abgeändert in „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle".
Vom gleichen Tage ab wird ferner die direkte Abfertigung der Station Wieps auf den Verkehr mit der Station Mlecewo der Marienburg-Mlawkaer Bahn ausgedehnt. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Danzig, den 6. Dezember 1900. (3114)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde-Liebau.

Zum vorbezeichneten Kohlenausnahmetarife vom 1. November 1897 tritt am 1. Januar 1901 der Nachtrag IV in Kraft, der neue Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene Dubenskogrube, ermässigte Frachtsätze für Karsten-Centrumgrube und Redensblickschacht, sowie theils ermässigte, theils etwas erhöhte Frachtsätze von sämmtlichen Versandstationen nach Stationen der Strecke Seidenberg-Reichenberg der süd-norddeutschen Verbindungsbahn enthält. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze bis 25. Januar 1901 in Kraft.
Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ = 0,12 Kr. für das Stück käuflich zu haben.
Kattowitz, den 10. Dezember 1900. (3115)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband, Theil II, Tarifheft 1.

Am 15. Dezember werden die Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen Lónyabánya und Losoncz in die Ausnahmetarife 49 und 51 (Eisenerze zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb) aufgenommen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Breslau, den 12. Dezember 1900. (3116)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Kohlenverkehr von Grubenstationen der pfälzischen Eisenbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1900 wird die Haltestelle Enzweiler als Empfangsstation in den Kohlentarif Nr. 3 vom 1. April 1897 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren. (3117)
St. Johann-Saarbrücken, 11. Dezemb. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf Seite 30 des Tarifs enthaltenen Entfernungen für Mainz C. B. und Worms wie folgt geändert:

Nach / von	Bodenbach tr. / Tetschen (sächs. Staatsbahn)	Eger tr. (bayer. Staatsbahn)	Furth i. W. tr. (bayer. Staatsbahn)	Halbstadt tr. (E. D. Breslau)	Myslowitz tr. (E. D. Kattowitz)	Oderberg tr. (E. D. Kattowitz)	Oswiecim tr. (E. D. Kattowitz)	Passau tr. (bayer. Staatsbahn)
	Kilometer							
Mainz C. B.	603	404	425	—	—	—	—	482
Worms	615	417	438	793	988	980	1 011	495

München, den 10. Dezember 1900. (3118)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband, Theil II, Tarifheft 1.

Am 15. Dezember gelangt zwischen der Station Liptó-Szt-Miklós (Ks. Od. B.) und Neusalz a. Od. (Dir.-Bez. Posen) ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III von 156 Pfennigen für 100 kg zur Einführung.
Breslau, den 12. Dezember 1900. (3119)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Verkehr (IV/VI), sowie mitteldeutsch-hessischer Verkehr (V/VI).

Die Station Wilhelmshöhe des Direktionsbezirks Cassel wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. der Gruppenwechseltarife IV/VI und V/VI aufgenommen.
Cassel, den 11. Dezember 1900. (3120)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der geschäftsführenden Verwaltung des mitteldeutsch-hessischen Verkehrs.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember l. J. wird für rohe Gypssteine im Verkehr zwischen Neckarzimmern und Kirchheim b. Heidelberg ein ermässigter Frachtsatz unter den für den Ausnahmetarif 4c bestehenden Bedingungen eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 11. Dezember 1900. (3121)
Gr. Generaldirektion.

Wechsel-Güterverkehr pfälzische Eisenbahnen-Worms-Offsteiner Eisenbahn.

Der provisorische Tarif für den Wechselgüterverkehr zwischen den Stationen der pfälzischen Eisenbahnen: Asselheim, Ebertsheim, Eisenberg i. d. Pfalz, Grünstadt, Heidesheim i. d. Pfalz, Hettenleidelheim, Kirchheim a. d. Eck, Mertesheim, Neuoffstein, Obrigheim-Colgenstein, Tiefenthal einerseits und Stationen der Worms-Offsteiner Eisenbahn andererseits vom 15. September l. J. gelangt am 10. Dezember l. J. zur Aufhebung. Die darin aufgeführten Tarifsätze sind in das Tarifheft B 2 des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbands unverändert übertragen worden.
Darmstadt, im Dezember 1900. (3122)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die von der Strecke Andernach-Gerolstein zwischen den Haltestellen Monreal und Kaisersesch gelegene Haltestelle Urmersbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, welche dem gesammten Güterverkehr, sowie der Abfertigung von Thieren dient, in obengenannten Verkehr einbezogen. Die Aufnahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (3123)
St. Johann-Saarbrücken, 10. Dez. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die an der Strecke Andernach-Gerolstein zwischen den Haltestellen Monreal und Kaisersesch gelegene Haltestelle Urmersbach des Direktions-

bezirks St. Johann-Saarbrücken, welche dem gesammten Güterverkehr, sowie der Abfertigung von Thieren dient, in obengenannten Verkehr einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (3124)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Dez. 1900.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 tritt der Nachtrag 1 zu Tarifheft 1, 2 und 3 in Kraft. Ausser verschiedenen seit Herausgabe des Tarifs im Bekanntmachungswege eingeführten Tarifmaassnahmen enthalten die Nachträge in der Hauptsache:

1. direkte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der neu eröffneten Stralsund-Tribseer Eisenbahn;
2. direkte Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen der Strecke Neidenburg-Ortelsburg und Goldap-Gr.-Rominten (Dir.-Bez. Königsberg) für Station Feuerstein (Dir.-Bez. Posen), sowie für Station Loppow (Dir.-Bez Bromberg);
3. direkte Frachtsätze für verschiedene Stationen im Verkehr mit den Stationen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn und zwischen Station Stockum (Dir.-Bez. Essen) und den Stationen der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld;
4. Bestimmungen über die Anwendung der Transitfrachtsätze ab Kattowitz, Schoppinitz R. O. U. E. und Thorn für Leinkuchen und Leinkuchenschrotsendungen russischer Herkunft;
5. Ergänzungen von Ausnahmetarifen, insbesondere Erweiterung der 20 t-Brikettfrachtsätze im Verkehr mit der Altdamm-Kolberger Eisenbahn (Ausnahmetarif 6 b).

Frachterhöhungen treten ausser der Streichung der Stationen Arnsberg, Meschede, Paderborn, Wennenen und Wickede als Versandstationen im Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) nicht ein. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau und die betheiligten Verwaltungen.

Stettin, den 12. Dezember 1900. (3125)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.

(Erneuerung der Frachtbegünstigung für Holz ab Nadbrzezie-Landungsplatz transit nach deutschen Stationen.)

Die Gültigkeit der in der Nummer 77 dieses Blattes, vom 7. Oktober 1899, auf Seite 1265 unter Pos. 2690 verlautbarten Kartirungsfrachtsätze wird, unter Berücksichtigung der in der Nummer 86 dieses Blattes, vom 8. November 1899, Seite 1409, unter Pos. 2952 vorgenommenen Berichtigung, für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1901, verlängert.

Wien, am 10. Dezember 1900. (3126)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Aufnahme der Stationen „Lochau k. k. St. B.“, „Maria-Ratschitz A. T. E.“, „Paredl (Verladestelle) A. T. E.“, „Deutsch-Kralupp B. E. B.“ und „Smecna-Sternberg B. E. B.“ in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für Kohlen, mineralische, Koks und Brikettes bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau, gültig vom 1. November 1891, in den folgenden Stationsverbindungen nachstehend bezeichnete Frachtsätze zur Anwendung:

Im Verkehre von	nach	werden berechnet
den Versandstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	Lochau k. k. St. B.	die gleichen Frachtsätze wie für Bregenz
Maria-Ratschitz A. T. E.	den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	die für Brüx gültigen Frachtsätze unter Zuschlag von 0,8 kr. ö. W. = 1,6 Heller für 100 kg
Paredl (Verladestelle) A. T. E.	den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	die für Brüx gültigen Frachtsätze unter Zuschlag von 0,4 kr. ö. W. = 0,8 Heller für 100 kg
Deutsch-Kralupp B. E. B.	den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	die gleichen Frachtsätze wie für Tuschmitz
Smecna-Sternberg B. E. B.	den Bestimmungsstationen des vorgenannten Ausnahmetarifes	die gleichen Frachtsätze wie für Duby.

Wien, am 10. Dezember 1900. (3127)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris (Station der französischen Ostbahnen) folgende Frachtsätze berechnet:

a) bis zum Schnittpunkte 296,80 Fr. Gold für 1 000 kg,
b) vom Schnittpunkte 76,80 Fr. Gold für 1 000 kg.

Die Fracht ist nach Maassgabe der weiter folgenden Bestimmungen getrennt bis zum und vom Schnittpunkte zu berechnen.

Die Summe der so ermittelten Theilfrachten ergibt die Gesammtfracht.

Die Theilfrachten sind wie folgt zu ermitteln:

1. Für verpacktes Wildpret wird der Frachtsatz unter a (bis zum Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg pro Sendung und Frachtbrief, jener unter b (vom Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 50 kg pro Sendung und Frachtbrief berechnet.
2. Für Wildpretsendungen, welche nicht derart verpackt sind, dass ihre Umladung bezw. Beiladung zu anderen Gütern ohne Schwierigkeit erfolgen kann, z. B. bei Benutzung von Böcken mit Stangen zum Aufhängen des Wildprets während des Transportes, ist die Theilfracht bis zum Schnittpunkte (unter a) für mindestens 2 000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, jene vom Schnittpunkte unter b für mindestens 2 500 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen zu berechnen.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund

1. der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile II, Abtheilung A und
2. der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B für den österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverband.

Die vorstehend bezifferten Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn dies vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.

Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als es die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges gestatten.

Für jede Sendung wird eine Einschreibegebühr von 10 Cts. zu Gunsten der französischen Ostbahnen eingehoben.

Wien, am 7. Dezember 1900. (3128)
K. k. österreich. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für Eisenbahnfahrzeuge von Stationen der königl. bayerischen Staatsbahnen, der königl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 tritt ein neuer Tarif für Eisenbahnfahrzeuge von Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen, der königl. preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen (Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz) nach Itzkany, Predeal und Verciorova in Kraft.

Hierdurch wird der Tarif für Eisenbahnfahrzeuge ab süddeutschen Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorowa vom 1. Februar 1894 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 30 ₰ erhältlich.

Wien, am 8. Dezember 1900. (3129)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Februar 1901 erscheint eine Neuauflage des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar:

1. Tariftheil II, Heft 1, nebst Kilometerzeiger für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen;
2. Tariftheil II, Heft 2, nebst Kilometerzeiger für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den östlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen inklusive der in Galizien und in der Bukowina gelegenen Lokalbahnen;
3. Tariftheil II, Heft 3, und Kilometerzeiger für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Lokalbahnen (Hauptbahnen II. Ranges) mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina;
4. Tariftheil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokalbahnen (Kleinbahnen);
5. gemeinsame Beilagen zum Lokalgütertarife mit dem Inhalte:
   - I. alphabetisches Stationsverzeichniss der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit einem Anhange, enthaltend ein Verzeichniss der Gemeinschaftsstationen der eigenen und der Gemeinschafts- bezw. Grenzstationen für fremde Bahnen;
   - II. Bestimmungen für den Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern;
   - III. Bestimmungen über die Stückgutaufgabe in Haltestellen, in denen die zur normalen Abfertigung erforderlichen Einrichtungen nicht vorhanden sind;
   - IV. Bestimmungen über die Einrichtung von Güternebenstellen;
   - V. Bestimmungen über die Be- und Entladung von Wagen auf offener Strecke und in Haltestellen;
   - VI. Rollfuhrtarife;
   - VII. Gebühren für die Güterzustreifung von Stationen nach zollämtlichen Niederlagen und umgekehrt;
   - VIII. Bestimmungen über die Güteraufnahme in den Stadtbüreaus

In diese Neuauflage sind auch die im Jahre 1900 erschienenen Nachträge zu den Heften 1, 2 und 3 und zu den gemeinsamen Beilagen, sowie der zum Tariftheile I, allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen hinausgegebene, vom 1. November 1900 gültige Nachtrag IV zur Abtheilung A und Nachtrag III zur Abtheilung B, insoweit selbe den Güterverkehr betreffen, einbezogen.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen erhältlich, und zwar:

Heft 1 zum Preise von je 5 Kr.,
„ 2 „ „ „ „ 3 „
„ 3 „ „ „ „ 2 „ 50 h.
und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von je 1 Krone.

Wien, am 5. Dezember 1900. (3130)

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für die Beförderung von Bier in Fässern von Pilsen und Plzenec nach Genf transit mit der Bestimmung nach den französischen Stationen Lyon, Marseille, Cette, Toulon und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, gelangen für die Beförderung von Bier in Fässern bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg,
b) 10 000 „

für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Dezember 1894 für den schweizerisch-österr.-ungar. Transitverkehr nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Genf transit							
	für Sendungen nach							
	Lyon und weiter		Marseille und weiter		Cette und weiter		Toulon und weiter	
	bei Aufgabe von mindestens							
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief							
	Francs Gold für 1000 kg							
Pilsen	63,95	52,60	62,10	52,60	63,10	52,60	60,95	51,30
Plzenec	64,45	53,20	62,60	53,20	63,60	53,20	61,45	51,70

Wien, am 4. Dezember 1900. (3131)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für Güter der Ausnahmetarife Nr. 2 a, 10 a, 11 a, 16 c und 18 a im Verkehre mit Aussig.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, gelangen für Güter der Ausnahmetarife Nr. 2 a, 10 a, 11 a, 16 c und 18 a laut Güterklassifikation des Nachtrages IV zum Tarif-Theil I für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband bei Aufgabe als Frachtgut, u. zw. der Güter des Ausnahmetarifes Nr. 2 a in Mengen unter 5 000 kg per Frachtbrief und jener der Ausnahmetarife Nr. 10 a, 11 a, 16 c und 18 a bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Wagen unter Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des obengenannten Tarifes im Verkehre zwischen den nachbenannten Stationen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Von oder nach	Aussig A. T. E.				
	für Güter des Ausnahmetarifes Nr.				
	2 a	10 a	11 a	16 c	18 a
	Heller für 100 kg				
Lindau (Stadt und Rangirbahnhof)	621	184	284	284	184
Bludenz, Buchs, Schaan-Vaduz, Strassenhaus	689	220	330	346	220
Bregenz, Hard-Fussach, Lauterach, Schwarzach	637	192	296	298	192
Dornbirn, Lustenau, St. Margrethen	647	198	302	308	198
Feldkirch, Rankweil	669	210	316	326	210
Frastanz, Nendeln, Nenzing	679	216	322	336	214
Götzis, Hohenems	657	204	310	318	204
Lochau	633	192	294	296	192

Wien, am 3. Dezember 1900. (3132)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung des Artikels „todtes Wild" in den Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 finden die Bestimmungen und Frachtsätze des vom 1. März 1900 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest nyugoti p. u. (Westbahnhof) und Lipotvár, Stationen der

kgl. ungarischen Staatseisenbahnen, einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen, andererseits auch auf Sendungen von „todtem Wild" Anwendung.
Wien, am 8. Dezember 1900. (3133)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.
(Tarif für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach			
	Genf transit		Verrières transit	
	a	b	a	b
	Francs Gold für 1 000 kg			
Hopfgarten . .	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt der Frachtsatz:
1. Für Genf transit unter a) von 22,10 Francs für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.
2. Für Genf transit unter b) von 25,70 Francs für Sendungen nach Bellegarde.
3. Für Verrières transit unter a) von 19,10 Frcs. für Sendungen nach Pontailler s. Saône, Dôle, Monchard und den westlich, sowie St. Etienne-du Bois, St. Trivier-de Courtes, Fleuville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.
Auf Sendungen nach den herwärts Monchard und herwärts Lous-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung.
4. Für Verrières transit unter b) von 18,40 Frcs. für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Porte Ste. Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen.

Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Auf frankirte, an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehend für Genf transit bezifferten Frachtsätze nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt durch die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind. Diese Dokumente sind:
1. das Frachtbrief - Duplikat für die Strecke von Hopfgarten bis Genf;
2. die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde;
3. das Aufgabsrecepisse über die Weitersendung von Genf nach einer der obgenannten französischen Stationen.

Wien, am 4. Dezember 1900. (3134)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse, Cellulose etc. von Josefihütte nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppeltschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder wenn trocken und in Pappenform unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Stationen der französischen Ostbahnen							
	Charmes	Etival Clairfontaine	Jouy sur Morin le Marais	Montereau	Port d'Atelier Amance	Raon l'Etappe la Neuveville	Revigny	Saint Siméon
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen							
	Francs Gold für 1000 kg							
Josefihütte, Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen .	24,15	24,25	30,40	31,40	27,10	24,05	27,35	30,50

Wien, am 7. Dezember 1900. (3135)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) auch in Bogen oder in Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, folgende Frachtsätze berechnet:

Von	nach							
	Delle transit		Locle transit	Verrières transit			Genf transit	
	a	b		a	b	c	a	b
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen							
	in Francs für 1000 kg							
Hallein . .	21,45	20,40	22,10	21,28	21,90	22,15	24,70	25,50

Diese Frachtsätze sind nur auf Sendungen nach Frankreich und weiter anwendbar.

Es gelten die Frachtsätze:
1. nach Delle transit
unter a) für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegenen Stationen der P. L. M. und der über dieselbe hinausliegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter b) genannten Stationen;
unter b) für Sendungen nach Fréteval und Vendôme.
2. nach Locle transit für Sendungen nach Besançon und Marnay.
3. nach Verrières transit
unter a) für Sendungen nach Angoulême, La Concronne, Ligugé, Magnac-Touvre, Ribérac und Ruelle;
unter b) für Sendungen nach Aubigné, Gerzat, Langeais, Le Lude und Quimper;
unter c) für Sendungen nach Montbard.
4. jene nach Genf transit
unter a) für Sendungen nach Montpellier und weiter;
unter b) für Sendungen nach Culoz und weiter, und Bourg und weiter, mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung B des österr. - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien am 4. Dezember 1900. (3136)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.
Direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) von Hallein nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung

von Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Hallein nach	Francs Gold für 1 000 kg
Bar sur Seine	29,70
Coulommiers	31,25
Docelles=Cheniménil	26,40
Jouy sur Morin=Le Marais	30,95
Laon (loco und transit)	31,40
Revigny	27,90
Nogent-le Perreux Bry (Verbindung)	31,10
Noisy=le Sec (loco und transit)	32,55
Paris (Douane)	32,70
Charmes	24,70
Raon l'Etape=La Neuveville	24,60
Troyes	29,80

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I Abth. A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 7. Dezember 1900 (3137)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif für den Transport von eisernen Pflügen und Ackergeräthen von Raudnitz nach Paris Douane

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von eisernen Pflügen und Ackergeräthen nachstehende Frachtsätze berechnet.

Von	nach Paris Douane — bei Aufgabe — in Mengen unter 5 000 kg	bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Francs Gold für 1 000 kg	
Raudnitz	121,70	83,10

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung B des österr. - ungar. - französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 5. Dezember 1900. (3138)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Tabak treten ab 1. Januar 1901 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach Fiume (S. B.)	266 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Fiume (S. B.)	261 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Fiume (S. B.)	313 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen = Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 10. Dezember 1900. (3139)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarifnachträge.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1901, gelangen im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande zur Einführung:

a) der Nachtrag II zu dem vom 1. Januar 1899 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II;

b) der Nachtrag IV zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarife).

Diese Nachträge enthalten diverse Aenderungen und neue Frachtsätze.

Der Nachtrag ad a) ist zum Preise von 40 h. und jener ad b) zum Preise von 60 h. pro Exemplar sowohl bei der gefertigten Generaldirektion als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Prag, am 10. Dezember 1900. (3140)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für den Transport von lebendem Geflügel als Eilgut von Orosháza nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 10. Juni 1901 treten für lebendes Geflügel in Wagenladungen bei Beförderung als Eilgut von Orosháza, Station der königl. ungar. Staatsbahnen, nach Paris Douane, Station der französischen Ostbahnen, folgende Frachtsätze in Kraft:

a) Schnittfrachtsatz a) bei Frachtzahlung für mindestens 2 000 kg pro Sendung und Frachtbrief

I	II
Theilbetrag in Franken Gold pro 1 000 kg	
132 40	86,30

b) Schnittfrachtsatz b) Theilbetrag in Franken Gold pro verwendeten Wagen

I: Bei Verwendung von einbödigen Wagen	I: Bei Verwendung von mehrbödigen Wagen	II: Bei einer Wagenbodenfläche von Quadratmetern	II: Bei Verwendung von einbödigen Wagen	II: Bei Verwendung von mehrbödigen Wagen
135,75	203,65	14,6—15,5	337,05	400,80
		15,6—16,5	357,75	425,75
		16,6—17,5	378,45	450,70
		17,6—18,5	399,15	475,65
		18,6—19,5	419,85	500,60
		19,6—20,5	440,55	525,55
		20,6—21,5	461.25	550,50
		21,6—22,5	481,95	575,45
		22,6—23 5	502,65	600,40
		23,6—24,5	523,35	625,35
		24,6—25,5	544,05	650,30
		25,6—26,5	564,75	675,25

c) Schnittfrachtsatz c) bei Frachtzahlung für mindestens 2 500 kg pro Sendung und Frachtbrief

I	II
Theilbetrag in Franken Gold pro 1 000 kg	
105,15	93,20

Die Ermittelung der Gesammtfracht erfolgt auf Grund der unter I bezw. II angeführten Theilfrachten getrennt, u. zw. mit Berücksichtigung der angegebenen Mindestgewichte.

Der sich jeweilig ergebende billigste Gesammttarif wird angewendet.

Dem Aufgeber ist es freigestellt, den in Betracht kommenden Beförderungsweg über: Ujszász - Kelenföld - Bruck a/L. - Wien - Bischofshofen-Wörgl-Innsbruck-Arlberg-Buchs-Delle, oder über: Brod-Sziszek-Laibach-Tarvis-Villach-Franzensfeste-Innsbruck-Arlberg-Buchs-Delle, oder über: Ujszász-Kelenföld-Bruck a/d. L.-Wien-Simbach-Ulm-Mühlacker-Wintersdorf-Avricourt im Frachtbriefe vorzuschreiben.

Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Partei. Für jede Sendung wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes zu Gunsten der französischen Ostbahnen eingehoben.

Im übrigen ist für die Beförderung der Sendungen der Tarifthei I, Abtheilung A des österr.-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes maassgebend.

Wien, am 7. Dezember 1900. (3141)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Trient (Trento) nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Mineralwasser die nachstehenden Frachtsätze berechnet:

Von	Nach			
	Paris Douane		Paris la Villette und Reuilly	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
	5 000	10 000	5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen			
	Francs Gold für 1 000 kg			
Trient (Trento), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft . .	74,10	62,90	74,05	62,85

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 10. Dezember 1900. (3142)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung direkter Frachtsätze für Karlsbad K. J.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 werden die im Nachtrage VII zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarife, Theil II, Heft 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes auf Seite 3 bis 5 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen Karlsbad (B. E. B.) u. Karlsbad Centralbahnhof andererseits auch im Verkehre mit Karlsbad K. J, d. i. der Verrechnungsstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Karlsbad, Anwendung finden.

Prag, am 8. Dezember 1900. (3143)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Ost-nordwest-österr. Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifen etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar und insoweit Tariferhöhungen in Betracht kommen, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 treten in Kraft:

1. Theil II, Heft 2 Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Strassnitz und Sudomeritz-Petrau), k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien), k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), k. k. priv. österr. Nordwestbahn und k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft andererseits.
2. Theil II, Heft 6. Kartirungssätze für einzelne Artikel.
3. Nachtrag II zu Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1897, enthaltend:
   I. Aenderung der Bezeichnung des Tarifes.
   II. Aenderung der Zusammenstellung der Ausnahmetarife nebst den besonderen Bestimmungen für deren Anwendung.
   III. Theilweise Aufhebung von Frachtsätzen.
   IV. Aenderung der Ausn.-Tarife XIV für Steinsalz.
   V. Berechtigung.
   VI. Aenderung von Stationsnamen.
4. Nachtrag IV zu Tarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Januar 1895, enthaltend:
   I. Theilweise Aufhebung von Frachtsätzen und
   II. Aenderungen von Stationsnamen.

Unter einem wird der Tarif, Theil II — Heft 6, gültig vom 1. Januar 1900, sammt dem Nachtrage I aufgehoben.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Tarife resp. Tarifnachträge sind ab 17. Dezember l. J. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich, und zwar:

Heft 2 zum Preise von 4 Kronen,
„ 6 „ „ 60 Hellern.

Nachtrag II zum Hefte 2a zum Preise von 20 Hellern und der Nachtrag IV zum Tarifhefte 3 unentgeltlich.

Wien, am 6. Dezember 1900. (3144)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eulengebirgsbahn.

Die Theilstrecke Oberlangenbielau-Silberberg wird am 12. Dezember d. J. für den Personenverkehr und am 15. Dezember d. J. für den Güterverkehr eröffnet. (3145)

Betriebsabtheilung Breslau
der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif für den Reichsbahn-Staatsbahnpersonen- und Gepäckverkehr vom 1. Oktober 1897 wird mit Geltung vom 1. Februar 1901 ein Nachtrag III ausgegeben. Durch denselben werden die Bestimmungen über den Uebergang aus einem Personenzuge in die niedrigere Klasse eines Schnellzuges geändert und die Vorschriften über die Ausgabe direkter Monatskarten ergänzt. Ferner werden mit Inkrafttreten des Nachtrags die Arbeiterrückfahrkarten Saarbrücken-Harlingen und Türkismühle-Forbach, sowie die einfachen Schnellzugkarten Türkismühle-Metz vom Verkauf zurückgezogen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, 10. Dezember 1900. (3146)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung.

Die am 2. Januar 1901 fällig werdenden Zinsscheine der 4,5 % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Dezember 1900 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und

vom 2. Januar 1901 ab bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, 7. Dezember 1900. (3147)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anlieferung von gusseisernen Wasserröhren und Formstücken im ungefähren Gewicht von 115 860 kg für die Wasserversorgungsanlage auf Bahnhof Oschersleben soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von gusseisernen Wasserröhren etc.

versehen zu dem auf

Freitag, den 21. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im November 1900. (3148)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Bahnmeister

gesucht mit guter theor. und prakt. Vorbildung Anstellung nach 4 monatl. Probezeit und Ablegung der Prüfung mit 1 400 ℳ Anfangsgehalt und Wohnungsgeldzuschuss. Dienstzeit bei andern Verwaltungen wird bei Festsetzung des Gehalts berücksichtigt und Prüfung der preuss. Staatsbahnen anerkannt. — Meldungen mit Lebenslauf und Vorlage der Zeugnisse an

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Dortmund. (3149)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 99. 19. Dezember 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Die Betriebsergebnisse der preussischen Staatsbahnen und die gesammte wirthschaftliche Lage.

Die Betriebsergebnisse der preussischen Staatseisenbahnen gestalten sich fortgesetzt günstig. Nachdem bis Ende Oktober d. J. die Eisenbahnverkehrseinnahmen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um 56 Millionen Mark gestiegen waren, sind diese, wie wir erfahren, im Monat November d. J. um weitere 4¼ Millionen Mark gewachsen, so dass für die ersten acht Monate des laufenden Jahres aus dem Personen- und Güterverkehr eine Mehreinnahme von rund 60 Millionen Mark erzielt ist. Die folgenden vier Monate des Etatsjahres werden aller Voraussicht nach weitere erhebliche Mehreinnahmen bringen. Insbesondere muss der Dezember in diesem Jahr eine ungewöhnlich hohe Ziffer aufweisen, da bekanntlich im vorigen Jahr infolge der elementaren Betriebsstörungen an der Ruhr zeitweilig bis gegen 5000 Wagen täglich gefehlt haben und infolge dessen an einzelnen Tagen des vorigjährigen Dezember nur 11—12000 abgefahren werden konnten, während jetzt täglich gegen 17000 Wagen gestellt werden. Aller Voraussicht nach wird also die Einnahmeziffer für das ganze Jahr eine ungewöhnlich hohe werden.

Wenn nach einer Mittheilung in den „Berl. Pol. Nachr." vom 11. Juli d. J. die preussischen Staatseisenbahnen bereits im vorigen Etatsjahr (1899) einen Mehrüberschuss von mehr als 20 Millionen Mark gegen den Etat ergeben haben, so wird nach unserer Schätzung für das laufende Etatsjahr mit einem noch höheren Mehrüberschuss gerechnet werden dürfen.

Auch die weiteren Aussichten über das laufende Etatsjahr hinaus zeigen sich für die Eisenbahnen in einem recht günstigen Lichte, wenn man erwägt, dass die Ausdehnung der industriellen Betriebe, insbesondere der Bergwerke und Eisenwerke, zu einer weiteren Verkehrssteigerung führen muss, während der inzwischen eingetretene Stillstand in der Preisbildung für Kohlen und andere Betriebsmaterialien den Betriebsaufwand der Eisenbahnen in angemessenen Grenzen halten wird.

Im ganzen wird man zugeben müssen, dass die augenblicklich eingetretene wirthschaftliche Ruhepause, so unerwünscht sie industriellen Kreisen gekommen sein mag, doch im ganzen heilsam wirkt und vor allem dazu beiträgt, das wirthschaftliche Leben gesund zu erhalten. Die Industrie war doch vielfach hoch angespannt und die Preise für Kohlen und Eisen fingen an, hier und da bedenklich zu steigen. Die zeitige Zurückhaltung in den Bestellungen ist denn auch nicht so sehr als ein Anzeichen mangelnden Bedarfs, vielmehr als eine Gegenströmung gegen die weitere Preissteigerung anzusehen. Eine solche kritische Zeit beeinträchtigt natürlich vorübergehend den regelmässigen Absatz und wird in dieser Beziehung noch weitere Erscheinungen zu Tage fördern, welche äusserlich einer wirthschaftlichen Abflauung ähnlich sehen. Das gegenwärtige Bild ist aber von früheren krankhaften Erscheinungen auf wirthschaftlichem Gebiete wesentlich verschieden. Insbesondere irren sich diejenigen, die da glauben, dass jetzt eine Periode des allgemeinen wirthschaftlichen Niederganges eingetreten sei und auf Jahre hinaus Handel und Wandel darniederliegen würden. Wie schon die fortgesetzt wachsenden Leistungen der Eisenbahnen erkennen lassen und auch im übrigen von jedem Eingeweihten bestätigt werden wird, sind die Aufgaben der Industrie noch fortgesetzt grosse und handelt es sich für die in ihrer Leistungsfähigkeit ausgedehnte Industrie z. Zt. weniger

um die Sorge für eine angemessene Beschäftigung, als um die weitere Preisbildung. Hat sich diese erst einmal vollzogen, so wird sich zeigen, dass die gesunde wirthschaftliche Grundlage unerschüttert geblieben ist. Ja, man darf sogar noch etwas weiter gehen: man kann behaupten, dass die weitere gesunde Entwickelung unserer Industrie die jetzt vor sich gehende Preisrichtigstellung geradezu erheischt. Wäre diese Ausgleichung nicht gekommen, dann wäre in den ferneren Stadien der Krach, den gewisse Elemente schon an die Wand zu malen bereit waren, thatsächlich eingetreten. Der Mahnruf, welchen die „Nordd. Allgem. Ztg." in ihrer Nr. 69 im Frühjahr an die Industriellen Deutschlands richtete (vergl. auch Nr. 25 unserer Zeitung), hat sich sonach als durchaus berechtigt erwiesen. Jedenfalls ist das, was bei dem damals herrschenden Optimismus mit dieser bestgemeinten Mahnung zum Maasshalten bezweckt wurde, jetzt eingetreten: der Preis- und Kurstreiberei ist Einhalt gethan. Ebenso hoffen wir aber auch, werden diese Ausführungen dazu beitragen, jetzt, wo sich hier und da eine übertriebene schwarzseherische Strömung bemerkbar macht, beruhigend und befestigend zu wirken. v. M.

Wirthschaftlichkeit der Centrallondonbahn.

Die vom Londoner mit Vorliebe als die two penny tube (Zweipennyröhre) oder kurzweg „t. t." bezeichnete neue Bahn hat durch ihren glänzenden wirthschaftlichen Erfolg alle Welt in Staunen gesetzt. Sie ist in jeder Hinsicht, baulich, betrieblich und wirthschaftlich, der Stolz der Londoner. In Hinsicht der Bau- und Betriebseinrichtungen ist die Bahn, über die der Leser durch verschiedene Veröffentlichungen in dieser Zeitung unterrichtet ist, durch und durch mustergültig, und so ist denn bei dieser elektrischen Untergrundbahn in vollendetster Weise das technisch Zweckmässigste in den Dienst des wirthschaftlichen Bedürfnisses gestellt. Damit ist ein weiterer bedeutsamer Schritt auf dem Wege der Erkenntniss gethan, wo und wie man städtische Schnellverkehrsmittel einzurichten habe.

Als vor genau 10 Jahren die erste derartige Röhrenbahn, die City- und Südlondonbahn, eröffnet wurde, konnte wohl kein Zweifel darüber bestehen, dass für diese Bahn von einem erheblichen Aufschwung sobald nicht die Rede sein könne. Sie war in erster Linie ein Gegenstand des Versuches. Verkehrspolitisch war sie ein Torso. Sie reichte nicht weit genug in das grosse Verkehrscentrum der City und auch nach aussen war ihre Ausdehnung zu begrenzt. Die Beziehungen der von ihr berührten Stadtbezirke zu einander waren wenig entwickelt; die Richtungen, in denen sich der grosse Verkehr zwischen der City und den Aussenbezirken abwickelt, liegen anderswo. So war man darauf angewiesen, die Bahn durch Erweiterung nach innen und durch ihre Weiterführung durch die City hindurch nach der gegenüberliegenden nördlichen Seite dieses Stadttheiles sowie durch Weiterführung der ursprünglichen nur 5 km langen Bahn nach Südlondon hin in ihrer Bedeutung für den Verkehr zu stärken. Die Verlängerungslinien sind im Bau, Theilstrecken auch schon in Betrieb genommen. Ohne Zweifel wird sich dadurch der Verkehr im ganzen günstiger gestalten, aber die Entwickelung wird auch fernerhin nicht mit Riesenschritten vorwärts gehen, denn es ist ein ander Ding, neue Beziehungen zu entwickeln oder in vorhandene reiche Beziehungen einzugreifen, die nach mehr Verkehrsmitteln schreien.

Was die Berliner Hochbahn lehren wird, die Pariser Stadtbahn bereits bekundet hat, ist von der Centrallondonbahn unwiderleglich bewiesen: wer in die überfüllten Kanäle des Verkehrslebens greift, dem Bedürfniss nach schärferer Trennung der Verkehrsgattungen entgegenkommt, um denjenigen Verkehr, der längere Strecken zurückzulegen hat, schneller auf besonderer Bahn zu befördern, wird der Allgemeinheit einen Dienst leisten, der höher anzuschlagen ist, als das Streben nach langsamer Entwickelung neuer Beziehungen, und gleichzeitig besser seine Rechnung dabei finden. In Paris sind die Untergrundbahnen berufen, einen umfassenden mangels geeigneter Verkehrsmittel lange verhaltenen Verkehr gleich in mächtigem Anlauf zu entfalten. Der Métropolitain ist für den Pariser Lebensluft. In Berlin lechzen die Verkehrslinien, in denen die Zweige der im Bau befindlichen Hochbahn sich dahinziehen, nach Entlastung. Dem Schreiber dieses begegnete kürzlich, dass ihn in einem vom Potsdamer Ringbahnhof nach Charlottenburg zu fahrenden Südringzuge eine Mitreisende fragte, ob sie auf diesem Wege denn auch wirklich vom Potsdamer Platz nach dem Zoologischen Garten gelange; sie habe über eine halbe Stunde sich vergeblich bemüht, Platz in einem Strassenbahnwagen zu erlangen und sei auf den Zug verwiesen worden. Das Beispiel ist nachgerade typisch. Es ist stadtbekannt, dass es zu gewissen Tagesstunden bereits nicht mehr möglich ist, mit der Strassenbahn weiter zu kommen. Solche verkehrsüberlastete Linien verfolgt die im Bau befindliche Hochbahn in ihrem ganzen Verlauf und sie ist darauf berechnet, in ein ganzes Netz weiterer Verkehrslinien von mindestens der gleichen Bedeutung einzudringen, nach aussen wie innen.

Das andere und infolge der bereits erzielten Erfolge am meisten in die Augen springende Beispiel stellt die Centrallondonbahn dar. Der lange Strassenzug, dem diese 10,5 km lange Bahn folgt, die sich von Shepherds Bush nach dem Herzen der City erstreckt, ist eine der bedeutendsten Verkehrsadern Londons, eine Verkehrsader freilich, die wir trotz der jüngeren Entwickelung der deutschen Hauptstadt bereits sehr gut mit dem Berliner Maassstabe messen können, ohne dabei zu kurz zu kommen. Was in den Berliner Strassen des Stadtinnern die Strassenbahn, ist in denen Londons der Omnibus; aber nicht jeder Londoner ist zu überzeugen, dass die Strassenbahn in der Potsdamer und Leipziger Strasse erheblich besser sei, als sein „bus". Dem Schreiber dieses wurde von Londonern, die den Berliner elektrischen Strassenverkehr betrachteten, gesagt, man möge doch nicht annehmen, dass ihr Omnibus in der Innenstadt langsamer fahre als unsere Strassenbahn; aber er fahre auf dem Asphaltpflaster fast noch ruhiger und sei jedenfalls sicherer. Gleichviel, in Berlin wird die Folge sein und in London ist es erwiesen, dass ein sehr grosser Theil der zu den Strassenverkehrsmitteln verurtheilten Fahrgäste die Gelegenheit, längere Strecken schneller zu fahren als beide, jubelnd begrüsst und die Vortheile des neuen Verkehrsmittels herbeisehnt.

Der Verkehr der Centrallondonbahn, dieses Retters in der Verkehrsnoth, wie er in Berlin ähnlich ersteht, hat das Maass der Erwartungen, die — nicht zuletzt von den Antheilhabern in ihrem Geldinteresse — an die Bahn geknüpft wurden, reichlich erfüllt. Bei der Halbjahresversammlung der Antheilhaber am 10. August d. J. wurde — nachdem die Gesellschaft am 30. Juli mit dem Betrieb der Züge angefangen hatte — vom Vorsitzenden berichtet, dass „alle Anzeichen dafür vorhanden seien, dass die übertriebensten Schätzungen über die Nützlichkeit der Bahn und ihre Beliebtheit beim Publikum verwirklicht werden". Am Eröffnungsmontag beförderte die Gesellschaft 85 400 Menschen, am Dienstag 91 900, am Mittwoch — einem nassen Tage — 86 700, am Donnerstag bei gutem Wetter 96 100, am Freitag — tagsüber Regenschauer, am Abend sehr nasses Wetter — 80 700 und am Sonnabend, einem schönen Tage, 100 444 Personen. Der Sonntag brachte 64 742, der Montag, ein Bankfeiertag, 100 391 und der Dienstag 105 170 Personen. Man könnte indessen einwenden, dass die Bestürmung neuer Bahnen, der vorliegenden Art ins-

besondere, durch Neugierige nicht Wunder nehmen könne. So auch, wenn in jener Versammlung geltend gemacht wurde, dass bereits Klagen über Ueberfüllung laut geworden seien. „Namentlich zwischen 4 und 6 Uhr Nachmittags sind die von der City fahrenden Züge überfüllt und die Direktoren werden nicht ruhen, bis sie die Schwierigkeit möglichst beseitigt haben. Die Züge fahren noch alle 5 Minuten; in 2 oder 3 Tagen werden sie alle 4 Minuten fahren, und so schnell, wie die Direktoren weitere Züge fertig bekommen können, so dass sie betriebstüchtig verkehren können, sollen die Züge auf 3½ oder 3 Minuten Zugfolge verdichtet werden." Interessant ist, zu sehen, wie sich der Verkehr weiterhin gehoben hat. Hierüber stehen die Ausweise der Wocheneinnahmen zu Gebote, die, da der Fahrpreis einheitlich auf 2 d, wie bereits im Eingange angegeben, festgesetzt ist, das Bild des Verkehrs zutreffend wiederspiegeln. Die sich bei einer Bahnlänge von 6,5 engl. Meilen (= 10,5 km) ergebenden Einnahmen sind aus nebenstehender Tabelle ersichtlich.

Der Umstand, dass die Personenzahl der ersten Verkehrswoche, aus den Einnahmen berechnet, sich etwas niedriger stellt, als nach den früher angegebenen Verkehrsziffern der ersten Tage, könnte dafür sprechen, dass die Personenziffern in der Tabelle allgemein etwas zu vergrössern seien. Zeitkarten gibt es nicht, aber man kann Zweidutzendkarten-Hefte kaufen, auf denen vielleicht ein Nachlass liegt, der die vorstehend erwähnte kleine Unstimmigkeit erklären würde.

Im bisherigen Tagesdurchschnitt stellt sich nach der Zusammenstellung die Einnahme auf 15 384 ℳ, die beförderte Personenzahl auf 92 302; auf das Jahr würden sich danach über 5 500 000 ℳ Einnahme bei einem Verkehr von über 33 500 000 Personen oder 535 000 ℳ Einnahme und 3 209 000 Personen auf das Bahnkilometer ergeben. Wollte man etwa sagen, dass der Winter vor der Thür steht, so ist zu berücksichtigen, dass es sich um einen Verkehr handelt, dessen Beständigkeit schon nach der vorstehenden Probe keinem Zweifel unterliegen kann, der vielmehr dem natürlichen Wachsthum aller in sich gesunden städtischen Verkehrsanstalten unterliegt, die durch die Jahreszeiten nicht nennenswerth beeinflusst werden. So ist der Verkehr der Bahn nach Ablauf des Sommers immerfort gestiegen statt etwa abzunehmen. Die aus den Ferien zurückkehrenden

Betriebswoche	Wocheneinnahme ℳ	Tageseinnahme ℳ	entsprechend einer täglichen Personenzahl von (bei 2 d = $16^2/_3$ ₰ Fahrpreis)
1, endigend am 4. Aug. (6 Tage)	88 189	14 698	88 188
2, endigend am 11. Aug.	102 856	14 694	88 164
3, „ „ 18. „	93 411	13 345	80 070
4, „ „ 25. „	89 451	12 780	76 680
5, „ „ 1. Sept.	91 779	13 111	78 666
6, „ „ 8. „	94 798	13 542	81 252
7, „ „ 15. „	98 593	14 085	84 410
8, „ „ 22 „	99 776	14 254	85 524
9, „ „ 29. „	106 243	15 178	91 068
10, „ „ 6. Okt.	—	rd. 15 400	92 400
11, „ „ 13. „	—	„ 15 700	94 200
12, „ „ 20. „	111 486	15 927	95 562
13, „ „ 27. „	124 480	17 783	106 698
14, „ „ 3. Nov.	133 905	19 130	114 780
15, „ „ 10. „	116 360	16 623	99 738
16, „ „ 17. „	110 282	15 755	94 530
17, „ „ 24. „	117 402	16 772	100 632
18, „ „ 1. Dez.	117 626	16 804	100 824
19, „ „ 8. „	117 096	16 727	100 362
im Tagesdurchschnitt rund		$\frac{1}{19} \times 292\,303 = 15\,384$	$\frac{1}{19} \times 1\,753\,748 = 92\,302$

Berufsleute, ihre zu Einkaufszwecken nach der Stadt fahrenden Angehörigen haben nur zur weiteren Vermehrung des Verkehrs beigetragen. Wenn sich rechnerisch auf das Bahnkilometer 3 170 000 Personen für das erste Jahr ergeben, so ist mit Gewissheit anzunehmen, dass diese Zahl in Wirklichkeit zu niedrig sein wird. Von Jahr zu Jahr muss der Verkehr zunehmen und wir dürften der Zeit nicht fern sein, da die zu befördernden Millionen das erste halbe Hundert überschritten haben, ein wahrhaft glänzendes Ergebniss einer Bahn, bei der in wohlverstandener Weise die Interessen der Allgemeinheit und die Sonderinteressen der Antheilhaber Hand in Hand gehen.

Km.

Ueber das belgische Signalwesen.

(Schluss aus Nr. 98.)

Unter den Blocksystemen finden wir das von Siemens & Halske neben anderen vertreten; das erstere nimmt eine besondere Stellung ein. Die Blocksignale haben dieselbe Form wie die bei Gleisverzweigungen üblichen, welche dort, wo Streckenblockung besteht, zugleich als Blocksignale benutzt werden, um eine Häufung ähnlicher Signale zu vermeiden. In der Regel fahren die Züge in Blockstationsabstand. Ist ein Blocksignal ungangbar, so darf ein vor ihm zum Halten gekommener Zug weiterfahren, sobald seit der Durchfahrt des voraufgegangenen Zuges ein Zeitraum von 10 Minuten verflossen ist. Die Blockstationen sind nicht mit Fernsignalen ausgestattet. Auch auf den mit Stationsdeckungssignalen ausgerüsteten Zwischenstationen finden sich noch besondere Blockmastsignale mit einem Arm, die man an das in der Zugrichtung äusserste Ende des der fraglichen Richtung zugehörigen Bahnsteiges setzt. Der Führer kann also, auch wenn er am Blockmast Halt vorfindet, seinen Zug bis an den Bahnsteig bringen, ohne den Blockmast zu überfahren. Eine ähnliche Einrichtung haben wir auf denjenigen Streckenblockstationen, welche zugleich Haltepunkte sind, um die Zugabfertigung auch dann zu ermöglichen, wenn die vorliegende Blockstrecke noch nicht frei ist. Im übrigen werden bei uns auf den Zwischenstationen die Ein- und Ausfahrtssignale auch als Blocksignale benutzt und besondere Blockmaste nicht aufgestellt. Für einen erschöpfenden Vergleich der belgischen Blockeinrichtungen mit den unserigen fehlt es in dem angezogenen Aufsatze an hinreichend ausführlicher Darstellung. Von den Streckenblockstationen wird berichtet, dass sie mit einer Vorrichtung versehen sind, welche das Ziehen des Signalarmes in Fahrtstellung verhindert, wenn die elektrischen Einrichtungen die Fahrt nicht freigeben. Die letzteren gestatten nur dann den rückliegenden Posten zu entblocken, wenn der Signalwärter den Arm auf Halt gestellt hat, um den durchgefahrenen Zug zu decken. Die Streckenblockwärter führen dies erst aus, wenn der Zug 700 m über den Signalmast hinausgelangt ist.

Von den in Belgien gebräuchlichen Streckenblockeinrichtungen werden von Rollin beschrieben: 1. die Einrichtung Hodgson, 2. die Einrichtung Flamache & Schubart, beide für zweigleisige Strecken; 3. die letztgenannte Einrichtung für eingleisige Strecken; 4. die Einrichtung Siemens & Halske.

Bei der Einrichtung zu 1. nehmen die Arme für die Fahrtstellung eine nach unten geneigte Lage an und in der Dunkelheit verwandelt sich das rothe Licht (Halt) in ein grünes, ähnlich wie bei den Masten an den Gleisverzweigungen. Die Signalarme zeigen in der Grundstellung Halt und werden in ihr solange festgehalten, bis durch eine besondere Handlung

des vorliegenden Wärters — in der Fahrtrichtung gedacht — der Verschluss gelöst wird, der die Arme in der waagerechten Lage hält; der Signalwärter muss zu diesem Zwecke den vorliegenden Posten zur Freigabe besonders auffordern. Dieser kann für einen zweiten Zug die Erlaubniss zur Einfahrt in den rückliegenden Streckenabschnitt erst geben, wenn der erste Zug ihn durchfahren hat und über einen jenseits des vorliegenden Postens angebrachten Taster gegangen ist.

Jede Blockstation ist für jede Fahrrichtung mit zwei elektrischen Vorrichtungen ausgestattet, einem Empfänger *R* und einem Geber *T* (s. Abb. 6). Ausserdem ist ein Klingelwerk *S* vorhanden, mittelst dessen dem Nachbarwärter verabredete Zeichen gegeben werden können. Der Empfänger *R* hat einen in Grundstellung nach links geneigten Knebel *P* und steht auf elektrischem Wege mit dem Geber der vorliegenden Blockstation in Verbindung. Der Knebel *P* hält in der Grundstellung den Signalarm auf Halt fest. Zur Freigabe des letzteren muss der Knebel nach rechts gedreht werden, was aber erst möglich ist, wenn der vorliegende Posten den Knebel auf elektrischem Wege ausgelöst hat. Der Geber *T* entsendet mittelst eines Umschalters Ströme nach verschiedenen Richtungen zur Herstellung und Aufhebung der vorgesehenen Verschlüsse auf der eigenen wie rückliegenden Station. Der Umschalter besteht aus einem, in einer rechteckigen Oeffnung *A* beweglichen und mit einer Weckertaste *B* versehenen Schieber *C* (s. Abb. 6). Bei Annäherung eines Zuges an eine Blockstation fordert der Wärter den vorliegenden Posten durch ein Klingelzeichen zur Entriegelung des Knebels *P* auf. Darauf schiebt der vorliegende Posten den Schieber *C* nach links und drückt auf die Weckertaste, wodurch der Knebel der rückliegenden Station frei wird. Alsdann wird der Schieber *C* nach rechts zurückgeschoben und bleibt in dieser Stellung so lange unbeweglich, bis der Zug über den Taster gegangen ist. Die Linksstellung des Knebels vermittelt also die elektrische Verbindung mit der rückliegenden Blockstelle, die Rechtsstellung mit dem vorliegenden Radtaster. Die Einrichtung ist so getroffen, dass die Freigabe nach rückwärts durch Linksstellung des Schiebers nur einmal und auch nur unter der Bedingung möglich ist, dass der Schieber inzwischen nach rechts geschoben und der Radtaster zur Wirkung gekommen war. Dadurch wird die Einfahrt eines Zuges in eine besetzte Blockstrecke verhindert.

Abb. 6.

Die kleinen Signale S_1 und S_2, welche mit den elektrischen Einrichtungen verbunden sind, zeigen die Wirkung der entsendeten elektrischen Ströme an. S_1 neigt sich nach unten, sobald der elektrische Strom den Knebel der rückliegenden Station frei macht; S_2 macht dieselbe Bewegung an der empfangenden Stelle mit. Nach Rollin's Anschauung führt der Grundsatz, dass die rückliegende Station erst nach Ueberfahren eines vor der vorliegenden angebrachten Tasters frei wird, zu gewissen Missständen bei Ueberholungen. Es muss nach seiner Ansicht ein zu überholender Zug bis an den Taster vorfahren, um die rückliegende Station für den überholenden Zug frei zu machen. Ferner kann, sobald der überholende Zug die Blockstrecke verlassen hat, ein dritter Zug in diese vorgelassen werden, die dann doppelt besetzt sein würde. Zur Vermeidung dieser Gefahr ist es verboten, einen dritten Zug in einen Streckenabschnitt vorzulassen, bevor beide Züge, der überholende und überholte, ihn verlassen haben. Dieses Verbot, meint Rollin, kann für den Betrieb lästig werden und schliesst nicht aus, dass der Taster von einem Rangirzuge usw. überfahren wird.

Die Missstände, deren sehr erhebliche Tragweite zu erörtern sich erübrigen dürfte, beruhen, soweit die Ueberholungen in Frage kommen, nicht auf der Anwendung der Radtaster, sondern auf der Behandlung aller Zwischenbahnhöfe als Blockzwischenstationen, während nach den bei uns gültigen Grundsätzen über Streckenblockung diejenigen Bahnhöfe, auf welchen Ueberholungen stattfinden, für die Streckenblockung als Block-, End- bezw. Anfangsstationen ausgebildet werden.

Bei den Streckenblockeinrichtungen Flamache & Schubart sind die Arm- und Lichtsignale am Mast genau dieselben, wie vorstehend angegeben. Auch der Grundsatz der Feststellung des Signals in der Grundstellung (Halt) solange, bis die Freigabe vom vorliegenden Wärter geschehen ist, sowie die Benutzung von Radtastern in der vorbeschriebenen Weise ist beibehalten. Die Einrichtung auf jeder Blockstation ist folgende (s. Abb. 7): 1. Zwei Hebel *M* und *N* mit senkrechter Grundstellung und dem Handgriff nach unten lassen sich um 120° nach links und rechts drehen, verbleiben aber nicht in einer Zwischenstellung; sie bewegen Umschalter, mittelst deren die verschiedenen elektrischen Verschlüsse oder

Abb. 7.

Freigaben bewirkt werden. 2. Zwei kleine zweiarmige Signale *G* und *D*, deren Arme eine Neigung nach unten annehmen können, gestatten durch ihre Stellung eine Kontrole über die planmässige Wirkung der Bedienungshandlungen am Blockwerk. 3. Zwei Weckertasten *A* und *B* und zwei Wecker *R* und *T* stellen ein weiteres elektrisches Verständigungsmittel zwischen den benachbarten Blockstellen dar. Die Weckereinrichtung wird benutzt a) vor Ankunft eines Zuges, um den vorliegenden Wärter zur Freigabe aufzufordern, b) um dem rückliegenden Wärter die erfolgte Freigabe anzuzeigen, c) um dem vorliegenden Wärter den Empfang der Freigabe zu quittiren und ihm die bevorstehende Durchfahrt des Zuges mitzutheilen, d) um den rückliegenden Wärter von der Durchfahrt des Zuges in Kenntniss zu setzen. *A*, *M*, *G* und *R* gelten für die eine, *B*, *N*, *D* und *T* für die andere Zugrichtung. Durch Bewegung eines der Hebel *M* und *N* um 120° nach links gibt der Wärter dem rückliegenden die Einfahrt in die rückliegende Blockstrecke frei. Durch Drehung des Hebels um 120° nach rechts macht der Wärter den der fraglichen Zugrichtung zugehörigen Signalarm der eigenen Blockstelle frei, selbstverständlich nach voraufgegangener Entriegelung durch den vorliegenden Wärter. Der obere Arm des kleinen Signals neigt sich nach unten, sobald die Entriegelung seitens des vorliegenden Wärters geschehen ist, also der erwartete Zug vorgelassen werden kann; der Arm stellt sich wieder waagerecht, sobald der Zug vorbeigefahren, durch Herstellung des Haltsignals gedeckt und dem folgenden Posten vorgemeldet ist. Der untere Arm des kleinen Signals neigt sich nach unten, um anzuzeigen, dass die Freigabe der Fahrt an den rückliegenden Posten wirklich erfolgt ist, und dass der letztere das Fahrsignal hergestellt hat; der Arm stellt sich wieder waagerecht, sobald der Zug in die rückliegende

Blockstrecke eingefahren ist. Soll also ein Zug von S_1 nach S_2 gehen (s. Abbildung 8), so fordert S_1 durch Weckerzeichen von S_2 die Freigabe des Signals a. S_2 theilt an S_1 mit, ob das Gleis frei oder nicht, gleichfalls durch Weckerzeichen. Im ersteren Falle dreht danach S_2 den Hebel N_2 um 120° nach links, wodurch der Hebel N_1 frei wird und der kleine Arm h_1 sich senkt. Nun kann S_1 den Hebel N_1 nach rechts drehen, wodurch der Signalarm a frei wird. Die erfolgte

Abb. 8.

Fahrtstellung des Signals wird dem Wärter in S_2 durch Weckerzeichen mitgetheilt. Der hierfür benutzte elektrische Strom stellt den Arm i_2 des kleinen Signals D_2 schräg nach unten und S_2 bringt den Hebel N_2 in die senkrechte Lage zurück. Von diesem Zeitpunkte ab kann S_2 den Hebel N_2 nicht eher wieder nach links bewegen, also S_1 freigeben, bis der Zug über den Taster bei S_2 gegangen ist. Sobald der Zug bei S_1 vorübergefahren, stellt der dortige Wärter den Signalarm wieder auf Halt und bringt den Hebel N_1 in die senkrechte Lage. Signalarm und Hebel werden dadurch verschlossen und können erst durch erneute Linksdrehung des Hebels N_2 wieder freigemacht werden, was erst nach Ueberfahren des Tasters bei S_2 möglich ist.

Nach Deckung des Zuges durch Herstellung des Haltsignals gibt S_1 das festgesetzte Klingelzeichen, wodurch die Arme h_1 und i_2 sich wieder waagerecht stellen.

Bei Fahrten von S_2 nach S_1 wiederholen sich die eben beschriebenen Vorgänge an den Blocktheilen G_2, M_2 bezw. G_1, M_1 Allgemein wird durch Linksdrehung der Hebel die rückliegende Strecke freigegeben, durch Rechtsdrehung das eigene Signal entriegelt. Die Hebel sind also nach zwei Richtungen drehbar und jeder dient einem doppelten Zweck.

Es fällt uns auf, dass es an einem sichtbaren Zeichen der Streckenbesetzung zwischen zwei Blockstellen fehlt, obwohl jede derselben mit Anzeigevorrichtungen in Gestalt der kleinen Armsignale ausgerüstet ist. Diese bleiben nicht für die Dauer der Streckenbesetzung wirksam, sondern nehmen nach Einfahrt des Zuges in die Blockstrecke die Grundstellung wieder ein. Es ist bei den neuerdings auf den preussischen Staatsbahnen angewendeten vierfeldrigen Blockwerken von Siemens & Halske als ein besonderer Vorzug anzusehen, dass die besetzte Blockstrecke für die Dauer der Besetzung durch rothe Blockscheiben beiderseits eingefasst ist. Die bei den Einrichtungen von Flamache & Schubart für jede Fahrt vorgeschriebene viermalige Anwendung von Weckerzeichen geht u. E. über das Bedürfniss hinaus und führt bei lebhaftem Verkehr zu einer unter Umständen verwirrenden Häufung dieser Zeichen. Man darf aber mangels anderer Angaben annehmen, dass die Freigabe und Festlegung der Signale durch Batteriestrom und nicht durch den in unseren Blockeinrichtungen verwendeten, wesentlich wirksameren Induktionsstrom erfolgt und dass aus diesem Grunde mittelst der Weckerzeichen eine Kontrole in Fällen der ausbleibenden oder mangelhaften Wirkung des Batteriestromes ausgeübt werden soll.

Die Blockeinrichtungen von Flamache & Schubart für eingleisige Strecken (s. Abb. 9 und 10) haben für jede Zugrichtung zwei Hebel, M und P für die nach links, N und Q für die nach rechts gehenden Züge. M und N liegen in der Grundstellung nach links, P und Q nach rechts. Alle Hebel sind nur nach einer Seite beweglich, und zwar wird für die nach rechts fahrenden Züge durch Linksdrehung der Hebel Q das eigene Signal (a, b) entriegelt, durch Rechtsdrehung der Hebel N die rückliegende Strecke freigegeben. Im übrigen sind die gleichen Theile vorhanden, wie bei den Einrichtungen für zweigleisige Strecken.

Soll ein Zug von S_1 nach S_2 fahren (s. Abb. 10), so fordert S_1 von S_2 durch Weckerzeichen die Entriegelung des Hebels Q_1. Ist die Strecke frei, so dreht S_2 den Hebel N_2 um 120° nach rechts, wodurch Q_1 frei wird und der kleine Arm h_1 sich senkt. S_1, noch durch ein Weckerzeichen benachrichtigt, dreht den Hebel Q_1 um 120° nach links und macht dadurch den Signalarm a frei, stellt ihn auf Fahrt und gibt als Quittung für die empfangene Freigabe ein Weckerzeichen an S_2, wodurch der kleine Arm i_2 sich senkt. S_2 bringt darauf den Hebel N_2 in die untere senkrechte Stellung. (Der Zweck dieser Handlung ist von Rollin nicht angegeben; vermuthlich wird durch dieselbe der Stromkreis für den Radtaster hergestellt.) Ist der Zug bei S_1 vorüber und durch Waagerechtstellung des Signalarmes gedeckt, so erhält S_2 durch ein Weckerzeichen Kenntniss; gleichzeitig stellen sich die kleinen Arme h_1 und i_2 waagerecht.

Ist der Zug über den Taster bei S_2 gefahren, so bringt S_2 den Hebel N_2 in Grundstellung und zeigt durch Klingelzeichen dem Wärter S_1 die Durchfahrt des Zuges an. Der für eingleisige Strecken erforderliche Schutz vor entgegenkommenden Zügen ist erreicht, weil der Hebel N_2 nur um 120° nach rechts gedreht werden, also die Freigabe der Strecke für einen Zug von S_1 nach S_2 nur erfolgen kann, wenn der für Züge von S_2 nach S_1 gültige Arm des Signals d am Posten S_2 auf Halt steht. Umgekehrt kann dieser Arm nur auf Fahrt gestellt werden, wenn der Hebel N_2 in Grundstellung sich befindet. Aehnliche Handhabungen sind zu machen mit den Hebeln P_2 und M_1, wenn S_2 einen Zug nach S_1 verlassen will. Die kleinen Arme i'_1 und h'_2 spielen dann die Rolle von h_1 und i_2

Fig. 9.

Die von Rollin ebenfalls beschriebenen zweifeldrigen Streckenblockeinrichtungen von Siemens & Halske dürfen wir, weil sie bei uns in grösstem Umfange Anwendung finden, als bekannt voraussetzen. Diese unterscheiden sich von den vorbeschriebenen sehr wesentlich dadurch, dass im Ruhezustande der Signalarm zwar auf Halt steht, aber nicht festgehalten, sondern frei beweglich ist, also bei Annäherung eines Zuges, falls die vorliegende Strecke frei ist, ohne Mitwirkung der benachbarten Posten auf freie Fahrt gestellt werden kann, während

Abb. 10.

bei den eben beschriebenen belgischen Einrichtungen für jede Fahrt das Signal vom vorliegenden Wärter auf besonderes Anfordern frei gegeben werden muss. Dadurch entsteht, wie sich aus der vorstehenden Beschreibung ohne weiteres ersehen lässt, für jede Fahrt eine weit grössere Anzahl von Bedienungshandlungen, als bei den Einrichtungen von Siemens & Halske, die nur in jedem Falle vier Handlungen beim zweifeldrigen Strecken-

block (Vorwecken, Signalstellung auf freie Fahrt, Herstellung des Haltsignals, Blockung des eigenen und gleichzeitig Entblockung des rückliegenden Signals), drei Handlungen beim vierfeldrigen Streckenblock nöthig machen (Signalstellung auf freie Fahrt, Herstellung des Haltsignals, Blockung des eigenen, zugleich Entblockung des rückliegenden Signals und Vormelden an den vorliegenden Posten).

In Belgien scheint allerdings die bei uns nicht gebräuchliche Einrichtung zu bestehen, dass bei den Siemens & Halske-schen Streckenblockeinrichtungen der Signalarm dauernd in Fahrtstellung sich befindet, sobald die vorliegende Strecke frei ist, und nur bei besetzter Strecke oder in Fällen sonstiger Hindernisse auf Halt gestellt wird. Wo in Belgien Streckenblockung nach Siemens & Halske besteht, wird der Signalarm in der Fahrtstellung schräg nach oben, nicht wie sonst nach unten gerichtet.

Es muss aus bekannten Gründen Werth darauf gelegt werden, dass zwischen zwei Blockbedienungen der Signalarm nur einmal auf freie Fahrt und Halt gestellt werden kann. Die neueren Blockeinrichtungen von Siemens & Halske sind auch dementsprechend gebaut. Von den Vorzügen dieser Einrichtung scheint man in Belgien keinen Gebrauch zu machen. Kennzeichnend für Siemens & Halske's Blockwerke ist auch die Benutzung von Magnetinduktoren zur Stromerzeugung an Stelle der galvanischen Batterien. Vierfeldrige Streckenblockwerke von Siemens & Halske scheinen in Belgien noch nicht Eingang gefunden zu haben.

Elektrische Läutewerke sind auf gewissen eingleisigen belgischen Strecken in zwei Formen zur Ankündigung der Züge an das Streckenbewachungspersonal in Gebrauch:

1. Wie bei uns und auch auf der französischen Nordbahn üblich, werden durch einen Magnetinduktor elektrische Ströme zu den auch an bewachten Wegeübergängen aufgestellten Läutewerken entsendet. Der Strom löst eine Sperrvorrichtung aus, ein Gegengewicht setzt einen Hammer in Bewegung, welcher sechmal an eine Glocke schlägt, wonach die Sperrvorrichtung wieder in Wirkung tritt. Die Abgangsstation kündigt, wie bei uns, die bevorstehende Fahrt an und zwar mit einmal bezw. zweimal sechs Glockenschlägen für die Züge mit ungeraden bezw. geraden Nummern. Mit dreimal sechs Glockenschlägen wird ein Irrthum angedeutet und ein voraufgegangenes Glockensignal aufgehoben. Viermal sechs Glockenschläge bilden das Ruhesignal (signal de congé) und zeigen den Wärtern die Ankunft des letzten Zuges auf der folgenden Station an. Die deutsche Signalordnung kennt das viermalige Glockensignal nicht, sondern das dreimalige hat neben der Bedeutung des belgischen dreimaligen — Aufhebung eines voraufgegangenen Signals — noch diejenige des Ruhesignals. Die Schrankenwärter in Belgien sind verpflichtet, bis zum Empfange des viermaligen Glockensignals auf dem Posten zu bleiben. Rollin zieht das in Belgien sonst noch übliche Ruhesignal am letzten Zuge dem mit dem Läutewerk gegebenen vor, weil durch Versagen des Läutewerks der Wärter ungebührlich lange auf seinem Posten aufgehalten werden kann. Es ist indessen zu bedenken, dass es nicht möglich ist, mit dem Ruhesignal am Zuge dem Wärter die Ankunft des Zuges auf der nächsten Station anzuzeigen, was doch die Voraussetzung für die Beendigung des Dienstes auf der Strecke zwischen zwei Stationen bilden soll. Das bei uns noch eingeführte Läutesignal von sechsmal sechs Glockenschlägen — Gefahrsignal — scheint in Belgien bei dieser ersten Form der Läutewerke nicht gebräuchlich zu sein.

2. Die zweite Art von Läutewerken ist so eingerichtet, dass man sowohl die gewöhnlichen Läutesignale als auch Depeschen von vorher verabredetem Inhalte und Depeschen aller Art übertragen kann (Streckenläutewerke mit Hilfssignalen, sonneries de routes avec signaux de secours).

Der im Ruhezustande geschlossene Stromkreis (Ruhestrom) wird von einem Batteriestrom durchflossen, der nicht genügt, um das Läutewerk in Bewegung zu setzen, also den auslösenden Elektromagneten ausreichend zu erregen; durch Stromunterbrechung lässt sich indessen ein Klingelzeichen zum Anrufen der benachbarten Stationen hervorbringen. Befindet sich auf dem einer Unfallstelle nächstgelegenen Streckenläuteposten ein des Telegraphirens kundiger Bediensteter, so werden Morseapparate in die Leitung eingeschaltet und die nöthigen Telegramme in üblicher Weise auf diesen abgegeben. Versteht indessen der Bedienstete an der Unfallstelle das Telegraphiren nicht, so geschieht die Telegrammübertragung in folgender Weise: Auf die durch Gewicht angetriebene Welle des Läutewerks wird eine Scheibe gesetzt, die am Umkreis breite und schmale Zähne in der Abwechselung trägt, wie solche den Buchstabenzeichen des Morsealphabets (Striche und Punkte) entspricht. Die Zähne einer Scheibe stellen in ihrer Aufeinanderfolge eine bestimmte Depesche dar und wirken auf einen Winkelhebel derart, dass der den Stromschluss bildende Arm a beim Vorübergange eines Zahnes am Arme c (s. Abb. 11) von dem Kontakt b abgehoben, der Stromkreis also unterbrochen und dadurch das Schreibwerk auf der Station in Thätigkeit gesetzt wird. Die Auslösung der Welle und damit das Ingangsetzen der Scheibe geschieht auf dem Läuteposten unmittelbar mit der Hand, so dass also der schädliche Durchgang eines Induktionsstromes durch den Morseapparat sowie das Ertönen gewöhnlicher Glockensignale an unrechter Stelle vermieden wird.

Abb. 11.

Da eine grössere Anzahl von Scheiben vorhanden ist, so können durch geeignete Auswahl verschiedene, je nach den Umständen zutreffende Depeschen einzeln oder in beliebiger Zusammenstellung abgegeben werden, z. B. Gleis zerstört; Arbeiter und Werkzeug senden; ärztliche Hilfe senden; Tragbahre und Träger senden; Hilfszug senden. Auf jeder Scheibe eines Postens kehren zu Beginn des Telegrammes gewisse Zeichen wieder, an welchen der aufgebende Posten erkannt werden kann.

So sinnreich die Einrichtung ist, so vermag sie doch die Vorzüge einer Fernsprechverbindung der in Frage kommenden Stellen nicht zu bieten, weil der Fernsprecher die Uebermittelung aller für den besonderen Fall nöthigen Nachrichten an den nächsten Bahnhof zur Beseitigung der Betriebsstörung in voller Ausführlichkeit ermöglicht.

Die zu 1 und 2 beschriebenen Läutewerke können selbstverständlich auch auf zweigleisigen Strecken verwendet werden. Die in Belgien übliche Benutzung der zweiten Art auf eingleisigen Strecken ist von der in Deutschland gebräuchlichen insofern abweichend, als das Läutesignal nicht von der Abgangs-, sondern von der Zielstation gegeben wird. Erstere muss von letzterer auf telegraphischem Wege die Erlaubniss, den Zug abzulassen, einholen. Besteht kein Hinderniss, so gibt die Zielstation durch das Läutewerk die Erlaubniss zur Abfahrt. Die bei uns vorgeschriebene telegraphische Annahme des angebotenen Zuges seitens der Zielstation fällt also fort. In Nothfällen entsendet diejenige Station, welche zuerst Kunde von der drohenden Gefahr erhält, ein Läutesignal von fünfmal sechs Glockenschlägen auf die Strecke, wodurch die dortigen Bediensteten verpflichtet werden, alle unterwegs befindlichen Züge aufzuhalten. Diese dürfen erst weiterfahren, wenn das Gefahrsignal durch das Wiederrufungssignal (dreimal sechs Glockenschläge) aufgehoben ist. Es ist für unsere Auffassung befremdlich, dass nur die unter 2 beschriebene Form der Läutewerke zur Abgabe des Gefahrsignals benutzt wird, dass also die Art der zu gebenden Signale nicht ein- für allemal feststeht, sondern von der Bauart und Einrichtung der zur Signalgebung dienenden Apparate abhängig ist. Das Gefahrsignal mittelst des Läutewerks bietet jedenfalls eine willkommene Gelegenheit zur schleunigen Warnung des Streckenpersonals in Nothfällen, auf die wir unter keinen Umständen verzichten möchten.

Das deutsche Gefahrsignal — sechsmal eine Anzahl Glocken-

schläge — unterscheidet sich von den bei uns sonst üblichen Läutewerksignalen — ein-, zwei- und dreimal eine Anzahl Glockenschläge — in so auffälliger Weise, dass Verwechselungen des ersteren mit den letzteren als ausgeschlossen gelten müssen, was bei dem belgischen Gefahrsignal im Vergleich zum Ruhesignal (fünf- und viermal sechs Glockenschläge) nicht zutrifft.

Signale an den Zügen. Alle Züge tragen vorne eine Laterne, die bei Dunkelheit weisses Licht zeigt, und am letzten Wagen eine Laterne mit rothem Licht bei Dunkelheit sowie an der rechten Seite des letzten Wagens ein besonderes Signal, das aus einer nach zwei Seiten sichtbaren Laterne (sogenannte Sicherheitslaterne), unter Umständen aus einer Fahne besteht. Die Sicherheitslaterne hat bei Dunkelheit nach hinten rothes, nach vorne grünes Licht und dient, wie unsere Oberwagenlaternen, dazu, dem Führer und Zugpersonal während der Fahrt die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Zug vollständig ist. An Stelle dieser Laterne wird eine rothe Fahne aufgesteckt, wenn dem Zuge ein Bedarfs- oder Sonderzug folgt, eine weisse Fahne, wenn ein Bedarfs- oder Sonderzug aus entgegengesetzter Richtung kommen soll. Auf den Strecken, wo der Nachtdienst eine Unterbrechung erfährt, zeigt die Sicherheitslaterne am letzten Zuge nach hinten grünes und nach vorne rothes Licht, wodurch dem Streckenpersonal der Dienstschluss angezeigt wird.

Gewisse Signale werden an der Lokomotive angebracht: Ein Führer, welcher Hülfe fordert, steckt bei Nacht zu beiden Seiten des Tenders eine brennende Laterne auf. Eine zu Hilfe kommende Lokomotive trägt auf eingleisiger Strecke zwei brennende Laternen.

Auffällig ist nach unserer Auffassung, dass dasjenige Signal, welches dem Führer das Vorhandensein des letzten Wagens anzeigen soll, nur an der rechten Seite des Zuges angebracht ist, so dass es bei Fahrten in linksdrehenden Krümmungen nicht sichtbar bleibt. Ob die rothe und weisse Fahne zur Ankündigung von Bedarfs- und Sonderzügen auch bei Dunkelheit ihren Zweck erfüllen werden, ist zweifelhaft. Die Signale am Zuge haben nach der deutschen Signalordnung eine wesentlich weitergehende Ausbildung erfahren.

Das Signal zur Abfahrt von einer Station wird zunächst vom Stationsbeamten mündlich gegeben (Zug Nr. . . . abfahren; train Nr. . . . partez). Der Zugführer übermittelt den Befehl an den Lokomotivführer durch einen Ton der Mundpfeife. Die bei uns gebräuchliche, durch zwei Töne mit der Mundpfeife gegebene Aufforderung an das Zugpersonal, die Plätze einzunehmen, gibt es in Belgien nicht.

Berlin, im Oktober 1900. Struck.

Plan eines russischen Tarifes für Lieferfristtransporte.

Im letzten Heft der Gesetzsammlung sind die neuen Abänderungen in den Regeln der Lieferfrist für die Güterbeförderung auf den Eisenbahnen veröffentlicht. „Dieses ist schon die dritte der seit 1887 in Kraft getretenen Regeln," bemerkt die „St. Petersb. Ztg". „Diese trugen keineswegs zur Beschleunigung der Güterbeförderung bei und dasselbe wird auch von den seit dem 15/28. Oktober d. J. zu Recht bestehenden Lieferfristen befürchtet; sie haben die Frist, im Laufe welcher die Frachten zugestellt sein müssen, nur noch verlängert. Die Interessenten der Eisenbahnen haben dabei nichts gewonnen, da die neuen Regeln nur im Interesse der Eisenbahnen abgefasst sind. Die Einführung derselben gerade am 15. Oktober d. J., d. h. in der Periode des verstärkten Getreidetransportes nach den Häfen, hat die Absender um die süsse Hoffnung gebracht, dass ihre ewigen Klagen über die Anhäufung von Frachten an den Eisenbahnstationen, wo das Getreide oft dem Verderben ausgesetzt ist, ferner auch die Verluste, die die Absender bei dem verspäteten Eintreffen der Frachten erleiden, endlich erhört und Abhilfe geschafft wird."

„Nun ist aber der Chef der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Eisenbahnen, N. A. Renkul, mit seinem Projekt des ‚Tarifes für Termintransporte als Mittel zur Regulirung der Transporte' hervorgetreten und glaubt das Mittel zur Abhilfe gefunden zu haben. Indem er von der zutreffenden Annahme ausgeht, dass das verspätete Eintreffen der Frachten Verluste für den Absender zur Folge hat und infolge dessen jeder Versender gerne ein Opfer zu bringen bereit sein wird, wenn er nur mit Sicherheit auf das rechtzeitige Eintreffen seiner Güter rechnen kann, schlägt Herr Renkul vor, die Frachten mit ‚Terminirte' und ‚Nichtterminirte' zu bezeichnen; für die Terminfrachten sollten 10 % Zuschlag zu den tarifmässigen Zahlungen erhoben werden."

„Der vom Ministerium der Verkehrsanstalten für die Pariser Ausstellung verfassten ‚Statistischen Uebersicht der Eisenbahnen und inneren Wasserwege Russlands' zufolge sind die Beförderungskosten auf den russischen Eisenbahnen keineswegs hoch, so dass die von Herrn Renkul geplante Erhöhung um 10 % nichts ausserordentliches an sich hat; wie soll aber das Lagern der Frachten auf den Eisenbahnstationen abgeschafft und der Transport beschleunigt werden? Die Folge der Durchführung des Planes des Herrn Renkul wäre das Steigen der Eisenbahneinnahmen, da die meisten Güter natürlich als ‚terminirt' aufgegeben, die Frachtenlagerungen aber noch mehr zunehmen würden."

Warum die letztere Folge eintreten soll, ist eigentlich nicht recht zu erkennen; denn die geplante „terminirte" Beförderungsweise würde u. a. zur Folge haben müssen, dass die Güter schneller vom Lager auf den Stationen fortkommen, wenn nur die erforderlichen Beförderungsmittel zur Verfügung stehen.

Das ist aber voraussichtlich das erste Hinderniss, an dem ein derartiger Plan scheitern würde. Das zweite nicht minder wichtige Hinderniss wäre die Unmöglichkeit, eine schnellere Zugfolge herbeizuführen. Diese beiden, wie es uns scheint, unüberwindlichen Hindernisse müssten ein Scheitern des Planes herbeiführen. Es ist auch gar nicht einzusehen, wie die Erhöhung der tarifmässigen Zahlungen die Möglichkeit gewähren sollte, die Güter schneller fortzuschaffen, wenn man die Mehreinnahme nicht dazu verwenden wollte, Einrichtungen, die eine schnellere Zugfolge ermöglichen, zu treffen und den Park des rollenden Materials zu vergrössern.

Andererseits muss man aber auch annehmen, dass, wenn derartige Maassnahmen wirklich durchführbar wären, sie längst von dem Minister der Verkehrsanstalten in die Wege geleitet worden wären, denn weder die Tagespresse, noch die unmittelbar an einem schnellen Transport interessirten Landwirthe und Händler halten mit ihren Klagen über den gegenwärtigen, zu Zeiten ganz unerträglichen Zustand auf den Eisenbahnen zurück.

Auch in diesem Jahre hat die Getreideverladungszeit kaum begonnen und schon ertönen die allbekannten Klagen über die berüchtigten Güteranhäufungen auf den Eisenbahnstationen. Wir meldeten bereits, dass die Warschau-Wiener und die Südwestbahnen den Auslandverkehr in Getreide zeitweise nicht zu bewältigen vermochten. Wie wir nun den „Pet. Wed." entnehmen, hat die Gouvernementslandschaft von Woronesh den Minister der Verkehrsanstalten ersucht, Maassnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Transportfähigkeit der Moskau Kiew-Woroneshbahn zu erhöhen. Diese Eisenbahn verfügt nicht über genügendes Betriebsmaterial, woher Getreidesendungen auf den Stationen nicht nur zwei bis drei Monate liegen bleiben, sondern auch in den mangelhaften Lagerräumen verderben. Derartige Bitten und Klagen gibts von allen Seiten; dazu tritt dann in diesem Jahre, das eine gute Mittelernte gebracht hat, noch die Besorgniss, dass der reichere Erntesegen ein völliges Stocken des Verkehres zur Folge haben wird.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat allerdings den Eisenbahnen bekannt gegeben, dass sie alle Maassnahmen zu ergreifen haben, um die Getreidesendungen pünktlich zu befördern, aber leider wird diese Vorschrift allein nicht imstande sein, den Missstand zu beseitigen, der seit Jahren die Landwirthschaft und den Getreidehandel schwer bedrückt. Dazu kommt denn noch, dass über 3 000 Güterwagen und 3 0 Lokomotiven der sibirischen Eisenbahn zugetheilt sind, und einige Hauptlinien, wie beispielsweise die Ssamara-Slatonstbahn, von Erztransporten so stark in Anspruch genommen sind, dass sie keine Haftung für die befristete Zustellung von Gütern übernehmen. Es sind also die Aussichten augenblicklich wieder recht wenig erfreulich für die

pünktliche Abwickelung der Getreidetransporte, so dass die Klagen mit der wachsenden Sorge, noch rechtzeitig vor dem Zufrieren der Häfen diese zu erreichen, sich steigern werden und die schon so oft beobachtete geringe Leistungsfähigkeit der Bahnen wieder ihre nachtheilige Rückwirkung auf die regelrechte Abwickelung des Handels ausüben wird. Aber keineswegs ist es nur die Sorge um die Fortschaffung des Getreides, die die Verwaltungen der grösseren Eisenbahnunternehmungen beschäftigt, sondern ähnlich steht es z. B. auf der Wladikawkas-Eisenbahn.

Der stark wachsende Verkehr auf dieser Bahn veranlasste die Verwaltung, eine Anzahl von Projekten auszuarbeiten, die den Mängeln der ungenügenden Leistungsfähigkeit der Bahn abhelfen sollen. Vor allen Dingen ist in Aussicht genommen der Bau eines zweiten Gleises von der Station Kawkaskaja bis zur Stadt Petrowsk, hauptsächlich für die Beförderung von Naphta und auch Getreide. Ferner beabsichtigt man in Noworossijsk einen Elevator mit einem Fassungsvermögen von 6 000 000 Pud (= 98 000 t) Getreide und eine Anzahl von Petroleumreservoiren zu bauen. Ausserdem soll das rollende Material um 200 Güterzuglokomotiven, 50 Personenzuglokomotiven, 6 000 Güterwagen und 40 Personenwagen vergrössert werden.

Das sind aber alles nur Pläne, wie sie an allen Enden des grossen Eisenbahnnetzes geschmiedet werden. Eine etwas bessere Aussicht scheinen die nachfolgenden Pläne zu haben, die nach der „St. Pet. Ztg.“ zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Bahnen für das Jahr 1901 in Aussicht genommen sind: Legung eines zweiten Gleises auf der Strecke Ssamara-Batraki der Ssamara-Slatoustbahn, die Legung eines zweiten Gleises auf der Strecke Libau-Radsiwilischki der Libau-Romnybahn, ebenso auf der Strecke Brjansk-Homel der Polessjebahnen; die Erhöhung der Transportfähigkeit der Nikolaibahn in ihrer ganzen Ausdehnung; die Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Strecke Tossno-Taps der baltischen Bahn und der Strecke Losowaja-Ssinelnikowo der Losowo-Ssewastopolbahn. Ferner sollen die Stationen Libau, Riga und Warschau bedeutend erweitert werden.

Da könnte die Reihe der Pläne noch ganz wesentlich verlängert werden, aber es sind, wie schon bemerkt, nur Pläne, deren Ausführung noch keineswegs sichergestellt ist, denn vor der Inangriffnahme der Arbeiten wird immer wieder geprüft, ob nicht noch wichtigere Aufgaben im Augenblicke vorliegen. Wer könnte da wohl sagen wollen, was die wirthschaftliche Lage Russlands zur Zeit der nächsten Bauzeit in erster Reihe verlangt. Das einzige, was aus alledem nur klar zu Tage tritt, das ist das offenbare Bedürfniss nach leistungsfähigeren Eisenbahnen.

Dass die schnellere Fortschaffung und rechtzeitige Lieferung der Getreidesendungen aber nicht durch eine erhöhte tarifmässige Zahlung erreicht oder gar erzwungen werden kann, dürfte nach dem Stande der Leistungsfähigkeit der Bahnen wohl klar sein.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Landeseisenbahnrath.** Die Beschlüsse der am 14. d. Mts. abgehaltenen Sitzung lauten: Die Aufnahme von Margarine in den Spezialtarif für Eilgüter und die Versetzung von Futtermehl aus Spezialtarif 1 in Spezialtarif 3 wurden abgelehnt. Alte unbrauchbare Akkumulatoren sollen in den Spezialtarif 1 aufgenommen werden. Die Aufnahme von Calciumkarbid in den Spezialtarif 1 wurde befürwortet, dagegen die Erhöhung des Tarifes für Holzkohle abgelehnt, ebenso die Frachtermässigung für galizisches Petroleum.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monate Oktober d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 15 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 7 bei Personenzügen), 26 Entgleisungen in Stationen (davon 8 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 26 Zusammenstösse in Stationen (davon 8 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 5 Reisende und 4 Bahnbedienstete getödtet und 214 Reisende und 24 Bahnbedienstete verletzt. Von den verletzten Reisenden entfallen 179 auf den am 7. Oktober bei Heidelberg vorgekommenen Unfall.

— **Fahrkartendruckereien.** Da der mechanische Betrieb der Fahrkartendruckmaschinen nach dem übereinstimmenden Urtheile der königlichen Eisenbahndirektionen im allgemeinen vortheilhafter ist als der Handbetrieb, ist einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zufolge auf die Einführung des mechanischen Betriebes, soweit sie noch nicht erfolgt ist, nach Maassgabe der vorhandenen Mittel überall da Bedacht zu nehmen, wo Ersparnisse mit ihm zu erzielen sind. Ob alle Druckmaschinen oder nur einzelne mechanisch zu betreiben sein werden, bleibt dem Ermessen der Eisenbahndirektionen überlassen. Nach den in Berlin gemachten Erfahrungen bietet der mechanische Betrieb hauptsächlich da Vortheile, wo es sich um den Druck grosser Massen derselben Fahrkartensorte handelt. Die Aussonderung der Bestellungen an solchen Fahrkarten, die zum Druck mit mechanisch betriebenen Maschinen geeignet sind, von anderen Bestellungen würde erforderlichenfalls durch Einführung farbig unterschiedener Muster für die Fahrkartenbedarfslisten erleichtert werden können. Der Herr Minister nimmt an, dass bei erweiterter Anwendung des mechanischen Betriebes der Fahrkartendruckmaschinen wirthschaftliche Vortheile ferner durch Zusammenlegung einzelner Fahrkartendruckereien zu erzielen sein werden. Er nimmt daher in Aussicht, die Eisenbahndirektionsbezirke 1. Hannover, Altona, Magdeburg und Münster i/W., 2. Mainz und Frankfurt a/M., 3. Elberfeld und Cassel zum Zwecke der Herstellung der Fahrkarten je zu einer Gruppe zusammenzulegen. Die Eisenbahndirektionen in Hannover, Mainz und Elberfeld sollen nach Benehmen mit den anderen betheiligten königlichen Eisenbahndirektionen binnen drei Monaten berichten, ob und welche Ersparnisse durch eine derartige Neubildung von Gruppen bei gleichzeitiger weiterer Einführung des mechanischen Betriebes zu erzielen sein würden.

— **Mitwirkung der königlichen Eisenbahndirektionen bei der Planfeststellung von Kleinbahnen im Enteignungsverfahren.** Zur Behebung von Zweifeln über diese Mitwirkung hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in Gemeinschaft mit dem Minister des Innern folgendes bestimmt: 1. Die vorläufige Feststellung des Bauplans einer Kleinbahn im Sinne des § 15 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 hat im Einverständniss mit der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Mitwirkung bei der Genehmigung und Beaufsichtigung bestimmten königlichen Eisenbahndirektion zu erfolgen, welche die Pläne mit ihrem Prüfungsvermerk versehen wird. 2. In dem darauf folgenden Verfahren der Planfeststellung zum Zwecke der Enteignung ist bei Anberaumung des Termins zur Erörterung der gegen den vorläufig festgestellten Plan erhobenen Einwendungen die bezeichnete königliche Eisenbahndirektion sowohl von dem Termine, als auch von den zur Erörterung gelangenden Einwendungen zu benachrichtigen, damit sie in geeigneten Fällen, in welchen eine Veränderung der Linienführung oder andere erheblichere bau- und betriebstechnische Fragen zur Verhandlung kommen, behufs Darlegung des Standpunktes der Eisenbahnbehörde einen Vertreter zu dem Termine abordnen kann. Diese Bestimmung greift im Enteignungsverfahren auch dann Platz, wenn ausnahmsweise vor Einleitung des letzteren Verfahrens eine Planfeststellung nach Maassgabe des § 17 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und hierbei schon eine Prüfung derselben Einwendungen stattgefunden haben sollte.

— **Stempelpflichtigkeit von Privatanschlussverträgen.** Soweit in diesen nicht nur die Unterhaltung der Anlage gegen feste Vergütung, sondern, wie so häufig der Fall, auch die Lieferung der zur Unterhaltung verwendeten Ersatzmaterialien seitens des Eisenbahnfiskus an den Anschlussinhaber übernommen wird, erfordert der Vertrag nach einer neuerlichen Entscheidung des preussischen Finanzministers ausser dem allgemeinen Vertragsstempel auch noch als Lieferungsvertrag den Werthstempel von $\frac{1}{3}$ % in der darstellbaren Hälfte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher im Einvernehmen mit dem Finanzminister bestimmt, dass der Lieferungsstempel für die verwendeten Ersatzmaterialien zu erheben ist, so oft den Anschlussinhabern die Rechnung über die Kosten der Ersatzmaterialien mitgetheilt wird.

— **Kohlenabschluss der preussischen Staatsbahnen.** Für den Bezug von 3 000 000 t Dienstkohlen aus dem Ruhrgebiet ist von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung mit dem rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat der Preis für das Bezugsjahr vom 1. Juli 1901 bis dahin 1902 ebenso, wie für das

laufende Jahr, auf 11 M 10 ₰ ab Zeche vereinbart worden. Der Vertragsabschluss selbst ist zwar wegen der nothwendigen Erledigung einiger Nebenfragen noch nicht erfolgt, steht aber in sicherer Aussicht.

— **Antrag des Verbandes ostdeutscher Industrieller wegen Ausbau des östlichen Eisenbahnnetzes Preussens.** Der genannte Verband hat in Ausführung des Beschlusses der am 30. November d. J. zu Posen abgehaltenen öffentlichen Versammlung, in der die Verkehrsverhältnisse der Ostprovinzen eingehend erörtert wurden, nachstehenden Antrag an das preussische Staatsministerium gerichtet:

„Der Ausbau des Voll- und Nebenbahnnetzes in den östlichen Provinzen, der schon zu Ende der Verstaatlichungsaktion ein minder günstiger war als in den übrigen preussischen Provinzen, ist seit dieser Zeit bei weitem nicht in demselben Maasse gefördert worden wie dort; auch die staatliche Förderung der Kleinbahnen ist dem Osten nicht in dem Maasse zu gute gekommen, wie die Eisenbahnarmuth des Landes es erforderlich erscheinen lässt und wie es den durch die Kleinbahnen zu erschliessenden Landflächen im Verhältnisse zu den übrigen Provinzen entspricht. Die Folgen dieser Eisenbahnarmuth werden durch den Ausbau und die Betriebsweise der bestehenden Linien — überwiegend Nebenbahnen, geringe Zahl und Schnelligkeit der verkehrenden Züge — überans verschärft. Es ist hieraus ein schwerer Eisenbahnnothstand erwachsen, der sich einerseits ausprägt im erschreckenden Rückgange einzelner ohne Eisenbahnverbindnng gebliebener Gemeinwesen, die Jahrhunderte alte Stätten deutscher Kultur sind, andererseits aber sich geltend macht in der Verhinderung einer gedeihlichen Entwickelung aller Bestrebungen, welche die östlichen Provinzen in Industrie, Landwirthschaft und Handel derselben Entwickelungsstufe entgegenführen wollen, deren sich die übrigen Provinzen des preussischen Staates seit langem erfreuen. Es handelt sich im Osten unseres Vaterlandes darum, der deutschen Kultur, die jetzt hier bedrohter ist als vor Jahrhunderten, zum endgültigen Siege und Bestande zu verhelfen. Vielerorts sind die erstrebten Aenderungen in der Ausstattung der Linien und Verbesserung der Zugverbindungen solche, welche sich zweifellos schon bei den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen als finanziell vortheilhaft erweisen. Wo dies jetzt noch nicht der Fall ist, wird es zum Theil in Bälde zutreffen, zum anderen Theil aber handelt es sich um Maassnahmen, welche — wenn auch nicht finanziell ergiebig — so doch im Staatsinteresse dringend erforderlich sind, um die östlichen Provinzen für die Opfer zu entschädigen, die sie bisher dem Staate an Wehrkraft und durch Abgabe der besten Jahresklassen gewerblicher und ländlicher Arbeiter an die übrigen Provinzen gebracht haben. Alle privaten Bestrebungen, den Osten wirthschaftlich zu heben, müssen scheitern, wenn die staatliche Eisenbahnpolitik sie nicht in der angeführten Weise unterstützt. In dem Stillstande, der den Rückschritt bedeutet, haben die östlichen Provinzen schon zu lange verharrt. Ueberall und zu allen Zeiten sind der Ausbau und die Pflege der Verkehrsstrassen zu Wasser und zu Lande der wirksamste Hebel für den Wohlstand und die Kultur eines Volkes gewesen. Die in Posen aus Anlass der dritten Mitgliederversammlung des Verbandes ostdeutscher Industrieller vereinigten Vertreter aller Fachrichtungen der Industrie aus den Provinzen Westpreussen, Ostpreussen, Posen und Pommern sowie namhafte Vertreter von Landwirthschaft und Handel richten daher an die hohe Staatsregierung die dringende Bitte, durch langjährige ausgiebige Anforderungen bedeutender Mittel dem geschilderten Nothstande endlich wirksam zu steuern."

Wir vermuthen, dass die preussische Staatsregierung nicht zögern wird, den in dem Antrag enthaltenen Vorwurf, dass der Ausbau des Voll- und Nebenbahnnetzes in den östlichen Provinzen nicht in demselben Maasse gefördert sei, wie in den übrigen Theilen der Monarchie, ziffermässig zu widerlegen. Schon in der in Nr. 98 S. 1488 d. Ztg. abgedruckten Aeusserung der „Berl. Pol. Nachr." wird darauf hingewiesen, dass der Staat bei der Unterstützung von Kleinbahnen in den verkehrsschwächeren und dünn bevölkerten Landestheilen des Ostens weit über die im übrigen festgehaltene Grenze hinausgegangen sei. Die staatliche Eisenbahnpolitik hat wahrlich den Osten der Monarchie in umfassendster Weise unterstützt; wie oft ist regierungsseitig darauf hingewiesen worden, dass im Osten grosse Strecken von Nebenbahnen zur Hebung der Landwirthschaft und des Gewerbes gebaut werden mussten, obgleich von vornherein klar war, dass der Verkehr dieser Bahnen an sich eine Rente nicht bringe.

Wir halten daher den in der Begründung des Antrages enthaltenen Vorwurf gegen die Regierung zwar nicht für gerechtfertigt, sind aber überzeugt, dass der Antrag selbst ein williges Ohr finden wird; denn dass der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes das vorzüglichste Mittel zur Hebung des Ostens bildet, ist eine Wahrheit, die schon regierungsseitig immer und immer wieder ausgesprochen ist.

— **Betriebseröffnungen.** In den letzten Wochen sind ausser den in Nr. 86 S. 1302 d. Ztg. gemeldeten Eisenbahnlinien die folgenden dem Betriebe übergeben worden, und zwar die Strecken laufende Nr. 1—7, 9, 10, 12—16 und 18 für den Gesammtverkehr, die Strecke laufende Nr. 11 nur für Personenverkehr und die Strecken laufende Nr. 8 und 17 nur für Güterverkehr:

1. am 15. Oktober d. J. von den der westpreussischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft in Berlin gehörenden westpreussischen Kleinbahnen die Strecken Marienburg Wstpr.-Schönau mit der Station Marienburg und den Haltestellen Kalthof, Dammfelde und Schönau und Marienburg Wstpr.-Lindenau mit den Haltestellen Kaminke, Tragheim, Gr.- und Kl.-Lesewitz und Lindenau;

2. am 24. Oktober d. J. von der im Bau befindlichen 1 m-spurigen Salzwedeler Kleinbahn (Salzwedel-Dähre-Diesdorf) die 12,8 km lange Theilstrecke Neustadt-Wallstawe mit den Stationen Salzwedel Neustadt, Salzwedel Altperverthor, Salzwedel Neuethor, Kemnitz, Wieblitz, Tylsen und Wallstawe;

3. am 1. November d. J. die 32,6 km lange vollspurige Theilstrecke Gütersloh-Laer der Tentoburger Waldeisenbahn mit den Stationen Gütersloh T. W. E., Versmold und Laer T. W. E., den Haltestellen Marienfeld, Harsewinkel, Niedick und Müschen sowie dem Haltepunkt Blankenhagen. Die Bahn schliesst in Gütersloh an die preussische Staatsbahn an, in welchem Orte auch die Betriebsverwaltung ihren Sitz hat;

4. am 3. November d. J. die vollspurige, 12,1 km lange Kleinbahn Camenz-Reichenstein mit den Stationen Camenz Kleinbahnhof, Baitzen, Wolmsdorf, Dörndorf und Reichenstein;

5. am 7. November d. J. die der westpreussischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft in Berlin gehörende Strecke mit 0,75 m-Spur Altfelde-Stalle mit den Stationen Altfelde, Schablau, Fischau, Pr.-Rosengarth und Stalle;

6. am 10. November d. J. die der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg i. Pr. gehörige, 17,09 km lange vollspurige Kleinbahnstrecke Hoffstädt-Virchow mit den Stationen Linichen Forst (Dt.-Fuhlbeck), Gr.-Linichen, Herzberg, Neuhof, Virchow (Haltepunkt) und Virchow Bahnhof. Die Strecke bildet eine Fortsetzung der im Betriebe befindlichen Kleinbahn Dt.-Krone-Hoffstädt (Kreisgrenze) und schliesst in Virchow an die preussische Staatsbahnstrecke Callies-Falkenburg an;

7. am 24. November d. J. die zum Eisenbahndirektionsbezirk Mainz gehörige, 16,03 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Guntersblum-Rheindürkheim mit den Stationen Gimbsheim, Eich in Rheinhessen, Hamm in Rheinhessen und Ibersheim. Gleichzeitig ist auch die 2,73 km lange Anschlussstrecke Rheindürkheim-Osthofen, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden

sodann am 1. Dezember d. J.:

8. die 6,2 km lange Theilstrecke Empel-Isselburg der Nebenbahn Empel-Borken (Direktionsbezirk Essen) mit der Haltestelle Isselburg-Anholt;

9. die 14,36 km lange Nebeneisenbahn Ilsfeld-Heilbronn Südbahnhof (württembergische Staatseisenbahnen) mit den Stationen Schozach, Thalheim, Rauher Stich, Sontheim und Heilbronn Südbahnhof. Die Strecke schliesst in Ilsfeld (Endpunkt der schmalspurigen Nebenbahn Marbach a/N.-Ilsfeld) an das Netz der württembergischen Staatsbahnen an; sie ist von Ilsfeld bis Thalheim mit 0,75 m Spurweite, auf der Strecke Thalheim-Heilbronn Südbahnhof dreischienig für Schmal- und Vollspur erbaut. Für den Vollspurbetrieb ist die letztere Strecke jedoch erst nach Eröffnung der Linie Heilbronn Südbahnhof-Heilbronn Hauptbahnhof benutzbar;

10. die 27,31 km lange Reststrecke Wittingen-Triangel der Neubaustrecke Wieren-Triangel (Direktionsbezirk Magdeburg) mit den Stationen Knesebeck, Schönewörde, Wahrenholz und Neudorf-Platendorf;

11. die Strecken der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion Mainz von Worms Hauptbahnhof bis zur Einmündung in die Strecke Hofheim-Rosengarten (5,02 km) mit der 931 m langen Rheinbrücke und vom Abzweigungspunkt der vorgenannten Strecke bis zur Einmündung in die Strecke Lampertheim-Rosengarten (1,87 km);

12. am 4. Dezember d. J. die 8,08 km lange vollspurige Nebeneisenbahn Niederfüllbach-Rossach (Direktionsbezirk Erfurt) mit den Stationen Niederfüllbach, Meschenbach, Siemau-Scherneck, Grossheirath und Rossach;

13. am 5. Dezember d. J. die an die unter 1. aufgeführte Linie anschliessende, gleichfalls der Salzwedeler Kleinbahn gehörige und mit 0,75 m-Spur erbaute Theilstrecke Wallstawe-Dülseberg mit den Stationen Ellenberg, Deutsch-Horst, Dähre und Dülseberg;

sodann am 15. Dezember d. J.:

14. im Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt die 6,20 km lange

Theilstrecke Köppelsdorf-Oberlind-Neuhaus (Kreis Sonneberg) der im Bau begriffenen Nebenbahn Köppelsdorf-Stockheim mit den Stationen Köppelsdorf-Oberlind, Föritz und Neuhaus (Kreis Sonneberg);

15. die 1.05 km lange Nebeneisenbahn Bobrek-Karf (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz);

16. am 16. Dezember d. J. die 36,04 km lange, der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Triebsees gehörige vollspurige Nebenbahn Stralsund-Triebsees mit den Stationen Negast, Steinhagener Weiche, Steinhagen, Richtenberg, Franzburg, Neumühler Weiche, Pöglitz, Rekentin und Siemersdorf. Die Bahn schliesst in Stralsund an die preussischen Staatsbahnen, in Franzburg an die Franzburger Südbahn und in Triebsees an die Greifswald-Grimmener Bahn, die mecklenburgische Friedrich Franzbahn und die Franzburger Südbahn an;

17. am 18. Dezember d. J. die 39,0 km lange schmalspurige Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach mit den Stationen Möckmühl, Ruchsen, Widdern, Olnhausen, Jagsthausen, Berlichingen, Schönthal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gommersdorf, Krautheim, Klepsau und Dörzbach. Der Vorstand und die örtliche Betriebsverwaltung der Bahn haben ihren Sitz in Heilbronn;

18. die der Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen gehörige, 4,4 km lange Theilstrecke Vochem-Berzdorf der Kleinbahn Vochem-Brühl-Wesseling, deren Eröffnungstag unbekannt ist. Die Strecke Vochem-Anschlussbahnhof ist schmalspurig, die Strecke Anschlussbahnhof-Berzdorf dreischienig ausgeführt. In Brühl ist die neue Theilstrecke durch ein vollspuriges Anschlussgleis mit dem Staatsbahnhof daselbst verbunden.

— Bahnhofsumbau in Lübeck. Wie aus Mecklenburg unterm 13. d. Mts. berichtet wird, stimmte der Landtag der geplanten Betheiligung der mecklenburgischen Bahnverwaltung an den Kosten für den Bahnhofsumbau in Lübeck mit 1 000 000 *M.* zu.

— Eisenbahnprojekt Greussen - Grosskeula. Der in Sondershausen z. Zt. tagende Landtag des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen hat die Fortführung des im Frühjahr d. J. beschlossenen Eisenbahnbaues Greussen Ebeleben-Holzthaleben bis Grosskeula genehmigt, so dass nunmehr die Bahn Greussen-Grosskeula heisst. Die Ausführung der Linie ist der Firma Hermann Bachstein in Berlin übertragen worden. Der Landtag genehmigte auch die zum Zweck des Bahnbaues von der Regierung mit der Bank für Handel und Industrie in Berlin zu 99 3/4 % abgeschlossene 4 prozentige Anleihe von 2 300 000 *M.* (Die Hälfte des Kursverlustes [1/8 %] trägt die Firma Bachstein.)

— Eisenbahnprojekt Markt Bibart-Markt Scheinfeld. Dem Stadtmagistrate Markt Scheinfeld wurde vom zuständigen bayerischen Staatsministerium die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Markt Bibart nach Markt Scheinfeld auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— Falsche Gerüchte. Bei den soeben vollzogenen Wahlen zur zweiten Kammer in Württemberg scheint von neuem mit der Ausstreuung Missbrauch getrieben zu sein, dass Preussen darauf ausgehe, die württembergischen Staatsbahnen für sich zu erwerben. Diese Behauptung entbehrt, wie die „Berl. Pol. Nachr." schreiben, jeder thatsächlichen Unterlage. Es heisst dort: „Wenn in der preussisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft die Form gefunden ist, unter der andere Bundesstaaten, falls es ihnen zweckmässig erscheint, den Anschluss ihrer Bahnen an das grösste deutsche Bahnnetz vollziehen können, so trägt doch Preussen im allgemeinen nicht das mindeste Verlangen, seine ohnehin schon so riesenhafte Eisenbahnverwaltung noch zu erweitern. Noch weniger ist es gewillt, Schritte in dieser Richtung zu unternehmen. Was aber insbesondere die württembergischen Staatsbahnen anlangt, so würde, auch wenn finanzielle Rücksichten der dortigen Regierung den Wunsch des Anschlusses an die preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft nahelegten, doch ernstlich zu prüfen sein, ob die Erfüllung eines solchen Wunsches mit den Interessen des preussischen Staates vereinbar sein würde. Wenn ferner aber auch die Regierung bei einer solchen Prüfung, geleitet von dem freundnachbarlichen Wunsche, einem schwächeren Bundesstaate die gewünschte Erleichterung zu verschaffen, zu einem positiven Ergebnisse käme, so wäre es keineswegs sicher, dass ein bezüglicher Staatsvertrag nicht bei der Landesvertretung auf Widerspruch stossen würde, wie ja auch bei dieser selbst gegen Vorlagen der eigenen Staatsregierung das Interesse an der Erhaltung des Eisenbahnüberschusses für den Staatshaushalt entscheidend ins Gewicht gefallen ist. Die württembergischen Wähler werden daher nicht nöthig haben, sich bei den bevorstehenden Stichwahlen durch das Phantom der ‚Verpreussung' der dortigen Staatsbahnen beirren zu lassen."

— Eröffnung viergleisiger Bahnstrecken in Sachsen. Am 16. d. Mts. ist der „Dresd. Ztg." zufolge auf der Staatsbahnstrecke Coswig-Kötzschenbroda der viergleisige Betrieb eröffnet worden. Auf der Strecke Radebeul-Kötzschenbroda hat diese Betriebsart bereits am 4. d. Mts. begonnen. Die äusseren zwei Gleise der Strecke Radebeul-Coswig werden nunmehr nur noch von Vorortzügen, die inneren zwei Gleise dagegen nur von Schnell- und Fernpersonenzügen befahren. Gleichzeitig mit Eröffnung des Neustädter Bahnhofes in Dresden (im Monat März 1901) wird voraussichtlich auch die Strecke Radebeul-Dresden-Neustadt die neue Betriebsart erhalten.

— Verkehrsdichtigkeit im Gebiete des Rhein-Weser-Elbekanals im Jahre 1899. Nach den Aufstellungen, welche der Kanalverein für Niedersachsen zu Hannover seit einer langen Reihe von Jahren auf Grund der Verkehrsstatistiken der Eisenbahnen vorgenommen und zum Theil veröffentlicht hat, betrug der Eisenbahngüterverkehr derjenigen Stationen, deren Verkehr vom Rhein Weser-Elbekanal beeinflusst werden wird, im Jahre 1899 im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet 84 000 000 t Güter. Diese Gütermenge wird jetzt von rund 600 km Eisenbahnen in dem genannten Gebiete vermittelt. Demnach kämen auf 1 km dieser Eisenbahnen 140 000 t, also erheblich mehr, wie nach der Statistik der Güterbewegung für das gesammte Ruhrrevier zu ermitteln ist. Danach entfallen auf das Ruhrrevier der Rheinprovinz mit 661 km Eisenbahnen 70 860 t und auf das Ruhrrevier der Provinz Westfalen mit 564 km Eisenbahnen 80 520 t Güter auf 1 km, während auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands (49 100 km) im Durchschnitt des Jahres 1899 nur rund 7 500 t auf 1 km kommen. Aehnliche bedeutende Gütermengen auf 1 km Eisenbahn wie im Kanalgebiet des Ruhrreviers sind für das eigentliche Gebiet der oberschlesischen Industrie zu ermitteln. Auch im Gebiete des Mittellandkanals zwischen dem Dortmund Emshäfenkanal, der Weser und der Elbe hat die vielgestaltige gewerbliche Thätigkeit im Jahre 1899 einen Güterverkehr der Stationen, deren Verkehr vom Rhein-Weser-Elbekanal beeinflusst werden wird, von 21 280 000 t herbeigeführt. Dieser Verkehr wird jetzt von ausgedehnten Eisenbahnstrecken vermittelt. Da grosse Massen von Gütern, namentlich Steinkohlen, zwischen dem niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet und dem Mittellande verkehren, so müssen hier alle die Eisenbahnlinien Berücksichtigung finden, welche zwischen dem genannten Industriegebiet und der Elbe den Güteraustausch vermitteln, das sind 2 000 km, während der Mittellandkanal einschliesslich seiner Zweige nur rund 400 km lang ist. Im Durchschnitt kommen demnach auf die in Frage kommenden 2 000 km Eisenbahnen je 10 600 t oder 40 % mehr als durchschnittlich auf die deutschen Eisenbahnen. Rechnet man den ganzen Rhein-Weser-Elbekanal einschliesslich des Dortmund Emskanals, so haben die Eisenbahnstationen, deren Verkehr vom Kanal beeinflusst werden wird, im Jahre 1899 einen Gesammtverkehr von 107 100 000 t gehabt. In Frage kommen hierbei rund 3 200 km Eisenbahnen; demnach kommen auf jedes Kilometer der Eisenbahnen, welche jetzt den Verkehr im Gebiete des Rhein-Weser-Elbekanals vermitteln, 33 500 t. Das ist mehr als viermal soviel wie der Durchschnitt der deutschen Eisenbahnen. Dieser riesenhafte Verkehr, der auf die gewerbliche Thätigkeit des vom Rhein-Weser-Elbekanal durchzogenen Gebietes das günstigste Licht fallen lässt, soll demnächst nur zu einem kleinen Theile vom Kanal übernommen werden.

— Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft. Die Gesellschaft hat in dem abgelaufenen Geschäftsjahre 15 Wagen neu eingestellt, so dass sie jetzt über 34 Wagen verfügt, welche mit rund 2 000 000 *M.* zu Buch stehen. Es wurden im Geschäftsjahr 1899/1900 insgesammt 857 069 *M.* vereinnahmt. Der Rohgewinn beträgt 325 097 *M.* Nach Abzug von 159 039 *M.* für Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 166 058 *M.* Hiervon werden 10 % Dividende auf das 2 000 000 *M.* betragende Aktienkapital vertheilt und 25 955 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen. Die am 15. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung genehmigte den Jahresabschluss und ertheilte Entlastung.

— Personalnachrichten. Der im Juni 1898 zum Vorstande der bautechnischen Abtheilung der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen berufene Regierungsdirektor Michael Eschenbeck wurde wegen Krankheit auf gestelltes Ansuchen mit dem Vorbehalte eventueller späterer Wiederverwendung ab 1. Januar k. J. in den Ruhestand versetzt.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Haftpflicht der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns für Reisegepäck. Nach den bisher in Geltung stehenden Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements übernimmt die Bahnverwaltung für die Dienstleistung der Ge-

päckträger gegenüber den Reisenden keine Verantwortlichkeit. Ebenso haftet die Bahn nach diesem Reglement nicht für diejenigen Personen, welche mit Gestattung der Eisenbahn in den Stationen Gepäck von den Reisenden zur einstweiligen Verwahrung übernehmen. Im Gegensatz zu diesen Bestimmungen ist in der ab 1. Januar d. J. in Kraft getretenen deutschen Eisenbahnverkehrsordnung den Eisenbahnverwaltungen die Haftung für die Gepäckträger sowohl als für diejenigen Personen auferlegt, welche sich in den Stationen mit der Verwahrung des Handgepäcks befassen. Die Aufnahme gleichartiger Bestimmungen in das österreichisch-ungarische Betriebsreglement ist zunächst unterblieben, da sich aus den bisherigen Bestimmungen irgendwelche erhebliche Unzukömmlichkeiten nicht ergeben haben. Dies ist erklärlich, nachdem Schadenersatzansprüche, welche von Parteien gegen Gepäckträger oder Gepäckverwahrer bei österreichischen Eisenbahnverwaltungen geltend gemacht und als begründet erkannt werden, durch Vermittelung derselben zu Lasten der von den Gepäckträgern oder Gepäckverwahrern bestellten Kaution befriedigt zu werden pflegen.

— **Stand der Eisenbahnbauten Ende September und Oktober d. J.** Am 1. September standen 1,4 km Hauptbahnen und 605,6 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Im Laufe des Monats September sind durch den Beginn des Baues des zweiten Gleises in der Südbahnstrecke Blumau-Bozen 6,9 km Hauptbahnen, dann durch den Beginn des Baues der Bregenzer Waldbahn und einiger elektrischer Strassenbahnlinien 39 km Lokal- und Kleinbahnen zugewachsen, dagegen sind durch die Eröffnung der Schlussstrecke der Eisenbahn Teplitz-Reichenberg, der Eisenbahn Lundenburg-Landesgrenze und mehrerer elektrischer Strassenbahnlinien 77,9 km Lokal- und Strassenbahnen abgefallen. Es verblieben sonach am Schlusse des Monats September 8,3 km Hauptbahnen und 566,7 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung. Im Oktober sind durch den Beginn des Baues der Zillerthalbahn und der elektrischen Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf 24,1 km Lokal- und Kleinbahnen zugewachsen. Abgefallen sind durch die Vollendung der Legung des zweiten Gleises in den Südbahnstrecken Franzensfeste-Militärhaltestelle und Blumau-Bozen 8,3 km Hauptbahnen, dann durch die Eröffnung der Lokalbahn Gross-Siegharts-Raabs, Pila-Jaworzno und einiger elektrischer Strassenbahnlinien 32,7 km Lokal- und Kleinbahnen. Ende Oktober standen sonach gar keine Hauptbahnen im Bau. Was Lokal- und Kleinbahnen betrifft, so belief sich Ende Oktober die (richtiggestellte) Länge der in Bauausführung begriffenen Linien auf 55,6 km.

— **Geldbeschaffung für Lokalbahnbauten.** In den letzten Tagen ist die Begebung der vierprozentigen Prioritäten der Lokalbahn Triest-Parenzo erfolgt. Die Begebung dieser Prioritätsanleihe im Nennbetrage von 11 000 000 Kr. wird es ermöglichen, mit der Bauausschreibung rücksichtlich der Strecke Buje-Parenzo — die erste Theilstrecke Triest-Buje ist bereits seit einigen Monat im Bau — vorzugehen. Der Erlös aus dieser Anleihe wird aber auch die Mittel bieten für die vorschussweise Bestreitung des Bauaufwandes einiger Lokalbahnen, die bereits im Bau sind, bei denen jedoch die Geldbeschaffung durch die ungünstige Lage der Geldmärkte verzögert wurde. Es sind dies in erster Linie die Lokalbahnen Bregenz-Bezau und Lambach-Haag.

— **Der österreichische Staatsvoranschlag für das Jahr 1901** ist bereits fertiggestellt. Beim Etat der Staatsbahn sind die Einnahmen unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse des laufenden Jahres und auch die in diesem Jahre durchgeführten Tariferhöhungen mit einer gegenüber dem Jahre 1900 um rund 5 000 000 Kr. höheren Ziffer eingestellt. Von den besonderen Einnahmen erscheint der Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus dem Jahre 1900 mit 2 500 000 Kr. veranschlagt. Im Jahre 1899 sank bekanntlich das Reinerträgniss der Nordbahn bis unter die in der Konzession für die Gewinnbetheiligung des Staates gezogene Grenze, so dass eine Betheiligung des Staats an dem im Jahre 1899 von der Nordbahn erzielten Reingewinne entfiel.

— **Entseuchung der Viehwagen.** Der X. internationale Kongress für Hygiene und Demographie in Paris (vom 10.—17. August d. J.) hat es als wünschenswerth bezeichnet, dass die Desinfektion nach den von dem Ingeniör der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Freund, vorgeschlagenen Grundsätzen in allen Staaten einheitlich vorgenommen werde und dass mit dem neuen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bereits in Anwendung stehenden Chlorkalkverfahren mindestens eingehende Versuche in grossem Maassstabe durchgeführt werden. Der weitere Verfolg dieser Angelegenheit wurde dem nächstjährigen internationalen Kongresse für Eisenbahnhygiene übertragen.

— **Neubearbeitung der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (Manipulationsinstruktion) der österr. Eisenbahnen.** Mit Rücksicht auf die in der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erfolgte Annahme des vom Personen- und Güterausschusse ausgearbeiteten Entwurfs gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Vereinsverkehr ergibt sich die Nothwendigkeit, auch die gemeinsame österr.-ungar. Manipulationsinstruktion für den Güterverkehr einer vollständigen Umarbeitung zu unterziehen. Diese wird von einem Redaktionsausschuss durchgeführt werden und soll bei diesem Anlasse die Ausgestaltung dieser Instruktion durch Aufnahme von gemeinsamen Vorschriften für den Personenverkehr erfolgen.

— **Der elektrische Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Mit dem elektrischen Probebetriebe auf der hierfür bestimmten Strecke der Wiener Stadtbahn soll, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, demnächst begonnen werden. Seitens der Staatsbahndirektion Wien sind die Dienstvorschriften für das bei dem Probebetriebe zu verwendende Personal bereits festgestellt und ist letzteres mit diesen vertraut gemacht worden. In den jüngsten Tagen sind wieder zwei Wagen des für die Versuchsfahrten bestimmten Zuges abgeliefert und es werden mit ihnen zunächst auf einem hierfür bestimmten Stationsgleis Probefahrten unternommen werden. Diesen wird sodann der Probebetrieb mit dem ganzen Zuge auf der Strecke Michelbeuern-Heiligenstadt der Gürtellinie nachfolgen. Der Probebetrieb wird vorerst in den Nachtstunden stattfinden.

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien hat mittelst rechskräftigen Urtheils vom 13. November d. J. die Klage einer Handelsfirma gegen die österr.-ungarische Staatseisenbahngesellschaft auf Schadenersatz wegen der zufolge Tunneleinsturzes bei Pressburg auf den Linien der ungar. Staatsbahnen im vorigen Winter herbeigeführten Verzögerung in der Ablieferung zweier aus Ungarn stammender Wagenladungen Mais abgewiesen, da die Eisenbahnverwaltung für die hierbei unvermeidlich gewordene Güterstauung und die dadurch verursachte Lieferfristüberschreitung nicht aufzukommen habe.

— **Ausgabe von Jahreszeitkarten für sämmtliche Linien der ungarischen Staatseisenbahnen.** Vom 1. Januar 1901 angefangen werden wieder für sämmtliche Linien der ungarischen Staatseisenbahnen Jahreszeitkarten zu den nachstehenden Preisen ausgegeben, und zwar: für die I. Klasse 1000 Kronen, für die II. Klasse 700 Kronen, für die III. Klasse 400 Kronen. Ausserdem ist für jede Karte eine Ausfertigungsgebühr von 2 Kronen zu entrichten. Aehnliche Karten bestehen auch bei den österreichischen Staatsbahnen und den grösseren österreichischen Privatbahnen. Erstere geben Jahreskarten für einzelne Staatsbahndirektionsbezirke oder für eine beliebige Gruppe von Staatsbahndirektionsbezirken aus. Die Mindestgebühr beträgt I. Klasse 780 Kr., II. Kl. 470 Kr., III. Kl. 260 Kr. Der Preis der Jahreskarte ist für die einzelnen Direktionsbezirke nach der Grösse des denselben zugewiesenen Netzes abgestuft. Ergibt sich bei Zusammenrechnung der Preise für die in das Geltungsgebiet einer Jahreskarte einbezogenen Staatsbahndirektionsbezirke ein die Mindestgebühr übersteigender Betrag, so wird der letztere eingehoben; derselbe erfährt jedoch unbeschadet der Mindestgebühr bei Jahreskarten für mehr als 4 Direktionsbezirke eine Ermässigung.

Vereinsausland.

— **Eröffnung der Schlussstrecke der Eisenbahn von Oerebro nach Krylbo in Schweden.** Zwischen dem nördlichen Theile Schwedens, dem sogen. Norrland, und den südlichen und westlichen Theilen des Landes ist am 11. d. Mts. durch die Betriebseröffnung des letzten Theiles der eingangs genannten Staatsbahnlinie — der Strecke von Frövi nach Vestanfors — eine neue langersehnte Verbindung geschaffen. Die ganze Bahn ist 132 km lang und im Staatsbetrieb. Die Abkürzung gegen die bisherige Verbindung zwischen Oerebro und Krylbo beträgt 45 km. Mit dem Bau war zugleich in der Anfangsstrecke eine Verstaatlichung verbunden, da die im Zuge der Bahn liegende 25 km lange Privatbahnstrecke Oerebro-Frövi der Oerebro-Köpingbahn angekauft werden musste. Die ganze Bahn hat 12 447 000 Kr. = rund 14 000 000 ℳ, also etwa 106 000 ℳ für 1 km gekostet. Das „Jernbanebladet“, dem wir diese Mittheilungen entnehmen, enthält eine genauere Baubeschreibung, die manche eigenartige Züge schwedischen Eisenbahnbaues zeigt. U. a. ist die ganze Bahn auf beiden Seiten durch einen Drahtzaun mit drei Drähten eingezäunt, was wegen des überall frei weidenden Viehes nöthig ist. Dagegen ist die Bahnbewachung gering, nur auf je 5,5 km findet sich ein Wärterhaus. Die von der Bahn

durchzogene Gegend ist wenig bevölkert, zwischen Frövi und Krylbo, auf 107 km, sind nur neun Zwischenstationen und zwei Haltepunkte; die grösste vorkommende Stationsentfernung beträgt 10 km. Die Frachtersparniss durch die Abkürzungslinie beträgt für 5 000 kg-Sendungen Getreide beispielsweise 7,50 Kr. und für 8 000 kg-Sendungen Wurzelfrüchte (Kartoffeln, Rüben usw.) 12 Kr.

— **Proben für die Betriebssicherheit in Frankreich.** Infolge der Entgleisung bei Dax hat die Nordbahngesellschaft eine Erprobung ihrer Linien vorgenommen. Ein aus Personenwagen zusammengesetzter Sonderzug, in welchem die Personen durch gewichtige Gegenstände ersetzt waren, fuhr zunächst von Paris nach Calais und zurück. Am Ende des Zuges war ein besonderer Wagen angehängt mit ganz neuen Werkzeugen, welche die Schnelligkeit des Zuges und die Krümmungen der Strecke verzeichnen. Der Apparat, welcher den Zustand der Strecke angibt, ist so empfindlich, dass jede Gleisverbindung durch Punkte auf einem Papier angezeigt wird. Alle Linien der Nordbahn werden auf diese Weise geprüft, ob sie die schnellsten Züge vertragen. Zur Beruhigung wird dieses in der Pariser Presse bekannt gegeben.

— **Schnelligkeit der französischen und englischen Züge.** Ueber dieses auch von uns mehrfach behandelte Thema äussert sich die amerikanische „Railroad Gazette“ folgendermaassen: Noch vor 10 Jahren würde niemand an einen Vergleich der Fahrgeschwindigkeiten französischer und englischer Schnellzüge gedacht haben, man hätte es nicht für möglich gehalten, dass Frankreich darin jemals auf gleicher Höhe mit England stehen könnte, und der einzige Gegner, den England in der Zukunft vielleicht gefürchtet hätte, wäre Amerika gewesen. Nun zeigt sich aber neuerdings, dass England zwar den häufigsten Schnellzugsbetrieb und die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit seiner Schnellzüge besitzt, dass aber im Betriebe der regelmässig verkehrenden Züge die Vereinigten Staaten und Frankreich die höchste Leistung in der Zuggeschwindigkeit aufzuweisen haben, und es sind alle Anzeichen vorhanden, dass England darin immer noch mehr gegen die anderen Länder zurücktreten wird. Ein Beispiel möge als Beweis dienen, und zwar wählen wir den Zug, der 7.48 Uhr Vormittags Arras verlässt, die schnellste Verbindung zwischen dieser Stadt und Paris vermittelt und einen Theil des durchgehenden Verkehres zwischen Lille und Paris bildet. Die Entfernung zwischen Arras und Paris beträgt 119 Meilen (= 191,59 km), welche in 2 Stunden 12 Minuten, oder nach Abzug des Aufenthaltes von 4 Minuten in Longueau in 2 Stunden 8 Minuten, also in einem verhältnissmässig sehr kurzen Zeitraum zurückgelegt werden sollen. Der ganze Zug bestand aus 5 Wagen mit Drehgestell und Seitengängen mit je 32,5 t Gewicht und 3 Wagen mit je 10 t Gewicht, so dass das Gesammtgewicht des Zuges 191 t betrug. Der Zug fuhr die 119 Meilen (= 191,59 km) lange Strecke mit ziemlich gleichmässiger Geschwindigkeit und erreichte das Höchstmaass von 68 Meilen (= 109,48 km) Geschwindigkeit in der Stunde.

— **Betriebsergebnisse der sizilischen Bahnen.** Bei einer Betriebslänge von 1 076 km brachten die sizilischen Bahnen 11 600 000 L. ein, von welchen auf die Gesellschaft ein Antheil von 9 000 000 L. entfällt; dazu kommen noch 8 200 000 L. an Staatsbeihilfe und anderen Einnahmen; denen gegenüber stehen im gesammten 15 500 000 L. Auslagen, so dass der Gesellschaft 1 700 000 L. zur Verfügung bleiben, welche es erlauben, für jede Aktie von 500 L. Nennwerth eine Dividende von 35 L. zu zahlen.

— **Verbesserungen in den Betriebseinrichtungen der italienischen Bahnen seit dem Jahre 1885.** Aus einer vom Generalinspektor der italienischen Bahnen zusammengestellten statistischen Abhandlung wird entnommen, dass im Jahre 1885 mit durchgehender Bremse ausgerüstet waren: 78 Lokomotiven, 303 Personen-, 51 Gepäck- und 38 Güterwagen; Ende 1899 gab es 991 Lokomotiven, 2 162 Personen-, 489 Gepäck- und 2 044 Güterwagen, welche diese Bremse besitzen. Mit Nothsignaleinrichtung versehen war dazumal kein Personenwagen; 1899 waren es deren 514. Im Jahre 1885 gab es nicht einmal 700 km doppelgleisige Linien, welche jetzt verdreifacht sind. Blockeinrichtungen waren nicht vorhanden, jetzt sind wenigstens die verkehrsreichsten Strecken und Bahnhöfe damit ausgerüstet.

— **Elektrische Selbstfahrer auf der Bahnlinie Bologna-Modena.** Am 1. d. Mts. wurde auf der Strecke Bologna-Modena ein elektrischer Selbstfahrer versuchsweise in Betrieb gesetzt. Er verkehrt einmal täglich in jeder Richtung und durchfährt die 37 km lange Strecke mit drei Aufenthalten in 55 Minuten. Der betreffende Akkumulatorenwagen führt nur II. und III. Klasse und zwar 28 Plätze II. und 40 Plätze III. Klasse.

— **Gleisverdoppelung Pisa-Colle Salvetti.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Bau eines zweiten Gleises auf der 15 km langen Strecke Pisa-Colle Salvetti der Linie Pisa-Rom genehmigt; die Kosten sind dafür mit 1 400 000 L. veranschlagt. Diese Arbeit hat eine ziemliche Wichtigkeit für die Verbindungen zwischen Rom und Oberitalien auf der Mittelmeerstrecke, da die Verspätungen in beiden Richtungen wegen Verlegung der Kreuzung der Eilzüge von und nach Rom, welche in der Regel in Pisa oder Colle Salvetti stattfindet, nur durch die Möglichkeit der Kreuzung auf offener Strecke vermieden werden können.

— **Neue Bahn Massa Marittima-Follonica Porto.** Ende November wurden die Arbeiten für den Bau der neuen 26 km langen vollspurigen Bahn begonnen, welche vom Bahnhofe Follonica der Linie Pisa-Rom nach Massa Marittima (Mittelpunkt einer der bedeutendsten Bergwerksdistrikte Italiens) führt. Es befinden sich dort reiche Braunkohlenlager sowie Lager von Metallerzen und Schwefel, theils im Betriebe, theils in der Anschürfung begriffen. Die neue Bahn wird sicher zur Entwickelung dieser Bergwerksindustrie sehr bedeutend beitragen. Konzessionsinhaberin für den Bau und Betrieb ist die Gesellschaft „L'Ausiliare“ von Mailand.

— **Eisenbahnunglück in Spanien.** Ein solches hat sich am 13. d. Mts. auf der Linie Madrid-Badojoz ereignet. Der Expresszug entgleiste in einer Krümmung zwischen Caracollera und Almadenejos und prallte gegen einen Felsen mit solcher Wucht, dass die Räder der Lokomotive über 100 m weit geschleudert wurden. Die Maschine und die Wagen sind vollständig zertrümmert. Bisher wurden 6 Todte aus den Trümmern gezogen. Viele Reisende sind verwundet. Als Ursache wird die schlechte Beschaffenheit des Oberbaues angegeben.

— **Die Eisenbahn von Rustschuk nach Tirnovo** ist am 21. Oktober in Anwesenheit des Fürsten von Bulgarien und aller Mitglieder der Sobranje feierlich eröffnet worden. Die neue Linie beginnt in Tirnowo, kreuzt bei der Station Gorna-Orechowitza die Linie Sofia-Varna, wendet sich dann nach Norden und erreicht nach einer Länge von 129 km die Stadt Rustschuk. Diese ist mit Varna durch eine Eisenbahn verbunden, ausserdem vermittelt das Thal des Iskr eine direkte Verbindung zwischen ihr, der Hauptstadt des Landes und dem südlichen Theil des Fürstenthums.

— **Die Beschädigungen der chinesischen Ostbahn.** Ueber den von den Boxern der chinesischen Ostbahn zugefügten Schaden liegen nach einer Petersburger Mittheilung der „Köln. Zeitung“ jetzt einige genauere Angaben vor. Gegen 700 Wagen haben die Chinesen theils verbrannt, theils zertrümmert, etwa 900 Wagen sind unversehrt geblieben. Von den 60 Lokomotiven fielen 17 in die Hände der Boxer, die sie zum Theil stark beschädigt haben. Ein Theil dieser Lokomotiven kann indessen ausgebessert werden. Die übrigen 43 Lokomotiven sind in gutem Zustande. Auf der 489 Werst (524 km) langen Theilstrecke Port Arthur-Telin haben die Aufrührer den Bahndamm vielfach zerstört, und zwar auf einer Gesammtlänge von 275 Werst (294 km). Die Kosten der Ausbesserung jeder einzelnen Werst werden auf 4 000 bis 5 000 R. veranschlagt. Auf dieser Strecke haben die Boxer alle Brücken und Stationsgebäude verbrannt. Der Gesammtschaden, der der Gesellschaft der chinesischen Ostbahn durch die Wirren in der Mandschurei erwachsen ist, wird auf 6—8 000 000 R. geschätzt. Man hofft die Ausbesserung der Bahnlinie in etwa sechs Monaten zu besorgen. Der regelmässige Zugverkehr auf der chinesischen Ostbahn wird, wie verlautet, erst nach einem Jahr eröffnet werden können.

— **Chinesische Bahnen.** Nach einem Telegramm der „Times“ aus Peking vom 11. d. Mts. hat Russland dem Grafen Waldersee die Absicht kundgegeben, alle russischen Soldaten aus der Provinz Tschili zurückzuziehen und die Tientsin-Schanhaikwan-Eisenbahn an die verbündeten Streitkräfte auszuliefern. Die Zurückziehung der Truppen solle noch vor dem russischen Neujahr erfolgen. Die britischen Ingeniöre, die unter Kinder die Eisenbahn Peking-Tientsin-Schanhaikwan bauten und sie unter schwierigen Umständen erfolgreich im Betriebe erhielten, sind noch zu haben. Im allgemeinen Interesse aller Verbündeten ist es höchst wünschenswerth, dass Waldersee ihre Erfahrung benutzt und die Wiederherstellung sowie den Betrieb der Bahn in ihre Hände legt. Im Norden der grossen Mauer behalten die Russen die Niutschwangeisenbahn, so lange die Regelung ihrer Ersatzansprüche für die Ausgaben schwebt, die sie nach ihrer Angabe in der Zeit hatten, wo sie die Eisenbahn südlich der grossen Mauer in den Händen hatten.

Von demselben Tage hat das deutsche Oberkommando mitgetheilt, dass der Oberbau der Eisenbahn Yangtsun-Peking fertiggestellt sei. (Yangtsun ist die vorletzte Station vor Tientsin, von Peking etwa 90 km, von Tientsin nur 25 km entfernt. Sie liegt da, wo die Bahn den Peiho überbrückt.)

— Statistische Mittheilungen von den japanischen Eisenbahnen. Die Gesammtlänge aller Eisenbahnen Japans mit Ausschluss der auf der Insel Formosa betrug für das Ende des 32. Jahres der Zeitrechnung Meiji, d. h. für den 31. März 1900 5 849,56 km, wovon 1 340,16 km = 23 % auf die Staatsbahnen und 4 509,40 km = 77 % auf die Privatbahnen entfallen. Die Zunahme im letzten Rechnungsjahre (1899) betrug 103,0 km bei den Staats- und 255,8 km bei den Privatbahnen, zusammen 358,8 km, was einen wesentlichen Rückgang in der Bauthätigkeit gegen die Jahre 1897 und 1898 bedeutet; die Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung, unter der alle Eisenbahnen in Japan noch immer empfindlich leiden, kommt hierbei aufs deutlichste zum Ausdruck.

Der Besitz an Eisenbahnen zerfällt in folgende wesentliche Gruppen:

A. Staatsbahnen: auf der Hauptinsel Hondo 1 206 km, auf der nördlichen Insel Hokkaido 134 km, zusammen 1 340 km.

B. Privatbahnen: Grössere Gesellschaften mit mehr als 100 km Betriebslänge: Nipponbahn 1 379 km, Kiushiubahn 531 km, Sanyobahn 451 km, Hokkaido-Tankobahn 333 km, Kansaibahn 239 km, Hokuyetsubahn 136 km. Sobubahn 116 km, Hankakubahn 110 km und 36 kleinere Gesellschaften mit weniger als 100 km Betriebslänge 1 215 km, zusammen 4 509 km.

Die durchschnittliche Länge der kleineren Bahnen beläuft sich also auf nur 34 km. Das Anlagekapital der Privatbahnen wird zu 169 900 000 Yen, das der Staatsbahnen zu 80 100 000 Yen angegeben, so dass das in den Eisenbahnen Japans bisher angelegte Kapital im ganzen 250 000 000 Yen (d. s. rund 517 000 000 ℳ) betragen würde. Rechnet man aber die Summen, die in den noch uneröffneten Strecken aufgewendet sind, und die Schulden der verschiedenen Eisenbahngesellschaften hinzu, so kommt ein Gesammtbetrag von über 300 000 000 Yen heraus.

Die Gesammtroheinnahme der japanischen Eisenbahnen betrug im Rechnungsjahre 1899 38 210 000 Yen, wovon 24 460 000 Yen = 64 % auf den Personenverkehr, 12 690 000 Yen = 33,2 % auf den Güterverkehr, 1 060 000 Yen = 2,8 % auf sonstige Einnahmequellen entfielen. Die Roheinnahme zeigt eine Steigerung gegen das Vorjahr um 6 500 000 Yen, d. s. 17 %, ein Ergebniss, das nicht sowohl auf die Ausdehnung des Bahnnetzes, als vielmehr besonders auf die im April 1899 durchgeführte, nicht unerhebliche Erhöhung der Personentarife zurückzuführen ist. Nachstehend sind die kilometrischen Jahresroheinnahmen der wichtigsten Eisenbahnlinien für das Jahr 1899 nach der Höhe geordnet zusammengestellt; sie betrugen bei der: Tokaido-Staatsbahn 15 375 Yen, Osakabahn 8 724 Yen, Hoshubahn 8 581 Yen, Kiushiubahn 8 519 Yen, Shinyetsu-Staatsbahn 6 635 Yen, Sobubahn 6 179 Yen, Nipponbahn 5 845 Yen, Hokuriku-Staatsbahn 5 711 Yen, Sanyobahn 5 700 Yen, Kansaibahn 5 162 Yen, Hokkaido - Tankobahn 4 978 Yen, Hankakubahn 3 575 Yen, Hokuetsubahn 3 137 Yen, Ganyetsubahn 2 352 Yen.

— Die Einnahmeziffern der algerischen und tunesischen Bahnen für das erste Halbjahr 1900 sind soeben veröffentlicht worden. Ein Vergleich mit den Einnahmeziffern desselben Zeitraumes im Jahre 1899 zeigt, dass mit Ausnahme eines Eisenbahnnetzes, nämlich des französisch - algerischen, dessen Einnahmen etwas gestiegen sind, alle algerischen Eisenbahnen eine Verminderung in den Einnahmen zu verzeichnen haben. So beliefen sich die Einnahmen der algerischen Linien der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Jahre 1900 auf 3 768 536 Fr. (gegen 4 696 956 Fr. im Jahre 1899), diejenigen des ostalgerischen Bahnnetzes auf 3 078 029 (3 122 630) Fr., die Einnahmen der Bahn Bona-Guelma auf 3 548 870 (3 846 358) Fr., diejenige des westalgerischen Bahnnetzes auf 1 502 080 (1 611 095) Fr. Die Einnahmen der Bahn von Bona nach Aïn-Mokra betrugen nur 26 533 (31 342) Fr.

— Transandinische Eisenbahn. Wie die „Times" aus Buenos-Ayres vom 12. d. Mts. meldet, hat die argentinische Regierung beschlossen, zu öffentlichen Angeboten für den Verkauf der transandischen Eisenbahn auf der Grundlage von 1 200 000 £ aufzufordern. Der Ertrag des Verkaufes soll dem Gesetze gemäss dem Umwandlungsfonds zugewendet werden.

— Bahnen in Guatemala. Die Regierung von Guatemala hat mit der „Central American Improvement Company" einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem diese amerikanische Gesellschaft den Ausbau und Betrieb der von Puerto Barrios nach Guatemala führenden, bisher nur theilweise vollendeten Nordbahn übernehmen soll.

Allgemeines.

— Verein Deutscher Maschineningeniöre. In der am 4. Dezember d. J. unter dem Vorsitze des Geheimen Oberbauraths Wichert abgehaltenen Versammlung erstattete Eisenbahnbauinspektor Meyer den Bericht des Preisausschusses über die diesjährigen Ergebnisse der Beuthaufgabe. Das Preisausschreiben hatte den Entwurf zu einem Endbahnhofe einer elektrisch zu betreibenden Fernbahn zum Gegenstande. Die Aufgabe hat ein besonderes Interesse um deswillen, weil sie sich an die Frage der 200 km Stundengeschwindigkeit der Eisenbahnzüge anlehnt. Demnach war in der Aufgabe vorgeschrieben, dass die Züge mit 200 km Stundengeschwindigkeit in schneller Zugfolge verkehren und aus zwei sechsachsigen Fahrzeugen — einem Triebwagen und einem Anhängewagen — bestehen sollten, die insgesammt mindestens 150 Sitzplätze erhalten sollten. Innerhalb der Stadt sollte die Bahn, um hohe Grunderwerbskosten zu vermeiden, als eiserne Hochbahn und theilweise über die Häuser hinweggeführt werden. Die Bahnsteige des Endbahnhofes sollten in etwa 25 m Höhe über der Fahrbahn der angrenzenden Strassen angeordnet werden. Für die Zu- und Abführung der Reisenden und des Gepäcks waren Wasserdruckhebewerke vorgeschrieben. Der gesammte Höhenunterschied zwischen der Einführungsstelle der Eisenbahn in die Stadt und den Schienenoberkanten des Bahnhofes war zu 60 m angenommen. Dieser Höhenunterschied sollte nutzbar gemacht werden, um einerseits die Züge schnell in Gang zu bringen, andererseits, um deren Anhalten mit thunlichster Vermeidung von Arbeitsverlust und Abnutzung der Schienen und Radreifen zu bewirken. Verlangt war ausser einer Anzahl von Konstruktionszeichnungen und einem Erläuterungsberichte eine überschlägige Ermittelung und zeichnerische Darstellung des Zusammenhanges zwischen Zeit und Geschwindigkeit sowie zwischen Geschwindigkeit und Weg unter Voraussetzung geringsten Zeitaufwandes beim Anfahren und beim Anhalten.

Der Hauptzweck, den der Verein bei Stellung dieser eigenartigen Aufgabe verfolgte, war, ohne zu der Frage der 200 km Stundengeschwindigkeit selbst Stellung zu nehmen, anregend zu wirken, in der zutreffenden Annahme, dass jeder Beitrag, der die Lösung des Problems fördert, von Werth ist. Insgesammt waren vier Lösungen eingegangen, deren durch Eisenbahnbauinspektor Meyer erfolgte eingehende und sachgemässe Kritik demnächst in „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" im Wortlaut veröffentlicht werden wird. Von den eingegangenen Lösungen wurden drei mit Prämien ausgezeichnet. Alle vier Arbeiten werden als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufache dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten bezw. dem sächsischen Finanzministerium vorgelegt werden.

Den 1 200 ℳ betragenden Veitmeyerpreis und die goldene Beuthmedaille erhielt Regierungsbauführer von Glinski in Berlin; Motto: „Sapere, aude et incipe." Die goldene Beuthmedaille erhielten: Regierungsbauführer Aschoff in Charlottenburg (Motto: „Glückliche Reise") und Regierungsbauführer Callenberg in Dresden (Motto: „Was man von der Minute ausgeschlagen, bringt keine Ewigkeit zurück"). Bei Ueberreichung der Auszeichnungen betonte der Vorsitzende mit Genugthuung den Umstand, dass an dem diesjährigen Wettbewerb sich auch ein sächsischer Fachgenosse betheiligt habe.

Zum Schlusse wurde die Schenck'sche Waage zur Ermittelung des Raddrucks bei Lokomotiven (D. R.-P. Nr. 88 885 und 111 125) durch Ingeniör von Voss erläutert. Sie besteht aus einzelnen, höchst gedrängt gebauten Laufgewichtswaagen, die unter die Räder der Lokomotive gebracht werden und mit einander gekuppelt sind. Die Waage hat sich sehr gut bewährt und gestattet eine Wägung nicht nur des ständigen, sondern auch des wechselnden Adhäsionsgewichtes. Sie befindet sich u. a. im Betriebe in der Borsig'schen Lokomotivfabrik in Tegel, in der Eisenbahnhauptwerkstatt zu Oppum sowie in der Werkstatt der pfälzischen Eisenbahn zu Ludwigshafen.

— Der Kanal durch die Landenge von Mittelamerika. Nach einer der „Voss. Ztg." unterm 4. d. Mts. aus Washington zugegangenen Drahtmeldung scheint die Frage einer Durchquerung der mittelamerikanischen Landenge jetzt endlich ihrer so lange und durch so vielfache Zwischenfälle verzögerten Lösung entgegenzugehen. Die Nachricht lautet: „Präsident McKinley übersandte dem Kongress ohne Bemerkungen von seiner Seite den Bericht der Isthmuskanal-Kommission. Die Kommission spricht sich einstimmig für die Nicaragualinie als diejenige Strecke aus, auf welcher der Kanal unter der Beherrschung und Verwaltung und im Eigenthum der Vereinigten Staaten zu betreiben sei. Die Kosten werden auf 200 540 000 D. geschätzt, während die Kosten eines Kanals über die Panamalandenge je nach der gewählten Strecke auf 156 378 258 D. oder 142 342 579 D. zu veranschlagen wären. Der Bericht hebt die verschiedenen Vortheile der Nicaragualinie hervor und betont namentlich den Umstand, dass die Regierungen von Nicaragua und Costarica durch keine von ihnen ertheilten Konzessionen behindert seien, während Columbien durch die der Panamagesellschaft gewährte Konzession gebunden sei. Die Kommission

schlägt für den Bau des Kanals 35 Fuss Tiefe, 150 Fuss Sohlenbreite sowie Schleusen von 740 Fuss Länge und 35 Fuss Breite vor. Der Kanal, dessen Gesammtlänge 186 engl. Meilen betragen würde, soll in 10 Jahren fertig sein.

Die Vorgeschichte des Kanals ist ja im ganzen bekannt. Das Nicaraguaprojekt ist durchaus nicht neu. Schon Nelson wollte vor 120 Jahren den See von Nicaragua durch einen Kanal mit den beiden Ozeanen verbinden. Man hat sich dann in Amerika mit dem Projekt beschäftigt und bereits im Jahre 1825 sandte der geniale Henry Clay, der damals allmächtiger Minister war, eine Kommission nach Nicaragua, die sich an Ort und Stelle über die technische Möglichkeit des Kanals unterrichten sollte. Bis zum Jahre 1876 sind dann im Auftrage der Vereinigten Staaten nicht weniger als 18 verschiedene Kommissionen in Nicaragua gewesen, und erst in jenem Jahre ist es gelungen, einen praktischen Plan auszuarbeiten. Freilich dauerte es darauf wieder länger als zehn Jahre, bis eine Gesellschaft, die „Maritime Canal Company", zusammentrat, welche nach abermaligen, dreijährigen Vorverhandlungen im Jahre 1890 ihre Arbeiten begann. Diese haben sich zunächst darauf beschränkt, an der Mündung des Flusses San Juan del Norte einen Hafendamm und eine Stadt zu bauen. Mit dem Kanalbau war nur eben ein kleiner Anfang gemacht, als das Unternehmen infolge der 1893 von Newyork ausgehenden Finanzkrisis hilflos zusammenbrach. — Von den Einzelheiten des neuen Planes erfährt man zur Zeit noch nichts verlässliches. Doch dürfte durch das Vorgehen des Präsidenten McKinley zunächst die Frage, „ob Nicaragua, ob Panama?" im ersteren Sinne entschieden sein. Ueber das Panamaunternehmen wurden in letzter Zeit in der Presse sehr verschieden lautende Nachrichten verbreitet. Während im „Centralbl. d. Bauverw." auf Grund einer Mittheilung der „Newyork Times" die Sache neuerdings so dargestellt ist, als ob auf der verhängnissvollen Baustelle völlige Ruhe herrscht, berichtet die Wiener „Reform" in ihrem neuesten Hefte, dass die „Compagnie Nouvelle du Canal de Panama", ein von der alten Gesellschaft völlig unabhängiges Unternehmen, dort in den Jahren 1898 und 1899 die Erdarbeiten wieder in Angriff genommen habe (vergl. auch unsere Mittheilungen über den Stand der Sache in Nr. 5 und 16 d. Ztg.). Jedenfalls wird aber das kleine, nur mit unzulänglichen Mitteln (65 000 000 Fr.) ausgerüstete Unternehmen sich wohl oder übel auflösen müssen, sobald die Vereinigten Staaten den Bau der Nicaragualinie in Angriff nehmen, da gegen diese übermächtigen Nebenbuhler ein Wettbewerb ausgeschlossen ist.

— **Düsseldorfer Industrie- und Gewerbeausstellung.** Wie grossartig sich das Unternehmen dieser für 1902 geplanten Ausstellung, mit der auch eine allgemeine deutsche Kunstausstellung verbunden sein wird, gestalten wird, ging aus den Mittheilungen hervor, die der Vorsitzende Geheimerath Lueg-Düsseldorf in einer Sitzung machte, welche die vereinigten Ortsausschüsse Rheinlands und Westfalens im grossen Rathhaussaale zu Düsseldorf abhielten. Danach beläuft sich der Etat in Einnahme und Ausgabe auf 3 700 000 ℳ. Die grosse Maschinenhalle bedeckt einen Flächenraum von 14 500qm. Dieser Platz ist gemäss den eingelaufenen Anmeldungen nicht allein ganz besetzt, sondern es haben für Maschinenanmeldungen auch noch 9 000 qm aus der Industriehalle zur Verfügung gestellt werden müssen. 6 500 PS. werden den „Berl. N. Nachr." zufolge auf dem Ausstellungsplatze in Elektrizität umgewandelt und zu Kraft- und Beleuchtungszwecken verwendet werden. Grossartige Rheinufer- und Brückenbeleuchtungen sind geplant, wofür das Ausstellungsgelände sehr günstig liegt, da es 2 km Rheinfront hat. Die staatlichen Behörden fördern das Unternehmen in jeder Richtung; die fünf Eisenbahndirektionen Rheinlands und Westfalens wie die Rheinstrombauverwaltung werden sich an der Ausstellung mit sehenswerthen Objekten betheiligen. Man rechnet mit einer Zahl von 3 000 000 Besuchern, d. h. 80 000 Besuchern für jeden Tag. Die Verkehrsmittel der Stadt Düsseldorf und der Staatsbahn werden darauf eingerichtet, einem solchen Fremdenverkehr gewachsen zu sein.

Bücherschau.

— **Katechismus der Einrichtung und des Betriebes der Lokomotive** (Eilzugs-, Personen-, Lastzugs-, Berg-, Strassen-, Tramwaylokomotiven, automatische Bremsen) für Lokomotivführer, Bahnbeamte, Studirende technischer Fachschulen sowie zur populären Belehrung für Gebildete jedes Standes. Verfasst von Georg Kosak, emer. Professors der Landesfachschule für Maschinenwesen in Wiener-Neustadt, k. k. Prüfungskommissärs für Lokomotivführer usw., derzeit k. k. staatlich beeideten Sachverständigen für Maschinenbau für Graz und Umgebung. Mit 37 Holzschnitten, 5 Tafeln und dem Bilde George Stephenson's. Kesselgesetze für Deutschland und Oesterreich. 7. vermehrte und verbesserte Auflage (13., 14., 15. Tausend). Preis: geh. 4 Kr. = 4 ℳ.; geb. 4 Kr. 50 h = 4.50 ℳ. Wien, Spielhagen und Schurich, Verlagsbuchhandlung, I., Kumpfgasse 7.

Dass die Auflage des Buches bereits ins 13. bis 15. Tausend geht, spricht für den grossen Anklang, den es — vornehmlich in Deutschland und Oesterreich — gefunden hat. Dass es ins italienische, englische, ungarische und czechische übersetzt worden ist, bekundet seine Verbreitung auch ausserhalb der deutsch sprechenden Landestheile.

Der Verfasser hat das Buch fortlaufend auf der Höhe gehalten. So ist die Westinghousebremse eingehend beschrieben und abgebildet. Gegen die 6. Auflage sind hinzugekommen Abschnitte über die Materialien für den Lokomotivbau, die Hardybremse; Lokomotiven für städtische Bahnen; die Ausführung verschiedener Ausbesserungsarbeiten an Lokomotiven; die erste Hilfe bei Unfällen und Verletzungen während der Fahrt; das deutsche Kesselgesetz usw. Dafür musste, um den Umfang des Buches nicht zu sehr anwachsen zu lassen, der frühere Abschnitt über die Geschichte der Erfindung und Entwickelung der Lokomotive jetzt ausfallen.

Der Inhalt zerfällt in sieben Abschnitte, betreffend allgemeine Vorbegriffe über Wesen und Verwendung des Dampfes, Beschreibung der Lokomotive in ihren verschiedenen Formen, ihren Betrieb, die dabei auftretenden Gefahren und Vorsichtsmaassregeln dagegen, die Anforderungen und Verpflichtungen, denen der Führer entsprechen muss, Abhilfe bei Unglücksfällen und Beschädigungen des Dienstpersonals; schliesslich bringt ein Anhang Gesetze, Anweisungen usw.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 6,20 km lange Strecke Köppelsdorf-Oberlind-Neuhaus (Kreis Sonneberg) der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 15. Dezember d. J. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden ist, sowie die am gleichen Tage für den Güterverkehr eröffnete 1,047 km lange Strecke Bobrek-Karf der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Satzungen des Vereins.

Die auf Grund der Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung neu bearbeiteten Satzungen des Vereins, welche am 1. Januar 1901 in Kraft treten werden, sind erschienen und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

Nachtrag II zu dem Vereins-Wagenübereinkommen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 ist der II. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen ausgegeben worden. Durch denselben ist der I. Nachtrag zu dem genannten Uebereinkommen aufgehoben worden.

Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Zufolge Beschlusses der am 11. September d. J. in Strassburg i. E. abgehaltenen Vereinsversammlung wird der Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke vom 1. Januar 1901 ab monatlich dreimal erscheinen. Demzufolge werden alle bis zum 1., 10. und 20. eines jeden Monats im Vereinsbüro eingehenden Anmeldungen in dem nächsten nach diesen Daten erscheinenden Anzeiger Aufnahme finden.

Eröffnung der Personenhaltestelle Libric für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr auch während der Winterperiode.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Cercan-Wran zwischen den Stationen Dawle und Wran gelegene Personenhaltestelle Libric, deren Eröffnung nur für die Sommerperiode in Nr. 69 S. 1054 d. Ztg. mitgetheilt

worden ist, ist am 20. Dezember d. J. auch für die Winterperiode eröffnet worden und wird demzufolge fortan während des ganzen Jahres dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr dienen.

Aenderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Die an der Strecke Coburg-Lauscha gelegene Haltestelle Köppelsdorf hat die Bezeichnung Köppelsdorf-Oberlind erhalten.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 63 (a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Vereinskilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster), je der Nachtrag II zu den Kilometerzeigern Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), je der Nachtrag III zu den Kilometerzeigern Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle a/S.) und Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg), der Nachtrag IV zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 54 (königl. württembergische Staatseisenbahnen) und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag XII. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 63 wird der im März 1900 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben ist das Vereins-Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg); ferner ist zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VI erschienen. Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35 wird das im März 1899 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3957 vom 4. Dezember d. J. an den bisherigen Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses und die bisherigen vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend die Satzungen des Vereins (abgesandt am 14. Dezember d. J.).

Nr. 3965 vom 5. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 11. Dezember d. J.).

Nr. 3966 vom 5. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. Dezember d. J.).

Nr. 3971 vom 6. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 10. Dezember d. J.).

Nr. 3976 vom 8. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Nr. 3990 vom 8. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Nr. 4022 vom 12. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 15. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Güterverkehrs auf der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach.

Am 18. Dezember d. J. wird die von der Station Möckmühl der königl. württb. Staatseisenbahn abgehende, 39,0 km lange schmalspurige Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach mit den Stationen

Möckmühl, Ruchsen, Widdern, Olnhausen, Jagsthausen, Berlichingen, Schönthal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gommersdorf, Krautheim, Klepsan und Dörzbach

zunächst für den Güterverkehr von Wagenladungen, Stückgütern, Eilgütern und Expressgütern eröffnet.

Die Eröffnung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und lebenden Thieren, welche erst später erfolgen kann, wird noch besonders bekannt gemacht.

Fahrzeuge, welche nur an den Stirnseiten der Wagen eingeladen werden können, sowie Sprengstoffe werden zur Beförderung nicht angenommen.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, sowie der für den Verkehr auf der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach gültigen besonderen Bestimmungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I[3] von der königlich württembergischen und der grossherzoglich badischen Regierung genehmigt worden.

Der Tarif selbst mit diesen Bestimmungen kann von unserer Bahnverwaltung in Dörzbach zum Preise von 1 ℳ bezogen werden.

Die örtliche Leitung des Betriebes der Nebenbahn erfolgt durch die Bahnverwaltung in Dörzbach und sind an diese alle auf Betriebs- oder Verkehrsangelegenheiten bezughabenden Schriftstücke zu richten.

Heilbronn, den 15. Dezember 1900. (3150)
Der Vorstand der Nebenbahn
Möckmühl-Dörzbach.
Kökert.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen, nordöstliche Linien.

Die Verkehrsstörung der restlichen Theilstrecke Lanczyn Delatyn, der am 12. Juli l. J. wegen Hochwasser unterbrochenen Lokalbahn Kolomea-Delatyn, wurde am 13. Dezember l. J. behoben.

Wien, am 14. Dezember 1900. (3151)
Der Direktor.

3. Güterverkehr.

Russisch-westpreussischer Getreideverkehr über Mlawa.

Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1900/1. Januar 1901 wird in der Zeit vom 1./14. September bis zum 30. April/13. Mai jeden Jahres die Fracht für die Beförderung von Getreide usw. von der Haltestelle Jetkary der Rjasan-Uralsker Bahn nach Danzig und Neufahrwasser nach den Frachtsätzen der hintergelegenen Station Lopuchowka berechnet.

Danzig, den 14. Dezember 1900. (3152)
Die Direktion
der Marienburg Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. wird die zwischen den Stationen Graudenz und Gruppe des Direktionsbezirks Danzig gelegene Haltestelle Dragass mit den Frachtsätzen der Station Graudenz in obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 14. Dezember 1900. (3153)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1901 tritt ein neuer Anhang I zum schlesisch-sächsischen Gütertarif, enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg der südnorddeutschen Verbindungsbahn in Kraft; der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachtrag I wird hierdurch aufgehoben.

Der neue Tarif enthält für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Frachtsätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen.

Ausserdem ist die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene Dubenskogrube neu in den Tarif aufgenommen.

Die im Theil II des bisherigen Tarifs für Ebersbach trans. und Warnsdorf trans. enthaltenen ermässigten Frachtsätze kommen zur Aufhebung. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 31. Januar 1901 in Kraft. Druckabzüge des neuen Tarifs sind zum Preise von 50 ₰ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 15. Dez. 1900. (3154)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-pfälzischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 sind auf Seite 4 des Nachtrages IV folgende Entfernungen richtig zu stellen:

München-Laim-Grünstadt
auf . . . . 413 km

München Ostbhf. - Grünstadt auf . . . . . . 422 km
München, den 15. Dezember 1900. (3155)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Am 1. Februar 1901 tritt je ein neuer Ausnahmetarif für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf und für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr nach Wien St. E. G. (Arsenal) in Kraft, durch welche die gleichnamigen Tarife vom 1. September 1898 bezw. 1. September 1897 aufgehoben werden.

Die neuen Tarife bringen direkte Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene „Dubenskogrube" sowie für eine Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen.

Druckabzüge des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 60 Heller oder 60 ₰ bezw. 15 Heller oder 15 ₰ käuflich zu haben.

Kattowitz, den 14. Dezember 1900. (3156)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. Dezember d. J. treten die Nachträge VII zu den Heften B 1, B 3 und B 4 sowie VIII zum Heft B 2 vom 1. April 1895 in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen Heisingen, Horst i/W., Hugo, Isselburg-Ascholt, Rhynern und Vogelheim des Direktionsbezirk Essen, Eil- und Frachtstückgutsätze für die Station Laer, Aufnahme der Station Isselburg-Ascholt in den Ausnahmetarif 11 für Eisen und Stahl und Berichtigungen.

Elberfeld, den 13. Dezember 1900. (3157)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II (Breslau, Kattowitz, Posen), Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif (Gruppe II/III), schlesisch-sächsischer Verbandsgütertarif.

Vom 1. Januar 1901 ab werden in den oben bezeichneten Gütertarifen für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) russischer Herkunft Transitfrachtsätze von Kattowitz und Schoppinitz R. O. U. E. unter gewissen Bedingungen eingeführt, worüber die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

Breslau, am 8. Dezember 1900. (3158)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. sind an Stelle der Entfernungen und Sätze für Mainz Ctrbhf. und Worms neue getreten, worüber die betheiligten Stationen Aufschluss ertheilen.

München, im Dezember 1900. (3159)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1901 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, sowie der Ausnahmetarife.

München, den 15. Dezember 1900. (3160)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1901 kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 15 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für neu in den Verband aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt und Magdeburg, der Nordhausen-Wernigeroder und der Südharz-Eisenbahn, gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Wieren-Triangel, sowie Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen.

Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Hannover, den 13. Dezember 1900. (3161)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im ostdeutschen Gütertarif wird die Entfernung Morgenroth - Grube Vaterland von 467 auf 417 km abgeändert.

Bromberg, den 12. Dez. 1900. (3162)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. treten im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppen I/III) für die Beförderung von Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteinen) und Rohbraunkohle bei gleichzeitiger Aufgabe von 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation neue Frachtsätze von Alt-Ranft, Fürstenberg a. O. und Pillgram nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig in Kraft.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 14. Dez. 1900. (3163)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1901 ist auf Seite 48 des Tarifs, Theil II, bei Eislingen im Ausnahmetarif Nr. 15 der Frachtsatz 2,77 [23] und am Fusse der Seite die Bemerkung:

„[23]) Nur gültig für Petroleumnaphta (Rohbenzin)"

nachzutragen.

München, den 15. Dez. 1900. (3164)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Dingolfing in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Petroleum einbezogen.

Die Frachtsätze für Dingolfing sind durch Anstoss von 0,18 ℳ für 100 kg an die bezüglichen Ausnahmefrachtsätze für Landshut zu bilden.

München, den 15. Dez. 1900. (3165)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1901 treten im Verkehre mit den Stationen der niederländischen Staatsbahn der Linie Herzogenrath-Sittard einerseits und den Stationen der Linie Deutz-Urbach b. Cöln-Niederlahnstein des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cöln andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Cöln, den 12. Dezember 1900. (3166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Backsteinen, feuerfesten Steinen und feuerfester Erde in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Stationen Cassel (Ober- und Unterstadt) nach den Stationen Antwerpen (Bassins und Entrepôt) transit und Antwerpen (Sud Quais) transit der Frachtsatz von 12,72 Fr. für 1 000 kg in Kraft.

Cöln, den 13. Dezember 1900. (3167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif, Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. wird die Station Katzhütte des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif 14 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren — Nachtrag XIX, Seite 16/21 — mit den gleichen Frachtsätzen, wie solche für die Station Lauscha vorgesehen sind, aufgenommen.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 13. Dezember 1900. (3168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 7 für Getreide.

Mit Gültigkeit vom 19. Dezember 1900/1. Januar 1901 wird in der Zeit vom 1./14. September bis zum 30. April/13. Mai jeden Jahres die Fracht für die Beförderung von Getreide usw. von der Haltestelle Jetkary der Rjäsan-Uralsker Bahn nach Königsberg, Königsberg Pregelbahnhof der ostpreussischen Südbahn, sowie dem Königsberger Lagerhause, daselbst, Pillau und nach Königsberg Kaibahnhof der Staatsbahn nach den Entfernungen und Frachtsätzen der hintergelegenen Tarifstation Lopuchowka berechnet.

Direktion (3169H&V)
der ostpreussischen Südbahn.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. tritt für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5 a — von Ueckermünde nach Pankow-Schönhausen, Blankenburg bei Berlin, Buch, Zepernick, Bernau und Biesenthal ein Ausnahmefrachtsatz von 0,39 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 12. Dezember 1900. (3170)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Im südostpreussischen Gütertarif treten mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze, die dem Rohstofftarif (Ausnahmetarif 2) entsprechen, für die Beförderung von Schnitzen, auch gedörrten und getrockneten, Schnitzabfällen und Köpfen von Rüben in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen im Verkehr von Rastenburg nach Angerburg, Buddern,

Darkehmen, Gurnen, Neuhausen i/Ostpr., Nordenburg, Norkitten, Perlswalde und Wandlacken in Kraft.

Für die Anwendung obiger Frachtsätze, sowie der mit Gültigkeit vom 1 September d. J. eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Rüben von den vorgenannten Staatsbahnstationen nach Rastenburg gelten auch die einschlägigen Bedingungen des Rohstofftarifs in betreff der Zugrundelegung des Ladegewichts der gestellten Wagen für die Frachtberechnung.

Königsberg, 12. Dezember 1900. (3171)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs).

Im thüringisch - hessisch - sächsischen Güterverkehre erhält der Absatz 5 c des Waarenverzeichnisses („Torf und Torfkohle, auch gepresst") vom 1. Januar 1901 ab folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Erfurt, den 12. Dezember 1900. (3172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 kommt für Seifensiederfluss (Seifensieder-Unterlauge, auch konzentrirt, Abfallwasser der Seifenfabrikation) bei 10 t Ladungen zwischen Königgrätz Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. und Breslau Oberschl. und Märk.-Freiburger Bahnhof der direkte Frachtsatz von 74 ₰ und Breslau Oderhafen und Oderthorbahnhof von 76 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 14. Dezember 1900. (3173)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreich-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Hawran nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Mineralwasser von Hawran, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, nach Paris (Douane und Reuilly) nachstehende Frachtsätze berechnet:

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens	
5 000	10 000
Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	
Francs Gold für 1 000 kg	
71,50	65,50

Ausserdem wird eine Einschreibegebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gunsten der französischen Ostbahnen erhoben.

Wien, am 10. Dezember 1900. (3174)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch - schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der königlich preussischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1901 tritt ein neuer Ausnahmetarif — Heft A und B — in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. September 1898 — Heft A und B — **aufgehoben wird.**

Der neue Tarif bringt für eine Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1901 in Kraft.

Druckabzüge des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 10 ₰ = 12 Heller für das Stück erhältlich.

Kattowitz, den 13. Dezember 1900. (3175)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenb.-Verband.
Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Erneuerung ermässigter Frachtsätze.

Die Gültigkeit der im Tarifhefte 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes, u. zw.: im Anhange zum III Nachtrage vom 1. Juni 1899 bezifferten Frachtsätze für „Schafwollgarn

a) in Mengen unter 5 000 kg pro Frachtbrief,
b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Wagen und Frachtbrief"

wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901, erstreckt.

Wien, am 12. Dezember 1900. (3176)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)
Theil II, Heft 2.
Einführung einer Dienstanweisung Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 gelangt eine Dienstanweisung Nr. 1 zur Einführung, welche Frachtsätze für Getreide und Mais nach Stationen der königl. bayerischen und königl. württembergischen Staatsbahnen etc. enthält.

Wien, am 8. Dezember 1900. (3177)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Hohlglaswaaren.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von ordinären Hohlglaswaaren (mit Ausnahme von Glasballons) nachstehende Frachtsätze zur Einführung gebracht, und zwar:

Von	nach Paris-Douane	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens	
	5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Erdweis . .	83,25	62,95
Gratzen . .	82,15	62,85

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I Abtheilung B für den österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 7. Dezember 1900. (3178)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Betreffend die Tarife Theil III, Heft 1 und 2.

Die Frachtsätze der in der Ueberschrift bezeichneten Tarife gelten nur für solche Sendungen, die nach französischen Stationen bestimmt sind.

Auf Sendungen, welche, nachdem sie das ausserfranzösische Gebiet verlassen haben, nach Deutschland wieder zurückbefördert werden, finden diese Tarife demnach keine Anwendung.

Wien, am 7. Dezember 1900. (3179)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tariftheil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898.
Einführung des Nachtrages V.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1901 tritt zum Tariftheil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält u. a. die Einbeziehung von österr. und deutschen Stationen in verschiedene Ausnahmetarife, Frachtsätze für Artikel der Ausnahmetarife 12/e und 12/f im Verkehre nach Deutschland, endlich Abänderungen und Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Dezember 1900. (3180)
K. k. österreich. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für die Beförderung von Zuckerrübensamen im vorbezeichneten Eisenbahnverband als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly) und	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	Kilogramm	
	5 000	10 000
	für jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (St. E. G.)	94,06	83,80
Krzenowitz (K. F. N. B.) . . . . . / Krzenowitz T. B. (St. E. G.)	93,21	82,95

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen, enthalten

im Tariftheile I, Abtheilung A und B für den österreichisch - ungar. - französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 7. Dezember 1900. (3181)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Neue Verbandstarife bezw. Gültigkeitsverlängerung der bestehenden Verbandstarife.

Nachdem die in Nr. 85 dieses Blattes vom 31. Oktober 1900 unter laufender Nr. 2713 verlautbarte Einführung des neuen Tariftheiles I, Abtheilung B, sowie des neuen Tariftheiles II, Heft 1 mit 1. Januar 1901 nicht erfolgt, bleiben die in der vorbezeichneten Kundmachung angeführten, derzeit bestehenden Verbandstarife noch bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 13. Dezember 1900. (3182)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E—5 und 6 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B für Oesterreich-Ungarn treten ab 1. Januar unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Wien K. F. N. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . .	104 ₰
„ Wien St. E. G. nach Bodenbach trs. St. E. G.	
„ Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . .	
„ Wien K. F. J. B. nach Tetschen trs. Oe. N. W. B. . .	
„ Wien K. F. J. B. nach Bodenbach trs. St. E. G. . .	

Wien, am 12. Dezember 1900. (3183)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Eiern (Geflügeleiern) von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien) nach Paris Douane und Paris Reuilly.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901, gelangen für die Beförderung von Eiern (Geflügeleiern) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg, b) 10 000 kg

für den Frachtbrief und Wagen auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, des Tarif-Theiles I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von den Stationen		nach Douane — Paris — Reuilly 5 t	10 t	5 t	10 t
		Francs pro 1000 kg			
a) der k. k. österr. Staatsbahnen	Innsbruck	70,45	59,75	70,40	59,70
	Leoben	86,85	74,95	86,80	74,90
	Nussdorf	93,85	80,35	93,80	80,30
	Obernberg-Altheim	84 65	72,15	84 60	72,10
	Ried	85,55	73,35	85,50	73,30
	Sigmundsherberg	94 55	80,95	94,50	80,90
	Wels	85,55	73,45	85,50	73,40
	Wien I K. E. B. (Westbhf.)	93,75	80,15	93,70	80,10
	Wien II K. F. J. B.	94,55	80,95	94 50	80 90
b) der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linie)	Fridau	95,05	82,15	95,00	82,10
	Innsbruck	70,45	59,75	70,40	59,70
	Leoben	86,85	74,95	86,80	74,90
	Littai	93,45	80,55	93,40	80,50
	Marburg	93,45	80,55	93,40	80,50
	Pöltschach	94,65	81,75	94,60	81,70
	Pössnitz	93,75	80,75	93,70	80,70
	Rann	95 65	83,55	95,60	83,50
	Steinbrück	93,75	81,75	93,70	81,70
	Videm-Gurkfeld	95,05	82,95	95,00	82,90

Für das Auf- und Abladen der Sendungen auf die Eisenbahnwagen bezw. von denselben gelten folgende Bestimmungen:

Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg obliegt das Aufladen in den österreichischen Stationen der Eisenbahn; hierbei steht es derselben zu, das zur Verladung in einen Wagen mit einem Frachtbriefe zu übernehmende Quantum nach ihrem Ermessen zu bestimmen.

Wenn die Partei den übrig bleibenden Theil der Sendung zur Aufgabe bringen will, so muss sie für diesen Theil einen besonderen Frachtbrief beibringen.

Das Abladen in Paris ist von der Partei zu bewirken.

Das Auf- und Abladen der Sendungen in Mengen von 10 000 kg ist Sache der Absender bezw. Empfänger.

Wien, am 13. Dezember 1900. (3184)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Tarif-Theil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.

Erneuerung ermässigter Frachtsätze.

Die Gültigkeit der in den Tarifheften 2 und 4 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes, u. zw. der im Nachtrag III vom 1. Juni 1899 zum Tarifhefte 2 enthaltenen Frachtsätze des „Anhanges", bezw. der im Tarifhefte 4 vom 1. Oktober 1899 enthaltenen Frachtsätze des „1. Anhanges" — in beiden Fällen für „Eilgut gewöhnliches" bei Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten — wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901, erstreckt.

Wien, am 12. Dezember 1900. (3185)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Frachtsätze für Nüssetransporte nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof), welche von Perigueux proveniren.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31 Dezember 1901, werden für die Beförderung von Nüssen mit Herkunft von Perigueux (Station der Orléansbahn) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg} pro Frachtbrief und
b) 10 000 „ } Wagen,

sowie Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles I, Abtheilung A und B vom 1. Januar 1893 bezw. vom 1. Januar 1901 des österreichisch - ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof) — bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Bregenz trans.	33,60	33,60
Buchs trans.	33,60	33 60
Lindau trans.	33,60	33,60
Romanshorn trans.	37,40	36,60

Diese Frachtsätze finden Anwendung:

1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen von Perigueux, welche in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn zur Umkartirung gelangen;
2. auf Transporte ab Perigueux, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof) reexpedirt werden.

Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn begleitet haben und aus welchen ersehen werden muss, dass die Sendungen

thatsächlich aus Perigueux stammen, nachzuweisen

Wien, am 13. Dezember 1900. (3186)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen - Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Einführung ermässigter Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 gelangen für Kohlen, mineralische, Koks und Briketts bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen - Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891 an Stelle der in diesem Ausnahmetarife für nachbenannte Stationsverbindungen enthaltenen Sätze nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach	von		
	Littitz und Nürschan	Radnitz Rokitzan und Stupno-Bras	Staab und Stankau
	Kronen für 10 000 kg		
Bludenz . . .	139,4	149,4	136,4
Bregenz und Lochau . . .	127,6	137,6	124,6
Buchs	138,8	148,8	135,8
Dornbirn . . .	130,2	140,2	127,2
Feldkirch . . .	135,0	145,0	132,0
Frastanz . . .	136,0	146,0	133,0
Götzis	132,6	142,6	129,6
Hard-Fussach .	129,2	139,2	126,2
Hohenems . .	131,6	141,6	128,6
Lauterach . .	128,6	138,6	125,6
Lustenau . . .	130,0	140,0	127,0
Nendeln . . .	137,4	147,4	134,4
Nenzing . . .	137,2	147,2	134,2
Rankweil . . .	134,2	144,2	131,2
St. Margrethen .	130,4	140,4	127,4
Schaan-Vaduz .	138,2	148,2	135,2
Schwarzach . .	129,4	139,4	126,4
Strassenhaus .	138,4	148,4	135,4
Lindau (Stadt- u. Rangirbhf.) .	127,6	137,6	124,6

Wien, am 5. Dezember 1900. (3187)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch - französischer Eisenbahnverband.

Tarif für die Beförderung von Chlorbaryum von Aussig nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 wird für die Beförderung von Chlorbaryum in Fässern oder Säcken von Aussig, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, nach Paris (Douane, Reuilly und La Villette) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen der Frachtsatz von 53,15 Frcs. Gold für 1000 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 7. Dezember 1900. (3188)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch- französischer Eisenbahnverband.

Erneuerung direkter Frachtsätze für Kaolintransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 werden für die Beförderung von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze berechnet:

Von	nach			
	Belfort	Paris-Douane	Paris-Reuilly	Robert Espagno
	Francs Gold pro 1 000 kg			
Dobran . . .	20,45	28,35	28,55	24,05
Kasniau . . .	20,65	28,55	28,75	24,25
Nürschan . .	19,55	27,45	27,65	23,15
Ober-Bris . .	20,45	28,35	28,55	24,05
Pilsen	20,15	28,05	28,25	23,75
Pilsen - Skodawerke . . .	20,21	28,11	28,31	23,81
Podersam . .	22,05	29,95	30,15	25,65
Prestitz . . .	20,15	28,05	28,25	23,75
Rudig	21,95	29,85	30,05	25,55
Staab	19,25	27,15	27,35	22,85
Stankau . . .	19,05	26,95	27,15	22,65
Tremaschna .	20,45	28,35	28,55	24,05
Tuschkau-Kosolup . .	20,30	28,25	28,40	23,90

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I Abtheilung A und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 13. Dezember 1900. (3189)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif - Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Erneuerung ermässigter Frachtsätze.

Die Gültigkeit der im Tarifhefte 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes, und zwar im Anhange zum III. Nachtrage vom 1. Juni 1899 bezifferten Frachtsätze für „Frachtgüter aller Art“ bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901, erstreckt.

Wien, am 12. Dezember 1900. (3190)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1893.

Einbeziehung der Stationen Horst i. Westf., Hugo und Neumühl der königl. Eisenbahndirektion Essen in den Ausnahmetarif Nr. 16/a und b (für Koks).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1901 werden die Stationen: Horst i. Westf., Hugo und Neumühl der königl. Eisenbahndirektion Essen in die Ausnahmetarife Nr. 16/a und 16/b (für Koks) des Tarifes Theil II, Heft 2 für den obbezeichneten Eisenbahnverband einbezogen.

Es ist demzufolge nachzutragen:

a) auf Seite 362 dieses Tarifheftes in Schnitt-Tafel A.:

Von	Eisenbahn-direktions-bezirk	bis zum Schnittpunkte
		für 100 kg in Mark
Horst in Westfalen	Essen	1,005
Hugo . . .	Essen	0,995
Neumühl .	Essen	1,025

b) auf Seite 364, unter II, Stationstarife:

Von	Eisenbahndirektionsbezirk	nach Adamsthal, Blansko, Brünn St. E. G., Floridsdorf Jedlesee Oe. N. W. B., Nussdorf k. k. St. B., Schimitz St. E. G., Wien I (K. E. B.) Westbhf. k. k. St. B., Wien II (K. F. J. B.) k. k. St. B., Wien Nordbahnhof K. F. N. B., Wien Nordwestbahnhof Oe. N. W. B., Wien Staatsbahnhof, St. E. G.
		für 100 kg in Mark
Horst in Westfalen	Essen	1,995
Hugo . . .	Essen	1,995
Neumühl .	Essen	1,985

c) auf Seite 63 des Nachtrages IV vom 1. Juli 1900 zum Tarifheft 2 im Ausnahmetarif 16/b (Koks- und Hochofenzwecken):

Von	Eisenbahn-direktionsbezirk	nach	
		Königshof k. k. St. B.	Kladno B. E. B.
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Horst in Westfalen	Essen	1,65	1,47
Neumühl .	Essen	1,68	1,49

Wien, am 13. Dezember 1900. (3191)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Melnik-Mseno.

(Im Betriebe der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.)

Mit 1. Januar 1901 tritt zu dem vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Gebührentarif Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen für den Elbeumschlag in Melnik.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direktion erhältlich.

Wien, am 15. Dezember 1900. (3192)

Die Direktion
der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn,
als betriebsführende Verwaltung
der Lokalbahn Melnik-Mseno.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung des Nachtrages V zu dem Tarif, Theil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisepäck, Expressgut und Hunden.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 gelangt der Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österr. Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält geänderte Bestimmungen für die Abfertigung von Musterkoffern.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 30 Hellern für das Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 11. Dezember 1900. (3193)

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Porzellanisolatoren, Schraubenstützen und Draht für Telegraphenzwecke für die königlichen Eisenbahndirektionen Breslau, Posen und Kattowitz ist zu vergeben.

Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Telegraphenmaterialien“
bis zum Eröffnungstermin, am 14. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 2 des hiesigen Empfangsgebäudes zur Einsicht aus und können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, im Dezember 1900. (3194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländische Nordostbahngesellschaft.
Die Lieferung von
65 000 kg Unterlagsplatten,
100 000 „ Hakennägeln,
35 000 „ Schraubenbolzen mit Muttern und
60 000 „ Stück Federringen
soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung in vier Loosen vergeben werden.

Das Bedingungsheft nebst Zeichnung ist vom Büreau der Gesellschaft in Zwolle (Holland) gegen postfreie Zusendung von 1 fl. (Holl. Ct.) zu beziehen.

Angebote sind bis Sonnabend, 5. Januar 1901, Nachmittags 2 Uhr (westeuropäische Zeit) im obengenannten Büreau einzureichen.

Telegrammadresse der Gesellschaft: „Nols“, Zwolle, Holland. (3195RM)

Niederländische Nordostbahngesellschaft.
Die Lieferung von
7 000 000 kg Schienen und
300 000 „ Laschen
soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Das Bedingungsheft nebst Zeichnung ist vom Büreau der Gesellschaft in Zwolle (Holland) gegen postfreie Zusendung von 1 fl. (Holl. Ct.) zu beziehen.

Angebote sind bis Freitag, 11. Januar 1901, Nachmittags 1 Uhr (westeuropäische Zeit) im obengenannten Büreau einzureichen.

Telegrammadresse der Gesellschaft: „Nols“, Zwolle, Holland. (3196RM)

Verding.
Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A. 3817 t Laschen, 1500 Stück Uebergangslaschen, 302 560 Stück Hakenplatten, 604 000 Stück Unterlagsplatten, 520 000 Stück Klemmplatten, 50 000 Stück Spurplättchen, 112 500 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 678 t Weichenplatten und ungelochte Unterlagsplatten, 1 000 Stück Drehstühle.

Gruppe B. 116 t Hakennägel, 842 t Schwellenschrauben, 311 t Hakenschrauben, 983 t Laschenschrauben, 70 t Weichenschrauben.

Gruppe C. 630 000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 234 000 Stück Federringe, 1100 Stück Weichenböcke.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3,50 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 0,60 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstage, am 5. Januar 1901, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 30. Januar 1901. (3197)

Essen (Ruhr), den 14. Dezember 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.
Der Bedarf an Werkhölzern für das Betriebsjahr 1901 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Vergebung kommen. Gegenstandsverzeichnisse und Lieferungsbedingungen können gegen Erstattung von 30 ₰ von der Direktionskanzlei dahier bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Verdingung von Werkhölzern pro 1901“ sind verschlossen bis 31. Dezember l. J., Mittags 12 Uhr, portofrei hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist: drei Wochen. (3198)

Ludwigshafen a/Rh., 12. Dezember 1900.
Die Direktion.
v. Lavale.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von
3 000 m Segeltuch, 1,2 m breit,
6 000 „ „ 2,7 „ „
6 000 „ „ 3,0 „ „

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift
„Verdingung 2. Januar 1901“
versehen, spätestens
Mittwoch, den 2. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Das Muster liegt bei uns zur Einsicht auf.

Eine Versendung desselben findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 12. Dez. 1900. (3199)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von
150 t Repsmaschinen- und Lampenöl.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift
„Verdingung 28. Dezember 1900“
spätestens bis
Freitag, den 28. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 12. Dez. 1900. (3200)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1901 für die königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: 399 Achswellen für Wagen und Lokomotiven, 4 Radgerippe, 2004 Radreifen aus Tiegelflussstahl für Lokomotiven, 134 Flussstahl-Scheibenräder für Bahnmeisterwagen.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 4. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 26. Januar 1901. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen **75 Pf.** (von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden) vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Hannover, den 14. Dez. 1900. (3201)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Bahnmeister
gesucht mit guter theor. und prakt. Vorbildung. Anstellung nach 4 monatl. Probezeit und Ablegung der Prüfung mit 1400 ℳ Anfangsgehalt und Wohnungsgeldzuschuss. Dienstzeit bei andern Verwaltungen wird bei Festsetzung des Gehalts berücksichtigt und Prüfung der preuss. Staatsbahnen anerkannt. — Meldungen mit Lebenslauf und Vorlage der Zeugnisse bei
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Dortmund. (3202)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 100 | 22. Dezember 1900. | XL. Jahrgang.

Inhalt.

Wegen der Weihnachtsfeiertage erscheint die nächste Nummer erst am 29. d. Mts.

Stand des Eisenbahnbaues in Afrika 1900.

Afrika hat gegenwärtig etwa 21 400 km Eisenbahnen, davon etwa 19 000 km im Betriebe, die übrigen im Bau; es nimmt gleichwohl bezüglich des Eisenbahnbaues unter allen Kontinenten, obschon an Grösse der dritte, die letzte Stelle ein. Dieses darf nicht Wunder nehmen, da Afrika noch bis vor etwa 30 Jahren als der dunkle Erdtheil angesehen wurde, dessen Küstengebiete im Norden und Süden wohl schon bekannt und europäischem Handel und Verkehr zugänglich waren, über dessen äquatorialen Theil jedoch, abgesehen von schmalen Küstenstreifen, man sich noch in völliger Unkenntniss befand. Schlossen ihn doch im Norden und Süden mehr oder weniger ausgedehnte unwegsame Binnenräume ab, und war ein Eindringen von Osten oder Westen ungemein erschwert durch den Mangel schiffbarer Wasserläufe, die Afrika in seinen grossen Strömen wohl besitzen könnte, wenn sie nicht, von zahlreichen Wasserfällen und Stromschnellen durchsetzt, für die Schifffahrt nur abschnittsweise zu benutzen wären; letzteres auch nur insoweit, als die oft und schnell wechselnden Wasserstände solches gestatten.*)

Europäische Herrschaft und europäischer Einfluss hatten bis vor etwa 30 Jahren nur in einzelnen Ländergebieten Nordafrikas, Algerien und Aegypten, sowie in den Kapländern Südafrikas festen Fuss fassen und zur Geltung gelangen können. Im übrigen war nur an verschiedenen mehr oder weniger ausgedehnten schmalen Küstenstreifen Europa durch Kolonialbesitz oder Handelsniederlassungen vertreten. Als in Europa vor etwa 50 Jahren die Eisenbahnen anfingen, sich weiter zu entwickeln und sie sich in Nordamerika zur Erschliessung ausgedehnter, noch unkultivirter, aber kulturfähiger Gebiete bereits als ein hochwichtiges Hilfsmittel erwiesen hatten, das durch Wege- oder Strassenbau gar nicht zu ersetzen sei, hatte sich in den vorgenannten drei Ländergebieten Afrikas das Bedürfniss nach Eisenbahnen ebenfalls geltend gemacht.

Algerien konnte damals als endgültig unterworfen angesehen werden, also durfte man den im Hinblick auf die amerikanischen Erfolge verschiedentlich bereits beantragten Eisenbahnkonzessionen näher treten, um so der Einführung europäischer Kultur Vorschub zu leisten.

In Aegypten war es zunächst der Ueberlandverkehr von Alexandrien über Kairo nach Suez und umgekehrt, der, bisher fast nur angewiesen auf die das Nildelta durchziehenden für Last- und Reitthiere geeigneten Kanaldämme, dringend einer Erleichterung und Beschleunigung bedurfte, die nur durch den Eisenbahnbau zu erreichen war. Ausserdem handelte es sich um eine Erleichterung des Verkehrs zwischen den Hauptorten des Nildeltas und um eine Erschliessung Oberägyptens.

Im Kaplande galt es, für die in dem nächstgelegenen Hinterlande entstandenen Ansiedelungen eine Ausfuhr ihrer Erzeugnisse zu ermöglichen und sie auf diese Weise lebensfähig zu machen.

Thatsächlich sind in diesen drei Ländergebieten die ersten Eisenbahnen in den Jahren 1854—1863 eröffnet worden und nahmen mit den 70 er Jahren einen bemerkenswerthen Aufschwung. In Algerien bewirkte dies der Umstand, dass Frankreich nach dem Kriege mit Deutschland seinen afrikanischen Besitzungen ein gesteigertes Interesse zuwendete, auch schon eine Eisenbahnverbindung zwischen Algerien und seinen Besitzungen am Senegal in Erwägung zog. In Aegypten war es

*) Im Stromlaufe des Nil von Chartum bis zur Mündung befinden sich sechs Katarakte: in dem des Niger zwei, einer bei Boussa, etwa an der Grenze zwischen dem englischen und französischen Interessenbereiche, einer bei Timbuktu. Die Schifffahrt auf dem Kongo wird durch die Katarakte zwischen Matadi und dem Stanley Pool sowie etwa 1 500 km weiter westlich durch die Stanleyfälle unterbrochen. Eine durchgehende Benutzung des Wasserlaufes aus dem Nyassasee durch den Shire und den Zambesi zum indischen Ozean für die Schifffahrt ist durch die Murchisonfälle im Shire gehindert.

die Vollendung des Suezkanals (1869), die auf den Ausbau der damit nothwendig im Zusammenhange stehenden Eisenbahnverbindungen sowie deren Fortsetzung nach Oberägypten hinwies. Im Kaplande gab die Entdeckung von Diamanten und Goldfeldern in den nordöstlich benachbarten Gebieten Veranlassung, den Bau von Eisenbahnen energisch zu betreiben.

Aber es sollte auf diese drei Gebiete allein der Eisenbahnbau in Afrika nicht beschränkt bleiben. Der Beginn der 70 er Jahre brachte für Mitteleuropa eine an kriegerischen Ereignissen reiche Zeit zum Abschluss. Es entstand das Deutsche Reich. Sein Handel und Verkehr nahmen einen Aufschwung, der bald erkennen liess, dass es ausserhalb Europas eigener Absatzgebiete für heimische Erzeugnisse, auch eigener Bezugsquellen für aussereuropäische Erzeugnisse bedürfe, und dass ohne Kolonialbesitz auch seine Stellung in der Weltwirthschaft nicht auf die Dauer zu halten sei. Hierfür war in Amerika, Asien und Australien die Welt bereits vergeben. Afrika bot hierzu in erster Linie die Möglichkeit; war doch inzwischen durch Forschungsreisen namhafter Gelehrter und kühner Pioniere, an denen Deutschland einen ganz hervorragenden Antheil hatte, das bisherige Dunkel Afrikas mehr und mehr aufgeklärt worden. Durchquerungen des äquatorialen Theiles hatten stattgefunden und über die gewaltigen Stromgebiete des Niger, des Kongo, des Zambesi und des oberen Nils und das grossartige Seengebiet Centralafrikas hatte man näheren Aufschluss erhalten. Ferner war die Gewissheit erbracht, dass in seinem Innern zwar wüste, wenig ertragsfähige Geländetheile vorhanden seien, jedoch abwechselnd mit zahlreichen Gebieten von grosser Fruchtbarkeit und mit dichter Bevölkerung, die bei richtiger Erziehung und Anleitung nach Einbeziehung in den Weltverkehr für europäische Kultur empfänglich und stark produktiv sein würde. Endlich durfte man nach den angestellten Ermittelungen erwarten, dass, wie in Südafrika, so auch im mittleren Afrika, sich werthvolle Mineralien erschliessen und ausbeuten lassen würden.

Deutschlands Bestrebungen führten alsbald zu Erwerbungen in Südwestafrika, Ostafrika, Kamerun und Togo. Da auf deren Ausdehnung nach dem Innern Bedacht zu nehmen war und dies zu Verwickelungen mit den übrigen Kolonialmächten hätte führen können, so kam es zu einer Vereinbarung, in der die Interessenbereiche der einzelnen Kolonialmächte gegeneinander abgegrenzt wurden, in dem Sinne, dass in dem Interessenbereiche einer Macht die übrigen auf Erwerb von Besitz oder Einfluss verzichteten.

Die Mehrzahl der Kolonialmächte ist nun eifrig bestrebt, in ihrem Interessenbereiche durch den Bau von Eisenbahnen die Verkehrsverhältnisse zu verbessern und eine wirthschaftliche Erschliessung herbeizuführen. Am weitesten vorgeschritten ist man in den drei Ländergebieten, die s. Zt. mit dem Eisenbahnbau in Afrika den Anfang gemacht haben.

In Südafrika, soweit dieses in britischem Besitz ist oder dem britischen Interessenbereiche angehört, also in der Kapkolonie, Natal, Oranje-Freistaat, Transvaal, Betschuanaland, Rhodesia u. a. m., ist ein Eisenbahnnetz entstanden, das nach Norden über Buluwayo, den Hauptort Rhodesias hinaus, etwa 2 500 km von Kapstadt entfernt, vorgedrungen ist, und auch durch portugiesisches Gebiet den indischen Ozean (Delagoa- und Beira-Eisenbahn) erreicht.

In Aegypten, das heute ebenfalls dem englischen Interessenbereiche angehört, erreicht die Eisenbahn nilaufwärts Chartum.

Algerien mit seiner langen Ausdehnung an der Küste des Mittelmeeres, die durch die dem französischen Einflusse inzwischen unterworfene Regentschaft Tunis noch einen Zuwachs erhalten hat, besitzt gegenwärtig noch ein mehr parallel der Küste entwickeltes Eisenbahnnetz, das wohl auch in Anbetracht der gegen Süden zu überwindenden, einen breiten Gürtel zwischen den Küstengebieten und dem fruchtbaren mittelafrikanischen Seengebiete bildenden Wüste Sahara in das Innere noch nicht so weit vorgedrungen ist, wie in den vorgenannten beiden Ländergebieten.

Sieht man zunächst ab von dem Eisenbahnnetz dieser drei Länder, so gibt es gegenwärtig in den übrigen Gebieten nur einzelne von der Küste in das Hinterland führende Eisenbahnlinien, darunter einige von einschneidender Bedeutung für den Verkehr auf grosse Entfernung. Zu nennen ist in erster Linie die 1898 eröffnete Kongobahn von Matadi nach Leopoldville, die die Stromschnellen des Kongo zwischen dem unteren und dem mittleren Lauf umgeht und auf diese Weise eine 1 500 km lange, das äquatoriale Afrika durchziehende Schifffahrtsstrasse erschliesst; ferner die von Mombassa in Britisch-Afrika nach dem Viktoria-Nyanza führende Uganda-Eisenbahn, die bereits über die Hälfte fertig, an jenem Endpunkt das Stromgebiet des Nils erreicht; endlich die Eisenbahnen im französischen Sudan, die eine von Kayes am Senegal, die andere von Konakri an der Meeresküste ausgehend. Letztere beiden sind nach dem oberen Niger gerichtet und erreichen dort den nach dem wichtigen Handelsemporium Timbuktu führenden Wasserweg, bilden daher mit diesem eine Verkehrsader, die Timbuktu mit der nächstgelegenen Meeresküste in Verbindung bringt. Beide Eisenbahnen sind noch im Bau, aber schon eine beträchtliche Strecke vorgeschritten. Die erstgenannte soll später im Thale des Senegal nach rückwärts verlängert und an die Küstenbahn Dakar-St. Louis angeschlossen werden, da die Schifffahrt auf dem unteren Senegal sich als nicht genügend leistungsfähig erweist, was für alle afrikanischen Ströme behauptet werden kann.

Es ist ferner hinzuweisen auf die zahlreichen von der Küste des Golfs von Guinea ausgehenden Eisenbahnen. In den englischen Gebieten Sierra Leone, Goldküste und Lagos sowie im französischen Dahome sind die ersten Theilstrecken bereits im Betriebe und ihre Fortsetzungen im Gange.

Alle diese Eisenbahnen einschliesslich der schon genannten im französischen Sudan und der im portugiesischen Gebiete Angola von Loanda nach Ambaka führenden Eisenbahn erleichtern bereits wesentlich die Ausfuhr der Landesprodukte, ermöglichen auch die Einfuhr heimischer Waaren weiter ins Innere, als dies bisher der Fall war. Es ist durch sie auch schon der Beweis geliefert, dass die Eingeborenen, wenn sie durch den Bau einer Eisenbahn in den Weltverkehr hineingezogen und ihnen die Früchte ihrer Arbeit gesichert werden, eine grosse Anzahl ihrer landwirthschaftlichen Erträge, die bisher der theueren Frachten wegen nicht absatzfähig erschienen, nunmehr mit Gewinn ausführen können. Diese Thatsache bietet auch die Möglichkeit, weite Strecken durch Landwirthschaft auszunutzen, die unter den früheren Verkehrsverhältnissen ein lohnendes Feld nicht boten. Es ist dabei gar nicht nöthig, an Plantagenprodukte zu denken. Gerade die Erzeugnisse der Negerlandwirthschaft, z. B. aus den Anpflanzungen der Erdnuss, der des Sesam und dergl. kommen, wenn sachgemäss angebaut und gepflegt, für die Ausfuhr sehr wesentlich in Betracht.*)

Diese lebhafte Bewegung zur Erschliessung Afrikas durch den Eisenbahnbau erhält eine weitere Bestätigung durch die Projekte Bingerville-Kong und Loango-Brazzaville**) in den französischen Gebieten „Elfenbeinküste" und Kongo, Mayumbebahn im Kongostaat, Benguela-Barotseland u. a. m. im portugiesischen Angola, auch durch die nach dem Hochlande von

---

*) Es wird dies z. B. bestätigt durch die Erdnusskulturen im französischen Senegalgebiet. Ein für die Pariser Weltausstellnng von der Compagnie française de l'Afrique Occidentale veröffentlichter Bericht meldet u. a., dass infolge des Baues der ersten Eisenbahn im Senegalgebiet von Dakar nach St. Louis und deren Eröffnung Ende der 80 er Jahre die Ausfuhr der Erdnuss, bei einem Preise von damals 350 Fr. für die Tonne, 1890 auf 27 000, 1896 auf 63 000, 1899/1900 auf beinahe 120 000 t — ein Frachtprodukt von etwa 60 grossen Segelschiffen von je 2 000 Registertonnen — gestiegen sei, obgleich der Werth dieses Produktes von 350 Fr. im Jahre 1887 heute auf 240 Fr. heruntergegangen ist.

**) Sie würde auch den Zweck haben, der Kongobahn Matadi-Leopoldville angesichts deren hoher Tarife Konkurrenz zu machen.

Abyssinien im Bau begriffenen Eisenbahnen von der französischen Somaliküste sowie vom italienischen Erythrea aus.

Angesichts dieser Unternehmungen ist dasjenige, was deutscherseits in dieser Beziehung geleistet ist, nur äusserst gering. Togo und Kamerun haben noch keine Eisenbahn und Deutsch-Südwestafrika und Ostafrika nur je eine erst theilweise eröffnete, und doch bieten unsere Schutzgebiete für den Eisenbahnbau mindestens ebenso günstige Aussichten wie anderwärts, so dass es hohe Zeit ist, sich diese zu sichern und unsere Schutzgebiete nicht nur endlich auf eigene Füsse zu stellen, sondern auch ertragsfähig zu machen. Es gilt dies ganz besonders von Deutsch-Ostafrika. Die dortige Usambara-Eisenbahn von Tanga nach Korogwe, selbst nach ihrer Fortsetzung bis Mombo noch von verhältnissmässig geringer Ausdehnung, kann nur ein beschränktes Gebiet erschliessen.

Unerschlossen würden daher noch bleiben ausser den fruchtbaren Küstenstreifen südwärts die zahlreichen an vielen Stellen dicht bewohnten kulturfähigen Gebiete im Innern*) und an den das deutsche Schutzgebiet im Westen begrenzenden grossen Seen; letztere bestehend in Verkehrswasserflächen von beinahe 125 000 qkm mit einer Küste von 4 000—5 000 km Länge.

Daher die seit geraumer Zeit geplante, die Mitte des Schutzgebietes und seinen Süden durchquerende Eisenbahn Dar-es-Salaam - Tabora - Tanganyikasee und Tabora - Viktoriasee — gewöhnlich Centralbahn**) genannt — bezw. Kilwa - Nyassasee. Die in Würdigung der Nothwendigkeit, diese Projekte endlich zu verwirklichen, dem deutschen Reichstage unterbreitete Vorlage, betreffend die Inangriffnahme der erstgenannten Eisenbahn, ist, gestützt auf persönliche Kenntniss der örtlichen Verhältnisse, sehr eingehend begründet worden; es mag daher unter Hinweis auf die grossartigen Projekte betreffend die Erweiterung der Eisenbahnen in Südafrika und Aegypten nur noch dargelegt werden, wie nothwendig es ist, den Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika nach Möglichkeit zu beschleunigen.

Man plant nicht nur:

in Aegypten eine Verzweigung des Eisenbahnbaues bis an das rothe Meer bei Suakin und nach Abyssinien, auch seine Fortsetzung den Nil aufwärts zur Herstellung einer vom Suezkanal unabhängigen Verbindung über Uganda und Mombassa nach Indien;

in Südafrika eine Verzweigung des dortigen Eisenbahnnetzes durch Deutsch-Südwestafrika bis an die Küste des atlantischen Ozeans,

sondern auch eine Verbindung des ägyptischen und südafrikanischen Systems und auf diese Weise die Schaffung einer durchgehenden Eisenbahnverbindung vom Kap nach Kairo. Letztere soll von Süden her zwischen Rickwa- und Tanganyikasee in das deutsche ostafrikanische Gebiet eintreten, dieses an der Ostseite des Tanganyika in nördlicher Richtung durchschneiden und zwischen dem Nordende des Tanganyika und der Westseite des Viktoria wieder verlassen, um weiter in nördlicher Richtung Anschluss an den in Aegypten nilaufwärts vorschreitenden Eisenbahnbau zu finden. Kommt sie zur Ausführung, so führt sie über Tabora und würde dann den Verkehr von mindestens der Hälfte des deutschen Schutzgebietes aufsaugen und auf ausserdeutsches Gebiet ablenken. Aehnliche Gefahren drohen dem deutschen Schutzgebiete auch von anderer Seite.

Im Westen ist der Kongostaat bemüht, durch seine Stationen am Tanganyika auch dessen deutsche Seite mit ihrer dichten Bevölkerung für seine Interessen zu gewinnen, er trifft sogar Vorbereitungen, um durch einen Eisenbahnbau von den Stanleyfällen am oberen Kongo bis in das Seengebiet sich eine Verkehrsader zu schaffen, die sein Gebiet von der Ostgrenze bis zur Kongomündung durchquert.

*) Der Erdnussbau wird bereits an beinahe allen Punkten für den Verbrauch an Ort und Stelle betrieben.

**) Anm. d. Schriftl. Wir halten die Bezeichnung „Mittellandbahn“ für die sachgemässeste.

Im Süden besteht bereits eine an der Mündung des Zambesi beginnende, diesen sowie den Shire aufwärts (also durch portugiesisches und englisches Gebiet) führende Verkehrsader, die in den Nyassasee einmündet und auf diesem unser Schutzgebiet erreicht. Der Verkehr ist zwar gegenwärtig durch die nothwendige Umgehung der Shirefälle auf beschwerlichen Landwegen noch benachtheiligt, indessen soll diesem Uebelstande durch den Bau einer Eisenbahn neben den Shirefällen abgeholfen werden.

Im Norden ist die britische, etwa 1 000 km lange Ugandabahn bereits auf etwa 600 km Länge im Betriebe und ihre Einwirkung auf das benachbarte deutsche Schutzgebiet ganz wesentlich bemerkbar. Stellen sich doch schon jetzt Transporte von der deutschen Küste in das deutsche Kilimandscharogebiet, und ebenso umgekehrt, bei Benutzung der ersten 160 km jener Eisenbahn billiger und weniger zeitraubend.

Allen diesen Gefahren lässt sich nur vorbeugen, wenn der Bau der Centralbahn so beschleunigt wird, dass er wenigstens Tabora noch vor Fertigstellung der Kap - Kairobahn erreicht und wenn die Verwirklichung des Projekts Kilwa-Nyassa nicht zu lange auf sich warten lässt.

Für den Bau der deutsch - ostafrikanischen Centralbahn ergeben sich auch durchaus günstige Aussichten, wenn man die bisherigen Betriebsergebnisse der Ugandabahn in Betracht zieht, die in Bezug auf Bau und Betrieb ganz erheblich theurer werden wird, als die Centralbahn. Durchzieht doch diese fast in ihrer ganzen Ausdehnung ein bevölkertes, fruchtbares Land, und hat deren Bau bedeutende Geländehindernisse nicht zu gewärtigen, während in dieser Beziehung bei der Ugandabahn die Verhältnisse bei weitem ungünstiger liegen. Trotzdem decken deren Roheinnahmen schon reichlich die Betriebsausgaben, die nach den amtlichen, dem britischen Parlamente vorgelegten Berichten im Jahre 1899 nur rund 90 % der Roheinnahme erreichten. Es dürfen daher für die Centralbahn noch günstigere Betriebsergebnisse erwartet werden.

Nicht minder wichtig als für Deutsch-Ostafrika stellt sich auch die Eisenbahnfrage für unsere Schutzgebiete am Golf von Neu-Guinea, Togo und Kamerun, insbesondere für Togo, in dessen Nachbargebieten der Eisenbahnbau bereits im Gange ist und das für seine Entwickelung denselben Gefahren wie Deutsch-Ostafrika entgegen sieht, wenn der dort geplante Eisenbahnbau ins Innere nicht bald zur Ausführung gelangt.

Für Deutsch - Südwestafrika ist zu hoffen, dass eine Hebung des Bergbaues, wofür gegenwärtig Anstalten getroffen werden, auch dem dortigen Eisenbahnbau einen entsprechenden Aufschwung bereiten, insbesondere den von dem Otavi-Minenbereich aus nach Osten und Westen bis zur Kap - Kairobahn bezw. zur Küste des atlantischen Ozeans geplanten Eisenbahnbau bis zu dieser wenigstens verwirklichen wird.

Zum Schluss noch einige Angaben über die Spurweite der afrikanischen Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen in Nordafrika (Algier, Aegypten) haben vorwiegend die Spurweite von 1,435 m = 4′ 8½″ englisch, wie sie in Europa (Russland und Spanien ausgenommen) fast durchweg für alle Hauptbahnen eingeführt ist und mit „Normalspur“ bezeichnet wird.

Im Kaplande ist von vornherein, um Bau und Betrieb möglichst wohlfeil zu gestalten, eine schmalere Spurweite von 3½′ englisch = 1,067 m gewählt worden und haben mit wenigen Ausnahmen alle sonst noch in Afrika britischerseits erbauten Eisenbahnen diese Spurweite, die man jetzt allgemein mit „Kapspur“ bezeichnet, erhalten.

Neuerdings ist man auch in Algier und Aegypten für kleinere Abzweigungen und den weiteren Vorbau in das Innere zu einer schmaleren Spurweite übergegangen, in Aegypten zu der Kapspur, die bei Luxor in Oberägypten beginnt, und in Algier zu einer etwas geringeren, der Spurweite von 1 m (Meterspur).

Die Meterspur haben auch die übrigen Eisenbahnen in den französischen Gebieten Afrikas und im portugiesischen Gebiet Angola, ferner die deutsche Usambarabahn und, merk-

würdigerweise, auch die britische Ugandabahn erhalten, letztere wohl in Rücksicht darauf, dass sie zunächst mit Betriebsmaterial aus Indien ausgestattet werden musste, wo schmalspurige Eisenbahnen (etwa 45 % der vorhandenen Eisenbahnen) vorwiegend mit der Meterspur erbaut sind.

Vereinzelt finden sich in Afrika Eisenbahnen mit einer noch schmaleren Spurweite, insbesondere solche von 75 und 60 cm Spurweite.

75 cm-Spurweite hat die Kongo-Eisenbahn erhalten, in Rücksicht auf die zu gewärtigenden ausserordentlichen Bau- und Betriebskosten.

60 cm-Spurweite hat die Eisenbahn in Deutsch-Südwestafrika von Swakopmund nach Windhoek. Man musste eine so schmale Spur annehmen, um bei den ganz eigenartigen, schwierigen Geländeverhältnissen mit einem möglichst geringen Kosten- und Zeitaufwand die kultur- und nutzungsfähigen Flächen des ausgedehnten und schwach bevölkerten Schutzgebietes zu erschliessen.

Die portugiesische Beirabahn in Südostafrika, bisher mit 60 cm-Spur, wird, da sie nach Rhodesia fortgesetzt wird und dort Anschluss an die Kap-Kairobahn findet, auf die Kapspur umgebaut.

Gegenwärtig sind nun in Afrika die einzelnen Spurweiten in folgenden Prozentsätzen vertreten: die Kapspur mit 50 %, die Normalspur mit 27 %, die Meterspur mit 13 %, noch schmalere Spurweiten mit 10 %. Die geplante durchgehende Verbindung vom Kap bis nach Kairo (etwa 9000 km lang) hat in den bereits vorhandenen Theilstrecken (mit in Summa 4000—4500 km Länge) die Kapspur. Man wird daher Eisenbahnen von grösserer Bedeutung und Ausdehnung, sofern sie Anschluss an jene Bahn erhalten sollen, mit der Kapspur erbauen müssen, also dementsprechend auch die ostafrikanische Centralbahn. G. Fl.

Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.[1]

Von L. Calmar, Chef des Tarifbüros der rumänischen Eisenbahnen.

In den vorigen dieser Frage gewidmeten Aufsätzen sind verschiedene Bestimmungen des Berner Uebereinkommens besprochen worden, welche zwar auf die Ermittelung des Beförderungspreises Bezug haben, aber doch nicht unmittelbar als Tarifvorschriften im engeren Sinne des Wortes betrachtet werden können.

Nachstehend soll eine Schöpfung des genannten Uebereinkommens erörtert werden, welche eine streng tarifarische Eigenart aufweist und die, wenn sie überhaupt praktisch zur Geltung käme, eine einschneidende Aenderung in dem gesammten zwischenstaatlichen Tarifwesen hervorbringen würde.

Es lautet Art. 6:

„Jede internationale Sendung muss von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält."

(Folgen die Punkte a, b, c, d.)

„e) Das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Artikeln 14 und 35 zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen."

Art. 14.

Absatz 2: „Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Lieferfristen auch im internationalen Verkehr anwenden."

Art. 35.

„Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet."

Wenn wir den Sinn der obigen Bestimmungen zusammenfassen, so ergibt sich, dass dem Absender die Befugniss eingeräumt wird, in einer bestimmten Form (Art. 6, lit. e) zu erklären, dass er sich, als Gegenleistung für eine Herabsetzung der Beförderungskosten, mit einer verlängerten Lieferfrist (Art. 14, Absatz 2) oder einer verringerten Entschädigung (Art. 35) für den Fall von Verlust, Minderung oder Beschädigung begnügt.

Erörtern wir zunächst die Herabsetzung der Beförderungskosten. Den Ausgangspunkt der geschichtlichen Entstehung dieser Abweichung von der allgemeinen Regel finden wir im vorläufigen schweizerischen Entwurfe (Seite X der Niederschrift der ersten Konferenz), welche unter den Frachtbriefangaben auch folgende enthält:

„e) Die Angabe, ob das Gut nach dem allgemeinen Tarife mit vollständiger Haftung oder nach einem Spezialtarife beziehungsweise nach besonderen Verabredungen oder reglementarischen Bestimmungen des Absendungsortes, denen sich der Absender unterzieht mit beschränkter Haftung ...... reise."

[1]) Siehe auch die Nr. 29, 32, 72, 73. 74 Jahrgang 1898, Nr. 25, 26, 98, 99 und 100 Jahrgang 1899 d. Ztg.

Bezüglich der Berechnung der Lieferfrist enthielt der genannte Entwurf folgende Bestimmung:

Art. 9.

„Soweit die Lieferfrist für die ganze Transportstrecke nicht durch gemeinschaftliche Tarife oder ein von den Konventionalstaaten zu vereinbarendes Reglement bestimmt ist, wird dieselbe nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzusetzenden Lieferfristen berechnet." — „Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- und steueramtlichen Behandlung oder polizeilicher Prüfung (Art. 6)." (Seite XIV der Niederschriften der alten Konferenz.)

Der deutsche Gegenentwurf enthielt die unter e) oben angeführte Frachtbriefangabe und übernahm vom Art. 9 lediglich den ersten Absatz, während der zweite durch folgenden Wortlaut ersetzt wurde: „Den Ausführungsbestimmungen bleibt jedoch die Aufstellung allgemeiner Vorschriften über die Maximaldauer und die Berechnung, insbesondere den Beginn, den Ablauf und die Unterbrechung der Lieferfristen vorbehalten."

Zur Begründung dieser Abänderung wurde angeführt, dass man hinsichtlich der Lieferfristen mit dem schweizerischen Entwurfe einverstanden, dass die Festsetzung den Tarifen der einzelnen Bahnen und Verbänden zu überlassen ist. „Dies hindert jedoch nicht, im Interesse des Publikums eine einheitliche Art der Berechnung der Lieferfristen eintreten zu lassen und Maximallieferfristen vorzuschreiben ......"

Sowohl in der ersten Konferenz, als bei der ersten in der zweiten Konferenz stattgefundenen Erörterung wurde der obige Wortlaut des Art. 14 unverändert gelassen. In der zwölften Sitzung der zweiten Konferenz (Seite 96 der Niederschriften) schlug indessen der zweite Ausschuss vor, den ersten Absatz zu streichen und nur den zweiten als Artikel 14 stehen zu lassen, ihm aber folgende Fassung zu geben: „Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, deren Berechnung, den Beginn, das Ende und die Unterbrechungen derselben feststellen. Wenn nach den Gesetzen und Reglements eines Landes Spezialtarife zu reduzirten und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Bahnverwaltungen diese Tarife und die verlängerten Lieferfristen auch im internationalen Verkehr anwenden."

Begründet wurde diese Aenderung: a) durch die französischerseits ausgegangene Anregung, den Verwaltungen zutreffenden Falles zu gestatten, gegen die Bewilligung ermässigter Beförderungsgebühren Verlängerungen der Höchstlieferfristen festzusetzen, b) durch die Wichtigkeit, welche die Begrenzung der Lieferfristen für die einzelnen Länder hat, c) durch den Umstand, dass zwischen den Absätzen 1 und 2 kein innerer Zusammenhang besteht und dass besonders die Streichung des ersten Absatzes nur geeignet ist, die Sache klarer zu stellen.

Dieser Abänderungsantrag wurde unterstützt von Belgien, im Gegensatze zur Schweiz, mit der Begründung, dass er die Rechte des Publikums in keiner Weise beschränke, von Frankreich, mit dem Hinweis darauf, dass nur damit grosse Interessen einzelner Länder, speziell auch jene Frankreichs geschützt

werden, und schliesslich von Ungarn, mit der Behauptung, dass der erste Absatz nicht klar ausdrückt, was er eigentlich sagen will und man infolge dessen einen Widerspruch zwischen den beiden Absätzen des Artikels herauslesen kann und weil ferner der durch den Absatz 1 auszudrückende Grundsatz selbstverständlich und daher als zu Missverständnissen Anlass gebend ausgelassen werden könne. Deutschlands Einwendung, dass zwischen beiden Absätzen kein Widerspruch bestehe, dass der erste Absatz die Frage behandelt, welche Lieferfristen im einzelnen Fall zur Anwendung kommen, und dass der zweite allgemeine Regeln über die Berechnung der Höchstdauer der Lieferfristen aufstelle, wurde von Ungarn mit der Entgegnung beantwortet, „dass, wenn im Absatz 1 wirklich liegt, was die Vertretung Deutschlands darein legen will, man es eben ausdrücklich hätte sagen sollen; dann möchte es stehen bleiben; es habe aber so wie so keine besondere Wichtigkeit“. Bei der erfolgten Abstimmung wurde der Abänderungantrag durch die Stimmen von Oesterreich, Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien und Russland gegen jene von Deutschland und der Schweiz angenommen. In der achtzehnten Sitzung der zweiten Konferenz (Seite 149 der Niederschriften) ist schliesslich, über einen von Deutschland ausgehenden Antrag, beschlossen worden, den folgendermaassen geänderten Wortlaut beizufügen: „Im übrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.“

Aus dieser Wiedergabe der Entstehungsgeschichte des Art. 14 ergibt sich, dass bei Annahme des Grundsatzes, einer Ermässigung des Beförderungspreises eine Verlängerung der Beförderungsdauer gegenüberzustellen, die Absicht vorlag, auch im Geltungsgebiete des Uebereinkommens Tarife mit derartigen Bedingungen, welche bis dahin nur in beschränkten Kreisen vereinzelt vorkamen, allgemein zur Anwendung bringen zu können.

Gerstner[2]) behauptet, die Bestimmung verdanke ihre Entstehung dem Umstande, dass nach Ansicht der Mehrheit „die Gewährung besonders billiger Tarife unter Umständen nur möglich sei, wenn die Beförderung gelegentlich oder doch innerhalb sehr weiterstreckter Fristen geschehen könne“.[3]) Gasca[4]) spricht sich ungefähr im selben Sinne aus. Ich unterlasse es, auf die Erörterung der Frage von diesem gewiss anfechtbaren Gesichtspunkte einzugehen, weil es mit Rücksicht auf den Gegenstand meiner Besprechung — Prüfung der Möglichkeit der praktischen Anwendung der erwähnten Bestimmung — nahezu gleichgültig ist, ob dem Gesetzgeber lediglich nur die in den Niederschriften ausgesprochene oder auch eine andere Absicht vorgeschwebt hat.

Zunächst einige Bemerkungen über die Fassung. Die Eingangsworte des Art. 14, Absatz 2: „Wenn nach den Gesetzen und Reglements eines der Vertragsstaaten Spezialtarife mit reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so usw.“, geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung:

Die Worte „Gesetze und Reglements“ können insofern Zweifel veranlassen, als fraglich bleibt, ob nur von jenen Spezialtarifen mit verlängerten Lieferfristen und herabgesetzten Tarifen die Rede ist, welche nach den Gesetzen und Reglements gestattet sind, oder auch von jenen, welche auf dem gewöhnlichen für die Einführung von Tarifen allgemein üblichen Wege zur Anwendung gelangen. Rosenthal[5]) weist wie auf eine Abweichung von der Vorschrift darauf hin, dass die Genehmigung derartiger Tarife in Oesterreich dem Handelsministerium zusteht. Das Bindewort „und“ zwischen den Worten „Gesetze“ und „Reglements“ ist sinngemäss gleichlautend mit „oder“. Die Auffassung des Wortes „und“ in seinem buchstäblichen Sinne, gleichbedeutend mit „et“, ist geradezu ausgeschlossen.

„Spezialtarife zu reduzirten Preisen.“

Von Freunden der strengen Auslegung könnte bemängelt werden, dass „Spezialtarife zu reduzirten Preisen“ eigentlich ein Pleonasmus sei, da nach dem Sprachgebrauch der Begriff der Herabsetzung des allgemeinen Preises durch die Bezeichnung Spezialtarif zum Ausdruck gebracht wird. Es kann jedoch erwidert werden, dass die Bezeichnung „zu reduzirten Preisen“ nicht zur Vervollständigung des Ausdruckes „Spezialtarife“ dient, sondern die erste der beiden Eigenschaften, welche dem Tarife innewohnen müssen, ausdrücken soll.

Nichtsdestoweniger ist die Fassung keine glückliche. Aus diesem Grunde ist in verschiedenen Reglements, welche den Wortlaut des Uebereinkommens ganz oder theilweise übernommen haben, entweder die Bemerkung enthalten, dass unter „Spezialtarife“ eigentlich Ausnahmetarife zu verstehen sind, oder aber es ist der Ausdruck „Spezialtarife“ durch „Ausnahmetarife“ ersetzt. Für die Auslegung des Begriffes „reduzirte Preise“ enthält das Uebereinkommen keinerlei unmittelbare Anhaltspunkte. Im angeführten Artikel 35, welcher einen ähnlichen Zweck verfolgt wie Artikel 14, ist die Preisermässigung insofern angedeutet, als sie eine Minderung der Beförderungskosten gegenüber den gewöhnlichen Tarifen bilden soll. Wenn man auch nicht die Ansicht Schwab's theilt, dass der Ausdruck „gewöhnliche Tarife“ „einer der unglücklichsten des ganzen Uebereinkommens ist“, kann er gewiss nicht als zutreffend bezeichnet werden, weil er den Begriff, den er zur Aussprache bringen soll, nur höchst unbestimmt darstellt. Trotzdem gebraucht ihn Eger[6]) zur Erläuterung des Begriffes „reduzirte Tarife“. Noch weniger zutreffend ist die zu demselben Zwecke von Rosenthal gebrauchte Bezeichnung „ordentliche Tarife“[7]), welche ein sowohl in der tariftechnischen als auch in der kaufmännischen Terminologie unbekannter Ausdruck ist. Aus der weiteren Fassung des I. U.: „Wenn nach den Gesetzen und Reglements eines der Vertragsstaaten Spezialtarife usw. gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife auch im internationalen Verkehr anwenden,“ folgert Eger in Uebereinstimmung mit Rosenthal (Seite 118), dass die Voraussetzung für die Einführung derartiger Tarife das Bestehen einer entsprechenden Befugniss für den Binnenverkehr ist und dass daher eine Bildung solcher Tarife lediglich für den internationalen Verkehr unzulässig ist.

Ohne dieser Folgerung entgegentreten zu wollen, sei auf nachstehende Unzukömmlichkeiten, zu welchen sie führt, hingewiesen: Es ist danach den den Verkehr zwischen Italien und Russland vermittelnden Bahnen nicht gestattet, einen besonders ermässigten Tarif für Marmorsteine mit verlängerter Lieferfrist zu erstellen, wenn eine derartige Befugniss für den Binnenverkehr in den betreffenden Staaten nicht besteht, obgleich dort für die Einrichtung derartiger Tarife gar kein Bedürfniss vorhanden ist. Es darf also z. B. im Wettbewerb gegen den Seeweg für die Beförderung von Florenz nach Odessa kein Tarif der bezeichneten Art erstellt werden, wenn nach den Vorschriften der betreffenden Staaten die Einführung derartiger Tarife nicht gestattet ist. — Käme ein ermässigter Tarif mit verlängerter Lieferfrist für die Stationsverbindung Florenz-Odessa zur Einführung, so wäre er auf Grund des Art. 4[8]) nichtig, falls es sich herausstellen würde, dass die russischen „Gesetze und Reglements“ keine Bestimmung enthalten, welche derartige Tarife gestatten. Noch mehr, irgend ein Interessent des Seeweges, z. B. ein englischer Schiffsmakler von Livorno, könnte bei einem italienischen oder, zutreffenden Falles, auch bei einem österreichischen Gerichte die Nichtigkeitserklärung des ihm lästigen Wettbewerbtarifes mit der Begründung anstreben, dass er dem angeführten Erfordernisse nicht entspricht.

Auf diese Weise tritt die Möglichkeit einer Beschränkung der Tariffreiheit der einzelnen Staaten, welche die Verfasser des Berner Vertrages nicht beabsichtigt haben, in die Erscheinung.

Aus dem weiteren Wortlaut des I. U. a. a. O.: „so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife auch im internationalen Verkehr anwenden“ wird mit Recht allgemein gefolgert, dass die Eisenbahnen berechtigt, aber nicht verpflichtet sind, diese Tarife im zwischenstaatlichen Verkehr zur Anwendung zu bringen. Sie können diese Anwendung daher ablehnen. Es ist jedoch anzunehmen, dass es der Mehrheit, welche bei den Konferenzverhandlungen die Einführung der betreffenden Bestimmungen beschlossen hat, fern lag, der Eisenbahn eine derartige weder mit dem Tarifrechte, noch mit langjährigen Gepflogenheiten zu vereinbarende Ablehnungsbefugniss einräumen zu wollen. Es widerspricht in der That dem Sinne der tarif-

[2]) Internat. Frachtrecht S. 241.

[3]) Dieser Anschauung der Mehrheit, welche übrigens in der Niederschrift nicht zum Ausdruck gelangt, könnte man die Entgegnung gegenüberstellen, welche der genannte Kommentator gelegentlich der Verhandlung über die Einführung von Maximalsätzen für Entschädigungen (Seite 37 der Niederschriften der ersten Konferenz) geltend gemacht hat, dass nämlich die Bildung der Tarife von ganz anderen Faktoren abhängt.

[4]) Diritto internationale S. 145.

[5]) Internat. Eisenbahn-Frachtrecht S. 118.

[6]) „In den Spezialtarifen müssen den verlängerten Lieferfristen reduzirte, d. h. im Vergleich mit den gewöhnlichen, ermässigte Frachtsätze entsprechen; sie bilden für das Publikum ein Aequivalent gegen die Verlängerung der Lieferfristen.“

[7]) „Der Ermässigung der Preise dieser Spezialtarife gegenüber denen der ordentlichen Tarife kann als Aequivalent gegenüberstehen Verlängerung der Lieferfrist.“

[8]) Art. 4: „Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder Verbände sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; anderenfalls sind sie nichtig.“

rechtlichen Grundsätze und der allgemeinen Uebung, dass die Eisenbahnen berechtigt sein sollen, im zwischenstaatlichen Verkehr die Anwendung eines im Binnenverkehre bestehenden Tarifes abzulehnen, wenn der Absender die Anwendung desselben im Frachtbriefe ausdrücklich vorschreibt.

Schliesslich wäre noch zu bemerken, dass im ersten Theil des Absatzes 2 des Artikels 14 von Spezialtarifen „zu reduzirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen", im zweiten Theile aber nur von Tarifen „mit verlängerten Lieferfristen" die Rede ist. Diese Unstimmigkeit, welche nur einem lapsus calami zuzuschreiben ist, kommt auch im französischen Texte vor.[9])

Wir wollen nun weiter untersuchen, ob und inwiefern die Spezialtarife mit ermässigten Preisen und verlängerten Lieferfristen in der Praxis anwendbar sind. Wir nehmen an, dass es sich beispielsweise darum handelt, einen direkten Tarif von einer russischen Station nach Paris für den Artikel Felle zu erstellen und dass für dieses Gut auf der Theilstrecke Zürich-Delle ein Spezialtarif mit ermässigten Preisen und verlängerter Lieferfrist besteht. Wir werden ferner annehmen, dass bei Berücksichtigung dieses Tarifes der billigste Frachtsatz und die längste Lieferfrist sich über die Schweiz und, bei Nichtberücksichtigung desselben, sich über Belgien ergeben. Es werden sich daher für die betreffende Stationsverbindung zwei Frachtsätze bilden, welche, den Regeln der Tariftechnik entsprechend, beide sowohl über den belgischen als auch über den schweizerischen Weg zur Anwendung kämen, wodurch aber die Ungereimtheit hervortreten würde, dass bei der Beförderung über den ersteren Weg und Anwendung des ermässigten Tarifes mit verlängerter Lieferfrist eine längere Lieferfrist in Anrechnung gebracht werden würde als jene, welche nach Maassgabe der Ausführungsbestimmungen (§ 6) und der wirklichen Entfernung zulässig wäre. Es würde daher ein Tarif ins Leben gerufen werden, welcher rücksichtlich der Beförderung von Russland nach Frankreich über Belgien eine längere Lieferfrist bedingen würde, als jene, welche sich bei der gebrochenen Abfertigung ergibt. Mit anderen Worten, es würde, vom Standpunkte der Beförderungsdauer betrachtet, eine Sachlage entstehen, welche einer Unterbietung der direkten Abfertigung durch die Abfertigung von Bahn zu Bahn gleichkäme.

Um diesem sowohl tariftechnisch als auch kaufmännisch nicht zulässigen Ergebnisse vorzubeugen, bieten sich folgende Auswege: 1. Der Weg über Belgien übernimmt nur den ermässigten Frachtpreis, nicht aber auch die verlängerte Lieferfrist des Weges über die Schweiz. 2. Der Weg über Belgien verzichtet auf die Uebernahme des über die Schweiz gebildeten ermässigten Frachtpreises. 3. Der Weg über Belgien übernimmt den über die Schweiz gebildeten ermässigten Frachtpreis und jener über die Schweiz die sich über Belgien ergebende kürzere Lieferfrist. 4. Die Spezialtarife zu ermässigten Preisen und verlängerten Lieferfristen werden bei Erstellung direkter Tarife nicht berücksichtigt.

Im ersten Falle würde in den Zeitabschnitten, in welchen nach Maassgabe der vereinbarten Verkehrstheilung und auf Grund der Wegeleitungsvorschriften, die Beförderung über Belgien an die Reihe käme, der Grundsatz der Gleichheit der Beförderungsbedingungen auf allen Fahrwegen dadurch verletzt werden, dass man ihn nur für die Kosten, nicht aber auch für die Dauer der Beförderung gelten lassen würde. Ein derartiger Vorgang würde auch dem Erfordernisse der gleichmässigen Behandlung sämmtlicher Verfrachter widersprechen.

Im zweiten Falle würde der kürzere Weg über Belgien trotz seiner unbestrittenen Verkehrsberechtigung auf die Mitbedienung des Verkehrs verzichten. Im dritten Falle würde die Strecke Zürich-Delle die als Entgelt für die Preisherabsetzung erzielte Verlängerung der Beförderungsdauer einbüssen. Im vierten Falle würde sich die Möglichkeit der Unterbietung der direkten Frachtsätze durch die gebrochene Abfertigung ergeben. Da mit Recht angenommen werden darf, dass die zulässige Verlängerung der Höchstlieferfrist für die in Betracht kommende Theilstrecke nicht stets thatsächlich vollauf in Anspruch genommen wird, und da, selbst wenn dies der Fall wäre, das Mehr der Beförderungsdauer auf einer Theilstrecke im Vergleich zur zulässigen Höchstlieferfrist für die gesammte Beförderungsstrecke kaum in die Waagschale fällt, wird der Handel, bei sich ergebender billigerer Verfrachtung, die gebrochene Abfertigung der direkten vorziehen. Unter solchen Umständen werden die direkten Frachtsätze jene Verfrachter, welche nicht die seltene Eigenschaft haben, Besitzer einer entsprechenden Tarifsammlung zu sein, und die noch seltenere, darin lesen zu können, oft irreführen und für sie stets ein Moment der Unsicherheit bei Berechnung der Fracht- und Waarenpreise sein.

Durch das obige Beispiel sind die Schwierigkeiten angedeutet worden, welche sich in der Praxis bei Einführung des im zweiten Absatz des Artikels 14 erwähnten Spezialtarife ergeben würden.[10]) Ich sage mit Absicht „würden", denn thatsächlich sind sie aus dem Grunde nicht vorgekommen, weil bisher im Anwendungsgebiet des Berner Uebereinkommens gar nicht oder nur in äusserst beschränktem Maasse von der durch die besprochene Bestimmung eingeräumten Befugniss Gebrauch gemacht worden ist.

So ist es leicht erklärlich, wie es kam, dass sich gelegentlich der Pariser Revisionskonferenz, deren Thätigkeit sich hauptsächlich darauf beschränkt hat, in der Praxis hervorgetretene Schwierigkeiten zu beseitigen, keine Stimme erhoben hat, um mit einem Abänderungantrag das harmlose Dasein des Absatzes 2 des Artikels 14 durch Bedenken und Erwägungen theoretischer Natur zu behelligen.

[9]) Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix reduits et à delais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourrons aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

[10]) Die Bemerkung Schwab's, dass der Absatz 2 des Art. 14 für das Gebiet des deutschen Frachtrechtes kein unmittelbares Interesse hat, da „speziell in Oesterreich und Deutschland solche Spezialtarife derzeit nicht zulässig", ist inzwischen durch die Thatsache überholt, dass gegenwärtig in Oesterreich-Ungarn (§ 63 Absatz 10 des Betriebsreglements) Ausnahmetarife zu ermässigten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen zulässig sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Offenbach** geht uns von unserem hochgeschätzten Mitarbeiter Professor Alfred Birk in Prag folgende Zuschrift zu:

„Auf Seite 1485 veröffentlichen Sie eine Abhandlung über den Eisenbahnunfall bei Offenbach, welche durch ihre ruhige, sachliche Erörterung der Verhältnisse und der verschiedenen Vorschläge in dieser wichtigen Frage überaus angenehm berührt, auch wenn man nicht mit allen Darlegungen einverstanden ist. Ich möchte mir nur eine kurze Bemerkung erlauben. Die eigentliche Ursache des Unfalles liegt in dem Umstande, dass die Lokomotivführer beider Züge infolge des dichten Nebels die Stellung des Blocksignals nicht rechtzeitig wahrnahmen; es muss also in erster Linie dahin getrachtet werden, dass sich dies in Zukunft nicht wiederholen kann. Gegen die Vorsignale spricht sich der Verfasser der fraglichen Abhandlung nicht ganz ohne Unrecht aus; überhaupt wäre von der Häufung sichtbarer Signale namentlich bei kurzen Blockstrecken entschieden abzurathen, weil leicht Verwechselungen und Irrungen herbeigeführt werden können; bei sehr schnellfahrenden Zügen kann es dann soweit kommen, dass füglich noch ein eigener „Signalmann" auf die Lokomotive gestellt werden muss, weil der Lokomotivführer ja auch mit der Ueberwachung und Wartung seiner Lokomotive genug zu thun hat!

Ich glaube, man sollte bei den bevorstehenden Berathungen, zu denen der Unfall bei Offenbach Anlass gegeben hat, auch die Anwendung von selbstthätigen hörbaren Signalen in Verbindung mit den Blocksignalen in ernste Erwägung ziehen. In dieser Zeitung ist schon wiederholt auf die vorzüglichen Einrichtungen der französischen Nordbahn hingewiesen worden; bei dieser Bahn sind solche Einrichtungen, allerdings nur bei den Stationsdeckungssignalen, vorhanden. Vielleicht empfiehlt sich ihre Einführung aber doch auch bei Blocksignalen in Gegenden, wo mit den Gefahren dichter Nebel gerechnet werden muss."

— **Zum Umbau der D-Wagen.** Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat am 15. d. Mts. unter dem Vorsitze des Ministers von Thielen eine Besprechung wegen der neuerdings vielfach erörterten Frage des Umbaues der D-Wagen stattgefunden, zu welcher Sachverständige aus der Industrie des Eisenbahnwagenbaues zugezogen waren. Das Ergebniss wird bei den demnächst unter Leitung des Reichseisenbahnamts stattfindenden

Berathungen der Vertreter der deutschen Staatsbahnen über die Erhöhung der Betriebssicherheit verwerthet werden.

— **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen.** Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monat November d. J. ergibt für 70 Bahnen, die schon im November 1899 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 43 681,93 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im November 1900					
aus dem Personenverkehre	33 563 653	+ 1 989 012	785	+ 35	+ 4,67
aus dem Güterverkehre	103 038 660	+ 2 895 490	2 366	+ 30	+ 1,28
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November 1900					
aus dem Personenverkehre	321 152 856	+ 25 569 608	8 847	+ 556	+ 6,71
aus dem Güterverkehre	694 719 610	+ 41 374 965	18 791	+ 795	+ 4,42
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1900					
aus dem Personenverkehre	72 392 261	+ 2 983 890	11 609	+ 292	+ 2,58
aus dem Güterverkehre	136 196 686	+ 5 746 496	21 476	+ 541	+ 2,58

— **Aufhebung der Unfallschiedsgerichte.** Nach der kaiserlichen Verordnung vom 22. November d. J., betreffend die Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung, treten nach § 3 des Gesetzes vom 30. Juni d. J., betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, die für die Abtheilung A der Pensionskasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft errichteten Schiedsgerichte mit dem 1. Januar 1901 an die Stelle der für die einzelnen Eisenbahndirektionsbezirke bisher bestehenden Unfallschiedsgerichte. Die Schiedsgerichte für die Arbeiterpensionskasse führen nach dem in Kürze erscheinenden Nachtrage zu den Satzungen der Pensionskasse von diesem Tage ab die Bezeichnung: „Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung im Eisenbahndirektionsbezirk. . . . . .“ In der Besetzung dieser Schiedsgerichte tritt eine Aenderung nicht ein, insbesondere bleiben die z. Zt. ernannten und gewählten Schiedsgerichtsbeisitzer vorläufig in ihrem Amte.

Die vor den Unfallschiedsgerichten am 1. Januar 1901 schwebenden Streitigkeiten gehen mit den Akten ohne weiteres auf die Schiedsgerichte für die Arbeiterversicherung in der Lage über, in der sie sich an diesem Tage befinden. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun angeordnet, dass diejenigen Personen, denen in der letzten Zeit über die Ansprüche auf Unfallentschädigungen berufungsfähige Bescheide zugestellt worden sind, für die die Berufungsfrist über den 1. Januar 1901 hinausgeht, darüber zu belehren sind, dass die Berufung, falls sie noch am 30. Dezember 1900 abgesandt wird, an das in dem Bescheide angegebene Schiedsgericht einzureichen ist, dass sie dagegen vom 31. Dezember 1900 ab an das „Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung im Eisenbahndirektionsbezirk . . . . . .“ zu richten ist.

— **Stückgutbeförderung.** Wie wir in Nr. 69 S. 1047 d. Ztg. mittheilten, hatte das Reichseisenbahnamt an den Präsidenten des Deutschen Handelstages am 16. August ein Schreiben gerichtet des Inhalts, dass eine Firma in Barmen, welche innerhalb des Zeitraums vom 1. Oktober 1898 bis Mai 1899 bei einer Güterabfertigungsstelle 100 Reklamationen wegen verspäteter Lieferung eingereicht haben wollte, thatsächlich in dieser Zeit nur 22 Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitung angebracht habe. Die Handelskammer zu Barmen, welche die als unzutreffend bezeichnete Behauptung der Firma nach Prüfung der Sachlage als berechtigt vertreten hatte, wandte sich an das Reichseisenbahnamt, indem sie der Anzweiflung ihrer Behauptung entgegentrat. Jetzt hat sich, der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ zufolge, die Sache so herausgestellt, dass die betreffende Firma thatsächlich in der angegebenen Zeit etwa 100 Schreiben bei der Güterabfertigungsstelle eingereicht hat, dass aber nur 22 derselben auf Geltendmachung aussergerichtlicher Ansprüche gegen die Bahn (Reklamationen im Sinne des § 73 der Verkehrsordnung) gerichtet gewesen sind, während die übrigen Schreiben Anfragen und Beschwerden wegen verzögerter Beförderung zum Gegenstande gehabt haben.

— **Einziehung der Fehlbeträge bei unzulänglichem Frankatursatze.** Auf Grund der allgemeinen Abfertigungsvorschriften bestand bisher bei den preussischen Staatsbahnen die Uebung, bei unzulänglichem Frankaturansatze die Fehlbeträge vom Adressaten einzuziehen. Dies gibt nicht selten zu Weiterungen Anlass. Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft wandten sich deshalb im Februar d. J. an die königliche Eisenbahndirektion zu Berlin mit dem Antrage, an zuständiger Stelle dafür einzutreten, dass künftig bei unzulänglicher Frankatur der Fehlbetrag allgemein zunächst dem Absender als dem laut Frachtbrief Zahlungspflichtigen in Rechnung gestellt wird. Die königliche Eisenbahndirektion hatte hierauf unter der Begründung, dass nach dem Handelsgesetzbuche der Empfangsbahn gegebenen Falles das Pfandrecht an dem Gute zustehe, zunächst eine ablehnende Haltung eingenommen; auf eine erneute Vorstellung der Aeltesten hat sie sich nunmehr aber bereit erklärt, eine Ergänzung der Eisenbahn-Abfertigungsvorschriften dahin zum Gegenstande weiterer Erörterungen zu machen, dass die Eisenbahnverwaltung zu wenig erhobene und vom Empfänger bezahlte Frankaturfrachten auf Wunsch derselben nachträglich vom Absender einzieht und dem Empfänger erstattet.

— **Verhütung und Einholung von Zugverspätungen.** Zu diesem Zweck hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin im Interesse des reisenden Publikums die nachfolgenden Bestimmungen erlassen:

Die Abfertigung der Schnell- und Personenzüge auf den Stationen ist derartig zu bewirken, dass die fahrplanmässigen Aufenthalte nicht überschritten werden. Bei Ankunft der Züge hat das Fahrpersonal den Reisenden sofort laut und verständlich zuzurufen, in welchem Theile des Zuges oder in welchem Wagen sich noch freie Plätze befinden, damit das unnütze und zeitraubende Aufsuchen der Plätze seitens der Reisenden vermieden wird. Die dienstthuenden Stationsbeamten haben bei Anweisung der Plätze nach Möglichkeit mitzuwirken. Das Einstellen von Post- und etwaigen Verstärkungswagen sowie das Verladen der Gepäckstücke ist stets auf das schnellste auszuführen und sind die hierzu erforderlichen Vorbereitungen rechtzeitig zu treffen. Den Lokomotivführern wird die pünktlichste Beförderung der Züge zur Pflicht gemacht. Etwaige, durch unabwendbare Ursachen eingetretene Verspätungen sind durch Anwendung der zulässigen, kürzesten Fahrzeiten einzuholen. Bei eingetretenen Verspätungen müssen die planmässigen Aufenthaltszeiten, soweit irgend durchführbar, selbst ohne Rücksicht auf die Geschäfte der Postverwaltung oder auf die zur Erfrischung der Reisenden vorgesehenen Pausen gekürzt werden. Die Dauer des abgekürzten Aufenthaltes ist von den dienstthuenden Stationsbeamten den Postbeamten und sogleich nach Ankunft des Zuges den Zugführern und Schaffnern mitzutheilen und von letzteren deutlich mit den Worten auszurufen: „Nur noch x . . Minuten Aufenthalt!“ Auch die Betriebs- und Maschineninspektionen sollen auf die pünktliche Abfertigung und Beförderung der Züge „nachdrücklichst“ hinwirken und jede eingetretene Unregelmässigkeit verfolgen.

— **Neuwahlen für die preussischen Bezirkseisenbahnräthe und den Landeseisenbahnrath.** Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht einen unter dem 7. d. Mts. an die Oberpräsidenten der preussischen Provinzen (ausser Schleswig-Holstein) gerichteten Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten, nach welchem für die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe in Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a. M., Köln und Erfurt, deren Mandat mit dem 31. d. Mts. erlischt, noch vor dem gedachten Tage Neuwahlen durch die wahlberechtigten kaufmännischen, gewerblichen und landwirthschaftlichen Körperschaften und Vereine für die Wahlzeit 1901/1903 zu veranlassen sind. Zugleich werden die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, die Bezirkseisenbahnräthe im kommenden Jahre möglichst zeitig — nöthigenfalls zu einer ausserordentlichen Sitzung — einzuladen, um die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Landeseisenbahnraths für die Jahre 1901, 1902 und 1903 zu wählen.

— **Eisenbahnunfall bei Rothemühle (Westfalen).** Amtlich wird gemeldet: Am 16. d. Mts. Abends gegen 7 Uhr fuhr der Personenzug 1351 bei der Einfahrt in Station Rothemühle (Endstation der Strecke Finnetrop-Rothemühle) über den am Ende des Gleises befindlichen Prellbock hinaus. Lokomotive und Packwagen fielen die hinter dem Prellbock vorhandene Böschung hinunter. Lokomotivführer getödtet. Heizer leicht verletzt; Lokomotive erheblich, Packwagen unerheblich beschädigt. Ursache: Versagen der Heberleinbremse.

— **Ostpreussische Südbahn.** Die „Kreuzzeitung“ hatte dieser Tage mitgetheilt, dass in der nächsten Tagung des Landtages eine Interpellation wegen des Ueberganges der ostpreussischen Südbahn an den preussischen Staat eingebracht werden soll und zwar unter Hinweis auf die Thatsache, dass die Konzession der Gesellschaft mit dem Jahre 1902 ablaufe. Diese Nachricht wurde zu einer Kurstreiberei der Aktien an der Börse benutzt

und in einem anderen Blatte hiess es dann: „Es verlautet, dass im Eisenbahnministerium bereits seit einiger Zeit die Verstaatlichungsfrage in Behandlung genommen sei.“ Diese letztere Mittheilung beruht, wie der „Berl. Akt.“ auf Grund zuverlässiger Erkundigungen bemerkt, in jeder Beziehung auf willkürlichen Vermuthungen.

— **Eisenbahnprojekt Treffurt-Hörschel (Eisenach).** Der zwischen den Regierungen von Preussen, Weimar und Koburg-Gotha über den durch Preussen auszuführenden Bau und Betrieb obengenannter Eisenbahn abgeschlossene und unterzeichnete Staatsvertrag ist nach einer Mittheilung aus Thüringen am 18. d. Mts. veröffentlicht worden. Weimar hat an Preussen einen nicht rückzahlbaren Zuschuss von 600 000 ℳ ausser unentgeltlicher Ueberlassung des erforderlichen Grund und Bodens zu zahlen. Koburg-Gotha hat nur an Weimar 16 000 ℳ zuzuschiessen, weil dessen Gebiet nur wenig von der Bahnlinie benutzt wird.

— **Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn.** Im „Reichs- und Staatsanzeiger“ sowie im „Eisenb.-Verordn.-Blatt“ wird die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Nebeneisenbahn von Gera über Söllmnitz und Kayna nach Spora (Meuselwitz) und Wuitz-Mumsdorf mit einer Abzweigung von Söllmnitz zur Reussengrube durch die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahnaktiengesellschaft innerhalb des preussischen Staatsgebietes veröffentlicht.

Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft und nimmt ihren Sitz in Berlin oder unter Genehmigung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. in einem anderen, im preussischen Staatsgebiete gelegenen Orte. — Nach jener Konzessionsurkunde sollen die Bestimmungen des mit Sachsen, Sachsen-Altenburg und Reuss jüngerer Linie wegen Herstellung vorgenannter Bahnverbindungen abzuschliessenden Staatsvertrages für die Gesellschaft dieselbe Verbindlichkeit haben, als wenn sie ausdrücklich in die für das preussische Staatsgebiet ertheilte Konzessionsurkunde aufgenommen wären.

— **Das Offenbacher Eisenbahnunglück im hessischen Landtage.** Die in Nr. 92 S. 1393 d. Ztg. erwähnte Interpellation ist nunmehr zur Verhandlung gekommen. Der grossherzogliche Finanzminister Gnauth erklärte nach der „Frankf. Ztg.“, ein endgültiges Urtheil über die Ursache des beklagenswerthen Unglücks nicht abgeben zu können, da die gerichtliche Untersuchung noch in der Schwebe sei und auch vor Ende des Jahres sicher nicht abgeschlossen werden dürfte. Eine Prüfung der Frage, ob und inwieweit die bisherigen Einrichtungen zur Verhütung von Eisenbahnunfällen genügten, werde von den Bundesregierungen und den zuständigen Verwaltungen einer gemeinsamen Prüfung unterzogen werden. Hessen werde sich an diesen Konferenzen betheiligen. Die hessische Regierung sei geneigt, die finanziellen Konsequenzen aus der Nothwendigkeit von Verbesserungen zu ziehen, müsse sich aber in Anbetracht ihrer verhältnissmässig geringen finanziellen Betheiligung an der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bescheiden.

Natürlich liessen sich einige Abgeordnete die Gelegenheit zu Angriffen auf die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft und die preussische Verwaltung insbesondere nicht entgehen. Ein Abgeordneter verlangte für die Strecke Frankfurt-Hanau eine viergleisige Verbindung. Wir wollen hier dazu nur bemerken, dass zwischen Frankfurt und Hanau bekanntlich eine zweite ganz selbständige, gleichfalls zweigleisige Eisenbahnverbindung auf dem rechten Mainufer besteht, so dass beide Städte zwar nicht durch eine viergleisige, aber durch zwei zweigleisige Bahnen mit einander verbunden sind. Dann wurden alle die schon wiederholt erörterten Punkte: Nothwendigkeit der Vorsignale bei Blockstationen, Ersatz der Gasbeleuchtung durch elektrisches Licht, Aenderung der Bauart der D-Wagen vorgebracht, deren Für und Wider in dem Aufsatz der halbamtlichen „Berl. Korr.“ (vergl. Nr. 98 S. 1485 d. Ztg.) schon eingehend erörtert ist und über die von Vertretern der betheiligten deutschen Bundesregierungen demnächst unter der Leitung des Reichseisenbahnamts berathen werden wird. Sehr bedauerlich ist es, dass gegenüber den offenbaren Anstrengungen der Regierungen, mit allen Mitteln zur Verhütung weiterer Unfälle beizutragen und etwaigen Mängeln abzuhelfen, ein Abgeordneter doch nicht unterlassen konnte, schon von vorn herein den guten Willen der preussischen Regierung zu bezweifeln. „Allgemein,“ so hiess es, „herrsche in der Bevölkerung die Ueberzeugung, dass die preussische Eisenbahnverwaltung an unrechter Stelle zu sparen pflege, und dass trotz der Lehre des entsetzlichen Unglücks nichts erfolge, ausser beschwichtigende und vertröstende Worte, dass man vielmehr auf die Nervosität und Vergesslichkeit der modernen Zeit rechne und nichts thun werde.“ Man kann solchen verhetzenden Redensarten wirklich nur das Achselzucken der Geringschätzung entgegensetzen und nur zweifeln, ob solche Worte von völliger Kenntnisslosigkeit oder von böser Absicht eingegeben sind. Die preussische Staatsbahnverwaltung hat wahrlich oft genug gezeigt, dass ihr die B e t r i e b s s i c h e r h e i t stets höchstes Gesetz gewesen ist, vor deren Forderung auch finanzielle Rücksichten schweigen müssen; den Beweis hierfür wird sie auch jetzt wieder nicht schuldig bleiben.

— **Bayerische Stimmen über die Eisenbahneinheit.** In einer Versammlung der Münchener Abtheilung des bayerischen Binnenschifffahrtvereins und der Münchener volkswirthschaftlichen Gesellschaft sprach dieser Tage Oberst a. D. Dr. Renauld über bayerische und deutsche Eisenbahn-, Binnenschifffahrt- und Handelspolitik. Wie die „Berl. N. Nachr.“ mittheilen, schloss er seine Ausführungen, indem er folgende vier Lösungen der Erwägung der Versammlung anheim gab:

1. Wiederauffrischen des Gedankens der Reichseisenbahnen, wofür in der Armee und im Zollwesen ein geeignetes Vorbild bestände; 2 Gewinnung von Einfluss durch vertragsmässige Betriebsgemeinschaft nach dem Muster der zwischen Preussen und Hessen, wobei der finanzielle Vortheil für Bayern ein grösserer wäre als bei Reichseisenbahnen; 3. reichsgesetzliche Regelung der wesentlichsten Tarife im Durchgangs-, Wechsel- und Wasserumschlagsverkehr unter Belassung der sonst bestehenden Verhältnisse; 4. vertragsmässige Festlegung der wichtigsten Durchgangs-, Wechsel- und Wasserumschlagtarife zwischen den betheiligten Bundesstaaten. Für gefährlich wäre, wie der Vortragende noch bemerkte, eine engere Vereinigung der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen untereinander zu erachten. Nur ein rechtzeitiges Anschliessen Bayerns an Preussen könne dem Nachtheile vorbeugen, dass andere Staaten vorher dem Beispiele von Hessen folgen.

Aus der Versammlung, an der auch Prinz Ludwig von Bayern, der Bürgermeister von Nürnberg und andere namhafte Männer theilnahmen, wurden weitere Erörterungen an diesen Vortrag nicht geknüpft. Immerhin ist es bedeutungsvoll, dass so beachtenswerthe Stimmen in Bayern laut werden und dass dort namentlich vor einer einseitigen süddeutschen Eisenbahnvereinigung gewarnt wird.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die vorläufig festgestellten Einnahmen im Monat N o v e m b e r d. J. betragen 11 066 979 ℳ (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + 357 503 ℳ), wovon 2 636 962 (+ 51 271) ℳ auf den Personenverkehr, 6 981 250 (+ 79 886) ℳ auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 448 767 (+ 226 346) ℳ. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 30. November d. J. betragen 126 380 546 (+ 6 578 630) ℳ. Hierzu trugen der Personenverkehr 37 466 271 (+ 1 116 611) ℳ, der Güterverkehr 73 351 676 (+ 3 071 149) ℳ, sonstige Quellen 15 562 599 (+ 2 390 870) ℳ bei.

— **Neue Bestimmungen für die Bahnärzte der sächsischen Staatsbahnen.** Durch die am 1. Januar 1901 in Kraft tretenden „Bestimmungen für die Bahnärzte der königlich sächsischen Staatseisenbahnen“ werden die Rechte und Pflichten der Bahnärzte neu geregelt. Die neuen Bestimmungen bringen für die Verwaltung die Vortheile eines vereinfachten einheitlichen Geschäftsgebahrens, freilich auch eine Vermehrung der Betriebsausgaben durch die Erhöhung der bahnärztlichen Gebühren. Trotz der aus letzterem Umstande sich ergebenden Bedenken glaubte indessen, wie der „Dresd. Ztg.“ gemeldet wird, die Generaldirektion der Staatseisenbahnen angesichts der auf allen Gebieten eingetretenen Preissteigerung sowie angesichts der erfolgten Erhöhung der Beamtengehälter und Arbeiterlöhne, mit der Durchführung der nothwendig gewordenen Aufbesserungen nicht länger warten zu sollen, vor allem auch im Hinblick darauf, dass eine entsprechende Bezahlung mit eine Grundbedingung für eine tüchtige ärztliche Hilfeleistung bildet, also mittelbar auch den Erkrankten selbst zu gute kommt. Wenn sonach in der Einführung der neuen, mannigfache Verbesserungen bringenden Bestimmungen nach verschiedenen Richtungen hin ein Beweis der Fürsorge und des Wohlwollens der Staatseisenbahnverwaltung erblickt werden kann, so hofft letztere auf die Zustimmung der Aerzteschaft zu den neuen Vertragsbedingungen um so mehr, als die Neuregelung in eingehender Weise mit dem Vertrauensarzte der Staatseisenbahnen, der sich seinerseits wiederum mit zahlreichen anderen Aerzten ins Vernehmen gesetzt hat, durchberathen worden ist.

— **Weihnachtsfeier des Eisenbahnvereins zu Stettin.** Dieser Verein versammelte am 15. d. M. seine Mitglieder mit ihren Angehörigen zu einer geradezu glanzvollen Weihnachtsfeier. Eine unter den Beamten und Arbeitern veranstaltete Geldsammlung hatte ein so reiches Ergebniss, dass etwa 60 Kinder bedürftiger Eisenbahnarbeiter und Arbeiterwittwen reichlich beschenkt werden konnten. Ein schönes Zeugniss für die Opferwilligkeit der Eisenbahner! Einige Tage vor der Feier hatte die Ueberreichung der Geschenke an die Eltern der Kinder in

aller Stille stattgefunden. Der Abend des 15. Dezember vereinigte nun alle, Geber und Beschenkte, zu der gemeinsamen Christfeier. Der grösste Saal Stettins, derjenige der Grünhofer Bockbrauerei, erwies sich als noch zu klein für die Tausende Besucher. Um 1/28 Uhr wurde die Feier durch einen Festmarsch eröffnet. Dieser und das ganze umfangreiche Musikprogramm des Abends wurde durch ein Orchester ausgeführt, welches sich unter Leitung des Betriebssekretärs Meylahn aus Vereinsmitgliedern gebildet und schon früher an dem Gelingen des s. Zt. veranstalteten Herrenabends den grössten Antheil gehabt hat. Unter den weihevollen Klängen der Niels-Gade'schen „Weihnachtsglocken" flammten die Kerzen an den mächtigen Tannen auf, der Vorhang der Bühne ging in die Höhe und enthüllte ein Bild von zauberischem Liebreize. Etwa 30 weiss gekleidete Mädchen im Alter bis zu 12 Jahren waren so zwischen Wolkengebilden und brennenden Weihnachtsbäumen aufgestellt, dass sie das Bild von einer durch die Wolken herabsteigenden Engelschaar boten. Aus den hellen Kinderkehlen ertönte das Weihnachtslied „Stille Nacht, heilige Nacht". Es war ein ergreifender Anblick, im weiten Saale war es still geworden, und jeder gab sich ganz dem tiefen Eindrucke hin, den diese herrliche Aufführung, unstreitig der Glanzpunkt des Abends, hervorrief. Danach nahm Konsistorialrath Haupt das Wort zu einer innigen, den Anwesenden sichtlich zu Herzen gehenden Weihnachtspredigt, an welche sich Vorträge der Kinder reihten. Die tadellosen Vorträge, selbst der kleinsten, liessen darauf schliessen, mit welcher Liebe und Mühe daheim darauf studirt worden und dass der Zauber dieses Festabends schon wochenlang in den Familien vorher gestrahlt hat. Unterdessen hatten sich die Kinder in Nebensälen gesammelt und führten nun unter den Klängen eines flotten Marsches einen Rundgang durch den Saal auf, welcher sie an langen Tafeln vorbeiführte, an denen ihnen Spielsachen, Zuckerwerk, Aepfel und Nüsse zugetheilt wurden. Glänzten jetzt die Augen der Kleinen vor Glück über die empfangenen Gaben, so leuchteten darauf die der Grossen vor Erwartung, als die Verloosung von Geschenkgegenständen begann. Dass die Laune Fortunas, welche alten Junggesellen Nähzeug und Schmucksachen, jungen Damen dagegen Rauchutensilien und Weckeruhren in den Schooss wirft, bald die lustigste Stimmung hervorrief, lässt sich leicht denken. Noch einige Musikstücke folgten und dann trat Terpsichore ihre Herrschaft an. Erst drehten sich die Kleinen im Kreise, um sich bald von der blühenden Jugend ablösen zu lassen. Ja selbst die „Jungen" unter den Alten fehlten nicht.

— **Vorlesungen für höhere Verwaltungsbeamte.** Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht in seinem amtlichen Theile das Programm der Vorlesungen, die an der Universität Göttingen in der Zeit vom 8. bis 17. Januar für höhere Verwaltungsbeamte als ein Kursus auf dem Gebiete der Staatswissenschaften und verwandten Wissenschaften gehalten werden. Es werden lesen: Professor Lexis „Ueber einige Grundfragen der Nationalökonomie", Professor Wagner „Ueber die deutschen Kolonien", Professor Planck „Ueber ausgewählte Fragen des bürgerlichen Rechts", Professor Gustav Cohn, Göttingen „Ueber die Steuerreform in Preussen und im Deutschen Reich", Professor von Esmarch „Ueber ausgewählte Kapitel der Hygiene", Professor F. Fischer „Ueber die chemische Industrie in Deutschland", Professor des Coudres „Ueber die Starkstromtechnik der Gegenwart", Professor Lorenz „Ueber gemeinnützige maschinelle Anlagen", Professor M. Lehmann „Ueber die Stein-Hardenberg'sche Gesetzgebung", Professor Schoen „Ueber Verwaltungsgerichtsbarkeit" und Professor von Seelhorst „Ueber Grundfragen der landwirthschaftlichen Betriebslehre". Die einzelnen Vorlesungen sind durchweg auf eine Dauer von je 5 oder 6 Stunden bemessen, und es ist dabei vorausgesetzt, dass die Theilnehmer sich je nach ihrem Interesse die einzelnen Vorlesungen auswählen werden.

— **Rheinisch-westfälisches Kohlensyndikat.** Die am 17. d. Mts. in Essen stattgehabte Beirathssitzung mit nachfolgender Versammlung der Zechenbesitzer hat das wichtige, uns keineswegs überraschende Ergebniss gehabt, dass für das erste Vierteljahr 1901 eine Fördereinschränkung um 10 % beschlossen ist, während erst der verflossene November mit der arbeitstäglichen Versendung von 16 861 Doppelwagen Kohlen, Koks und Briketts die höchste bisher erzielte Förderung bei glattem Absatz gebracht hatte. Der mitgetheilte Beschluss wird damit begründet, dass einzelne Industrien ihre Abnahme stark abgeschwächt haben, während die Betheiligungsziffer vom 1. Januar 1901 an erhöht ist. Hiermit ist denn wohl das Ende der Kohlennoth in nachdrücklichster Weise bestätigt, über die im Reichstage erst vor wenigen Wochen so ausgiebig geklagt wurde. Der Absatz der Kohlen bleibt übrigens nach wie vor flott, es ist aber wohl sicher zu erwarten, dass nun auch alsbald ein Preisnachlass eintreten wird, da man hört, dass auf den Kohlenzechen an Stelle des bisherigen Arbeitermangels ein starkes Angebot von Arbeitskräften getreten ist.

— Von dem Jahresbericht der Ruhrorter Handelskammer für das Verwaltungsjahr 1899/1900 ist nunmehr auch der zweite Theil erschienen. Wir haben den ersten Theil des Berichts in Nr. 64 d. Ztg. eingehend besprochen und fügen unseren dortigen Mittheilungen nur hinzu, dass die Handelskammer im Anschluss an das in der letzten Sitzung des preussischen Landtags vorgelegte Projekt einer Bahnlinie Hamm Osterfeld in einer dem Abgeordnetenhause eingereichten Eingabe um Herstellung einer Eisenbahnbrücke zwischen Ruhrort und dem gegenüberliegenden Homberg gebeten hatte. Ueber diesen Antrag ist das Haus in seiner Sitzung vom 27. März d. J. zur Tagesordnung übergegangen und der Bericht knüpft hieran die Bemerkung, dass sich das Augenmerk der betheiligten Gemeinden nunmehr auf die Herstellung einer Strassen- und Strassenbahnbrücke richten müsse und dass die Kammer diesen Bestrebungen gern ihre Unterstützung leihen werde.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Oktober d. J. wurden im Personenverkehre 5 296 627 Kr., im Güterverkehre 16 781 591 Kr., mithin im ganzen 22 078 218 Kr. vereinnahmt. Befördert wurden 5 848 052 Reisende und 3 399 630 t Güter. Gegen den Oktober 1899 ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von 206 655 Kr. (+ 229 525 Reisende) und im Güterverkehre eine solche von 312 837 Kr. (+ 241 255 t). Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn 195 773 624 Kr. gegen 185 724 323 Kr. in dem gleichen Zeitabschnitte 1899. Die Mehreinnahme beziffert sich daher mit 10 049 301 Kr. Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen in den gleichen Zeitabschnitten 4 272 341 Kr. gegen 2 623 864 Kr., wonach für das Jahr 1900 eine Mehreinnahme von 1 648 477 Kr. sich ergibt. Ohne die Wiener Stadtbahn belaufen sich die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. auf 191 501 283 Kr. gegen 183 100 459 Kronen im gleichen Zeitabschnitte des vorigen Jahres; dieselben sind daher im Jahre 1900 um 8 400 824 Kr. höher.

— **Verfügungsrecht des Absenders.** Nach der gemeinsamen Instruktion der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die Manipulation bei der Güterbeförderung werden nachträgliche Verfügungen des Absenders wegen Aufhalten des Guts in einer Unterwegsstation oder wegen Ablieferung in einer Unterwegsstation seitens der Versandstationen nur bei Wagenladungen angenommen, und bedarf es zur Annahme solcher Verfügungen bezüglich einer Stückgutsendung der Zustimmung der vorgesetzten Dienststelle. Bei Festsetzung dieser Bestimmungen gingen die Bahnverwaltungen davon aus, dass das Auffinden und Anhalten von Stückgut während der Beförderung sehr schwierig und nur in Ausnahmefällen ohne bedeutende Nachtheile möglich sei; die Entscheidung, ob ein solcher Ausnahmefall vorliege, könne daher nicht den Stationen anheimgegeben werden, sondern müsse deren vorgesetzten Dienststellen vorbehalten bleiben.

Die österreichische und ungarische Aufsichtsbehörde beanstanden diese Instruktionsbestimmung, da sie mit dem Betriebsreglement nicht im Einklange stehe. Letzteres mache bezüglich der nachträglichen Verfügungen keinen Unterschied zwischen Stückgut und Wagenladung. Es sei in vielen Fällen möglich, auch Stückgut ohne jede Störung des Frachtenverkehres anzuhalten und gerade die Stationen könnten besser als die vorgesetzte Dienststelle beurtheilen, ob dies der Fall sei. Da durch jene Instruktionsbestimmung das Verfügungsrecht des Absenders ungerechtfertigt beinträchtigt werde, forderte die Aufsichtsbehörde eine entsprechende Abänderung der beanstandeten Bestimmung. Dem Wunsche der Regierungen dürfte von der Eisenbahndirektorenkonferenz durch die Anmerkung Rechnung getragen werden, dass nachträglichen Verfügungen wegen Anhalten von Stückgütern in Unterwegsstationen seitens der Versandstationen unter der Voraussetzung zu entsprechen ist, wenn das Anhalten ohne Verzögerung der in demselben Wagen verladenen Güter durchgeführt werden kann.

— **Tariferhöhungen im Verkehr mit Rumänien.** Aus Anlass der im Laufe dieses Jahres erfolgten Einführung des neuen Lokaltarifs der rumänischen Staatsbahnen wurden von letzteren (seit 15. Juli d. J.) bei allen Sendungen, welche von Oesterreich und Deutschland nach Rumänien und umgekehrt abgefertigt werden, neben den Verbandsfrachtsätzen noch besondere Zuschläge eingehoben. Seitens der österreichischen und deutschen Bahnverwaltungen wurde gegen diesen Vorgang der rumänischen Staatsbahnen unter Hinweis darauf Verwahrung eingelegt, dass es gänzlich unstatthaft sei, Zuschläge einzuheben, welche nicht in die Verbandstarife aufgenommen seien. Mit Rücksicht hierauf forderten die österreichischen und deutschen Verwaltungen, dass

die rumänischen Staatsbahnen die eingehobenen Zuschläge den Parteien auf fallweises Ansuchen zurückvergüte und haben sich die rumänischen Bahnen hierzu nach längeren Verhandlungen bereit erklärt Mit 1. Januar 1901 wird die Frage der Zuschläge dadurch gegenstandslos, dass mit diesem Zeitpunkte in den direkten Tarifen mit Rumänien jene Erhöhungen in Kraft treten, welche sich aus den neuen Lokaltarifen der rumänischen Staatsbahnen ergeben.

— **Ausbau der bosnischen Bahnen.** Anlässlich der Verhandlung über einen im dalmatinischen Landtage eingebrachten Beschlussantrag in Angelegenheit des Eisenbahnanschlusses zwischen Dalmatien und Bosnien gab der Regierungsvertreter eine eingehende Erklärung in betreff des Baues der bosnisch-dalmatinischen Bahnen ab. Er hob unter anderem hervor, dass die in Aussicht genommene Linie Arzano-Bugojno durchwegs auf bosnischem Gebiete liege und der Bau nur mit Zustimmung der österreichischen und ungarischen Regierung und der beiderseitigen Parlamente durchgeführt werden könne. Wenn die baldigst einzubringenden Gesetzesvorlagen genehmigt werden, könne der Ausbau der Eisenbahn Spalato-Bugojno binnen drei Jahren gewärtigt werden. Bezüglich der Eisenbahn Spalato-Arzano mit der Abzweigung nach Sinj sei das Einzelprojekt für die Strecke Spalato-Sinj und für die gemeinsame Strecke Spalato-Dugopolje ganz fertig und zur Vergebung bereit. Die Inangriffnahme der Arbeiten hänge von der Genehmigung der neu einzubringenden Investitionsvorlage seitens des österreichischen Parlamentes ab. Das Einzelprojekt für die Strecke Dugopolje-Arzano sei in Arbeit. Der Bau der dalmatinischen Verbindungsbahn erfordere vier Jahre. Die parlamentarische Genehmigung des erwähnten Projektes vorausgesetzt, sei sonach die Ausführung der ganzen Strecke Spalato-Sarajevo zweifellos gesichert, und seien die mehrfach geäusserten, entgegengesetzten Befürchtungen unbegründet.

— **Uebereinkommen zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.** Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ist ein neues Uebereinkommen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Oesterreichs, Ungarns, Bosniens und der Hercegovina in Kraft getreten. Dasselbe enthält u. a. neue Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden, Gepäck und Gütern auf Hilfsstrecken im Falle von Verkehrsstörungen, über die Vertheilung der Lieferfristen unter die an der Beförderung theilnehmenden Verwaltungen, über die Tragung von Entschädigungen für Verlust, Minderung und Beschädigung bei Sendungen in Wagenladungen, welche ohne Umladung mit neuem Frachtbriefe weiterbefördert werden usw.

— **Die Ausbildung der Zugbegleiter bei den österreichischen Staatsbahnen.** Die grosse Verantwortlichkeit des Dienstes der Zugbegleiter macht es erklärlich, dass die Bahnverwaltungen bestrebt sind, diese Bediensteten nicht blos theoretisch, sondern auch praktisch so gründlich zu schulen, dass sie mit ihren vielseitigen Obliegenheiten vollständig vertraut werden. In Bezug auf die praktische Schulung der Zugbegleiter hat u. a. die Staatsbahndirektion Innsbruck angeordnet, dass die Schulbeamten der grossen Bahnbetriebsämter in bestimmten Strecken die Züge begleiten und hierbei praktischen Unterricht abhalten. Die Staatsbahndirektion Wien hat zu gleichem Zwecke vier besonders tüchtige Oberkonduktöre, welche nicht nur gründliche Kenntnisse der einschlägigen Dienstvorschriften besitzen, sondern auch die Verkehrsverhältnisse, unter denen die Versehung des Dienstes stattzufinden hat, genau kennen und infolge ihrer langjährigen praktischen Verwendung im Dienste denselben gründlich beherrschen, zu Instruktoren ernannt mit der Aufgabe, das Zugpersonal zu belehren.

— **Umbau des Bahnhofes Wiener Neustadt (Südbahn).** Die Gemeindevertretung von Wiener Neustadt hat wiederholt über die Unzulänglichkeit des Südbahnhofes bei der Regierung und im Parlamente Beschwerden erhoben. Am 7. d. Mts. hat eine vom Eisenbahnministerium angeordnete Stationskommission über das Projekt wegen Umbaues des Bahnhofs stattgefunden. Danach soll der bisherige Personenbahnhof wesentlich erweitert und mit Inselbahnsteigen für die einmündenden Linien versehen werden, welche durch Personentunnel mit den Wartesälen verbunden werden. Letztere werden in einem Neubau untergebracht. Der Bahnkörper wird in der Station um 2 m gehoben. Ausserdem soll ein neuer Rangir- und Güterbahnhof gebaut werden.

— **Oesterreichischer Wasserstrassentag.** Am 13. d. Mts. hat der vom Donauverein in Wien veranstaltete Wasserstrassentag unter ausserordentlich reger Betheiligung stattgefunden. Von den zahlreichen Rednern wurde einhellig auf die Bedeutung von Wasserstrassen für Handel, Industrie und Landwirthschaft hingewiesen. Insbesondere der Donau-March-Oderkanal und Donau-Elbekanal standen im Vordergrunde der Erörterung. Der österreichische Handelsminister bemerkte in einer längeren Rede, dass die natürlichen Verhältnisse in Deutschland und Frankreich günstiger liegen, da dort mächtige Ströme und Nebenflüsse eine bequeme und natürliche Verkehrsstrasse zu freien Meerestheilen bilden und die Verbindung untereinander sehr erleichtert ist Anders liege dies in Oesterreich, wo, getrennt durch Wasserscheiden von nicht unbeträchtlichen Höhen, die Flüsse nach allen Weltgegenden auseinander strömen. Der Handelsminister gab der Hoffnung Raum, dass „diese Verkehrsmittel auch in Oesterreich in absehbarer Zeit zur Ausführung gelangen und dass dann Binnenschifffahrt und Schienenweg nicht in Wettbewerb gegeneinander treten, sondern sich zu beiderseitigem Gedeihen ergänzen werden". Der Bürgermeister von Wien sprach den Wunsch aus, dass alle Wasserstrassen von Wien ausgehen. Von mehreren Rednern wurde die Dringlichkeit der Durchführung des Donau-March-Oderkanals um so mehr betont, als Ungarn die Durchführung der Verbindung Donau und Oder mit Benutzung der Waag, somit mit Umgehung von Oesterreich, plane. Schliesslich wurde ein Beschluss, welchen der Donauverein vorgelegt hatte, mit geringen Aenderungen einstimmig angenommen. In diesem wird die Regierung aufgefordert, den Ausbau eines Wasserstrassennetzes energisch zu betreiben und zur Durchführung der nöthigen Wasserstrassen die erforderlichen Geldmittel ebenso durch eine Investitionsanleihe zu beschaffen wie für die geplante zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.

Vereinsausland.

— **Rückkauf der schweizerischen Centralbahn und weitere Verstaatlichung in der Schweiz.** Ende gut, alles gut, kann man ungefähr zu der jetzt eingetretenen Schlussperiode der langjährigen Verstaatlichungsbestrebungen und -Kämpfe in der Schweiz sagen. Der freihändige Rückkauf der Centralbahn hat mit den Bedingungen, unter welchen er jetzt endgültig zu Stande gekommen ist, überall Befriedigung erregt. Die Generalversammlung der Aktionäre machte keine Schwierigkeiten mehr, nachdem die Grossaktionäre schon früher dem Vertrag zugestimmt hatten. In der Volksvertretung, der Bundesversammlung, herrschte fast Einstimmigkeit; alte Gegner gaben ihren Standpunkt auf. Die vorbereitende Kommission des Nationalraths erklärte sich einstimmig für die Genehmigung des Rückkaufsvertrags, beide Berichterstatter beglückwünschten den Bundesrath zu dieser Vereinbarung. Der erste Berichterstatter Ador betonte, die Kommission begrüsse es sehr, dass der Bundesrath den Weg der Verständigung betreten habe, da er tausendmal dem Prozessweg vorzuziehen sei. Es sei dies eine erfreuliche Wendung in der Eisenbahnpolitik des Bundesraths. Herr Ador hob hervor, nun sei durch den Vertrag bewiesen, dass man die Aktionäre nicht schlecht behandeln wolle, wie nach der Rückkaufsbotschaft von 1897 mit grosser Missstimmung angenommen war. Er sowohl wie der zweite Berichterstatter Benzinger gaben dem Wunsche Ausdruck, dass der Geist der Versöhnung, der nunmehr in diese Politik eingezogen sei, die früheren Befürchtungen und Vorwürfe hinfällig mache, und dass auch mit den anderen Gesellschaften eine friedliche Verständigung erfolge. Der Leiter des Eisenbahndepartements im Bundesrath, Herr Zemp, rechtfertigte die früheren gesetzgeberischen und sonstigen Vorbereitungen der Verstaatlichung, die nothwendig gewesen seien, bevor an neue Unterhandlungen über freie Erwerbung zu denken war. Der Staat habe eine weitere Geneigtheit zeigen können, nachdem er sichere Waffen besass. Die Genehmigung des vorliegenden Vertrages werde der Bundesrath als Einladung auffassen, auf der betretenen Bahn weiter zu gehen. Der glückliche Abschluss mit der ersten Bahngesellschaft dürfe als gutes Vorzeichen für die weitere Verstaatlichung angesehen werden. Herr Zemp sprach den Vertretern der Centralbahn Dank aus für ihr ehrliches Entgegenkommen, bei aller Wahrung der ihnen anvertrauten Interessen. Es sei begründete Hoffnung, dass der Bundesrath mit dem gleichen Vertrauen auch mit den übrigen Bahngesellschaften unterhandeln könne. Vor allem sei gegenseitiges Vertrauen zu einem für beide Theile befriedigenden Ergebniss nöthig, und die bisherigen Verhandlungen mit einigen Gesellschaften liessen bereits den Schluss auf einen solchen befriedigenden Ausgang zu. Bundespräsident Hauser fügte nach dieser Richtung hinzu, dass, wie bei den verschiedenen Bahnen die für den freihändigen Rückkauf maassgebenden Faktoren ganz verschiedene seien, der Bundesrath sich auch vollständig freie Hand vorbehalten müsse, in welcher Weise die Aktionäre dieser Gesellschaften abgefunden werden sollen. Eine Erörterung der Vorlage im Nationalrath fand weiter nicht statt, ein einziger Redner, Herr Hochstrasser, widersprach als grundsätzlicher Gegner einer Verständigung in einer solchen Frage, in der seiner Meinung nach der

Käufer doch immer den kürzeren ziehe. Er führte besonders vom agrarischen Standpunkte die merkwürdige Anschauung ins Feld, dass durch die Verstaatlichung der Landwirthschaft das Geld verthenert werde. Der Nationalrath genehmigte den Ankauf der Centralbahn mit 103 gegen 3 Stimmen. Auch die Kommission des Ständeraths empfahl einstimmig die Annahme des Vertrages; der Berichterstatter betonte, der freihändige Rückkauf biete nur Vortheile, zahllose Anstände und Schwierigkeiten würden damit aus dem Wege geräumt. Herr von Arx führte aus, der Bund erhalte um einen vernünftigen Preis ein vorzügliches Unternehmen, das bei guter Verwaltung eine schöne Zukunft habe. Richard (Genf) erklärte, dass er als ehemaliger Gegner des Eisenbahnrückkaufs sich darüber freue, dass dieser nun loyal und nach den Grundsätzen einer richtigen Volkswirthschaft durchgeführt werde und die Befürchtungen der Rückkaufsgegner beschwichtigen werde. Der Ständerath genehmigte den Vertrag mit der Centralbahn einstimmig.

Uebrigens wurden bei den Verhandlungen im eidgenössischen Parlament gewichtige Stimmen dahin laut, dass bei der weiteren Verstaatlichung mit grosser Vorsicht vorzugehen sei und auch die Erwartungen auf die Ergebnisse der künftigen Bundesbahnen nicht zu hoch gespannt werden dürfen. In letzterer Beziehung warnte namentlich Herr von Arx. Das Tarifgesetz werde wesentliche Mindereinnahmen, das Besoldungsgesetz dagegen bedeutende Mehrausgaben bringen, so dass in den nächsten Jahren nicht darauf zu rechnen sei, dass die bisherigen Reinerträgnisse erzielt werden könnten. Grösste Vorsicht sei deshalb geboten und es müssten zu weitgehende Ansprüche zurückgewiesen werden, bis dass die Erfahrung eine sichere Grundlage der Reinerträgnisse geschaffen habe. Bundesrath Zemp erklärte es als besonderen Vortheil, dass die Uebernahme der Centralbahn durch den Bund allmählich und schrittweise erfolgt. Der Termin für den Uebergang des Bahnnetzes ist der 1. Januar 1901, das Direktorium der Centralbahn aber bleibt bis 1902 im Amt, das Personal bleibt bis 1903 unter den alten Bedingungen usw. Die bei der Centralbahn gemachten Erfahrungen will man womöglich noch für den Rückkauf der anderen Bahnen verwerthen. Auch wurde mehrfach betont, dass die Centralbahn von allen Bahnen am besten imstande sei und die Verhältnisse den Rückkauf am meisten erleichterten. Herr Zemp wies ferner darauf hin, dass die Centralbahn anfänglich eine Kapitalabfindung von 1 000 Fr. beanspruchte, dann aber auf 850, 800 und schliesslich 750 Fr. herabgegangen sei. Freilich ist dabei der bedeutend höher gewordene Zinssatz zu berücksichtigen, die Rente von 30 Fr. ist jetzt bei 4 % ebenso gross wie vor 10 oder 3 Jahren bei 3 %. Jedenfalls wird die Börsenspekulation gut thun, wenn sie aus dem glücklich vollendeten Rückkauf der Centralbahn die Kurse der anderen Bahnaktien nicht zu hoch treibt.

— **Internationales Frachtrechtübereinkommen.** Aus Rom kommt die Nachricht, dass das italienische Abgeordnetenhaus das am 16. Juni 1898 in Paris geschlossene Zusatzübereinkommen zum Vertrage über das internationale Frachtrecht ohne weiteres genehmigt habe. Hiernach ist nun wohl das letzte Hinderniss beseitigt, welches der Invollzugsetzung des Zusatzübereinkommens noch im Wege stand. Diese wird, wie zu hoffen, nunmehr alsbald erfolgen.

— **Schantung-Eisenbahngesellschaft.** Aus den von der Direktion der in diesen Tagen stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung erstatteten Berichten über die Baufortschritte und den derzeitigen Stand der Schantung-Eisenbahnen heben wir hervor, dass trotz der chinesischen Wirren sowohl mit den Bauarbeiten der Bahn, als auch mit der Verschiffung des Bau- und Betriebsmaterials nachdrücklich weiter vorgegangen worden ist. Als Ende Juni die Arbeiten im Innern der Provinz Schantung eingestellt werden mussten, erging sofort telegraphische Weisung an die Betriebsleitung, das im Innern der Provinz beschäftigungslos gewordene Personal zur Beschleunigung des Baues der im deutschen Machtbereich befindlichen Strecke zu verwenden. Eine Unterbrechung in der Hinaussendung des Oberbau- und des Betriebsmaterials ist nicht eingetreten. Die Bauarbeiten sind so weit gefördert, dass auf der Strecke Tsingtau-Kiautschou bis Mitte Dezember 59 km Gleis verlegt sind und die Montirung der eisernen Brückenüberbauten energisch gefördert worden ist. Ebenso sind die Hochbauten, mit Ausnahme des Stadtbahnhofes in Tsingtau, grossentheils vollendet. An Betriebsmaterial sind 8 Tenderlokomotiven und 228 Güterwagen verschifft, von denen bis jetzt 6 Lokomotiven und 170 Wagen angelangt und grösstentheils bereits montirt sind. Die erste deutsche, mit Hilfe chinesischer Arbeiter montirte Lokomotive hat Ende Oktober in den Dienst gestellt werden können. Hiernach ist mit Sicherheit zu erwarten, dass, falls nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, die erste Strecke der Schantung-Eisenbahnen, Tsingtau-Kiautschou von 74 km Länge, Anfang April 1901 dem Betrieb übergeben werden wird. Nachdem inzwischen über Kiautschou hinaus und im Innern von Schantung die Bauarbeiten wieder aufgenommen worden sind, ist das Bauprogramm für 1901 dahin festgestellt worden, dass der Unterbau der Strecke bis Weihsien Ende 1901 zur Aufnahme des Gleises fertiggestellt und die Betriebseröffnung dieser weiteren Strecke für Frühjahr 1902 erreicht werden soll.

— **Chinesische Bahn Yangtsun-Schanhaikwan.** Zu dem vielfach erörterten englisch-russischen Streit wegen dieser Eisenbahn liegt folgende amtliche russische Kundgebung aus Petersburg, den 16. Dezember, vor:

„In europäischen Blättern, namentlich in englischen, waren in letzter Zeit Ansichten geäussert worden, dass erstens die Bahnlinie von Yangtsun nach Schanhaikwan Eigenthum Englands sei, dass zweitens die Russen sich dieser Bahnlinie widerrechtlich bemächtigt hätten und sie ihren Eigenthümern übergeben sollten, dass drittens die Russen die Bahn nicht wieder ausgebaut und gar nichts dafür gethan hätten und dass viertens die Rückgabe der Bahn an die Engländer nicht in das Gebiet der Wirksamkeit des Feldmarschalls Waldersee gehöre.“ Der „Regierungsbote“ bringt zu diesen Fragen eine ausführliche amtliche Auseinandersetzung und kommt zu folgenden Schlüssen: „Erstens: die Engländer könnten nicht als Eigenthümer der Bahnlinie Yangtsun-Schanhaikwan anerkannt werden, aber England hat mehr Recht als die anderen Mächte, nachdem die Provinz Petschili von fremden Truppen geräumt sei, auf eine finanzielle Kontrole dieser Bahn und sogar auf eine Wiederübernahme der höheren Verwaltungsstellen, wie das auch vor den Unruhen der Fall gewesen sei. Anfang Juni hätten die Engländer den Chefs der verbündeten Truppen ihre Ansprüche vorgelegt, welche indessen aus militärischen Gründen bis jetzt hätten unberücksichtigt bleiben müssen, da, so lange die Operationen dauerten, die Engländer nicht über hinlängliche Mittel verfügten, die Bahn zu überwachen und einen regelmässigen Verkehr auf derselben herzustellen. Zweitens, die Besetzung durch russische Truppen erfolgte nicht nur im Einverständniss mit den Führern der verbündeten Truppen und der Admirale, sondern war auch eine militärische Nothwendigkeit, da nur russische Truppen in den Monaten Juni, Juli und theilweise auch August die schwierige Aufgabe der Wiederherstellung, der Bewachung und des Betriebes der Bahn mit Erfolg ausführen konnten. Die Bahnstrecke von Tongku bis Schanhaikwan wurde zwar von russischen Truppen besetzt, wurde aber auf Befehl des Feldmarschalls Grafen Waldersee in ihren Händen belassen und die Russen stellten die Bahnlinie wieder her und richteten auch den Betrieb wieder ein. Dieser Entscheidung des Feldmarschalls fügten sich die Engländer auch. Drittens: russische Truppen haben während der schwierigsten Zeit der militärischen Operationen die Kommunikation zwischen Tientsin und Yangtsun hergestellt, und nur dank energischer Handlungen russischer Truppen gelang es, die Linie zwischen Tongku und Schanhaikwan vor Zerstörung zu retten. Durch uns wurden während fünf Monate auf diesen Linien fast 100 Werst Eisenbahn neu erbaut und die Wiederherstellung der zerstörten Theile wird schon im künftigen Monate beendigt, wofür Russland die nicht geringe Summe von 450 000 R. ausgelegt hat. Viertens: die Meinung englischer Blätter, dass die Frage von der Rückgabe der Bahn Yangtsun-Schanhaikwan an die Engländer nicht in das Gebiet der Wirksamkeit des Grafen Waldersee gehöre, ist vollkommen unrichtig. Diese Bahn, welche Graf Waldersee uns übergab, wird abermals seiner Disposition und nicht den Engländern übergeben, und es wird dann von ihm abhängen, wem er die Bahn übergeben wird.“

Zu dieser Nachricht äussert sich die Münchener „Allgem. Ztg.“ wie folgt:

„Diese russische Loyalität gegen das internationale Oberkommando verdient besonders hervorgehoben zu werden, nachdem die Verminderung der russischen Truppen in Petschili seit dem Eintreffen Waldersee's vielfach als ein Zeichen der Unfreundlichkeit gegen denselben gedeutet worden; nach dem Sinne der deutsch-feindlichen russischen Presse wird die Erklärung des ‚Regierungsboten‘ freilich nicht sein. Es ist nun wohl nicht zweifelhaft, dass Graf Waldersee den Engländern anerkennen wird, worauf sie betreffs der Bahn rechtmässigen Anspruch haben. Der Betrieb aber wird natürlich vorläufig lediglich nach den militärischen Bedürfnissen gestaltet werden müssen, da diese Bahnlinie, und zwar in ihrer gesammten Ausdehnung, die Haupt- oder gar einzige Zufuhrstrasse für die internationale Armee den Winter über bildet. Mit dem Einfrieren der Schiffe in Taku scheint es bisher nicht so schlimm gewesen zu sein, wie neulich behauptet wurde; die Zeit des regelmässigen Verkehres von der See zum Lande ist aber in Taku jedenfalls vorüber und die Zufuhren werden von nun ab grösstentheils oder ganz über Tschingwantao-Schanhaikwan nach Tongku, Tientsin und Peking gehen müssen. Die Strecke Peking-Tientsin wurde vor kurzem fertiggestellt und die Eröffnung des allgemeinen Verkehres steht bevor, die Strecke Tientsin-Tongku war niemals dauernd betriebsunfähig und die von den Russen vorgenom

menen Reparaturen an der Linie Tongku-Schanhaikwan sind soeben beendet worden, nur fehlen noch zwei Brücken südlich von Lutai, deren Herstellung noch vier Wochen in Anspruch nimmt. Leider also wird ein durchgehender Betrieb noch immer nicht möglich sein, doch vermag man sich bei den erwähnten Brücken vielleicht mit Umladen zu helfen."

— **Japanische Eisenbahnbauten in Korea; Verordnung über Bahnbau im Auslande.** Mit Rücksicht auf den umfangreichen Eisenbahnbau in Korea, der z. Zt. von japanischen Geschäftsleuten betrieben und voraussichtlich demnächst weitgehende finanzielle Unterstützung bei der japanischen Regierung finden wird, hat man in Japan im September d. J. schleunigst eine kaiserliche Verordnung, betreffend den Bahnbau im Auslande, erlassen. Die Bahn in Korea, um die es sich handelt, ist die Linie von der Hauptstadt Söul nach dem im Süden der Halbinsel gelegenen Fusan, über deren Inangriffnahme wir in Nr. 67 S. 1027 d. Ztg. berichtet hatten. Der japanische Kabinetsrath hat sich inzwischen im September d. J. für die Gewährung einer 6 prozentigen Zinsgarantie auf das Baukapital bis zur Höhe von 25 000 000 Yen für die Dauer von 15 Jahren entschieden. Dieser Beschluss bedarf indess noch der Genehmigung des voraussichtlich im November oder Dezember d. J. zusammentretenden Parlaments. Die Zinsgewähr, die also höchstens 1 500 000 Yen jährlich betragen wird, soll allmählich nach Maassgabe des Fortschrittes der Arbeiten und der thatsächlichen Kapitalaufwendungen in Kraft treten.

Die einzelnen Bestimmungen der Verordnung lauten: 1. Wenn sich eine Aktiengesellschaft aus japanischen Reichsangehörigen zu dem Zwecke in Japan bildet, um ein Transportgewerbe vermittelst des Baues von Eisenbahnen im Auslande zu betreiben, so finden auf dieses die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und der zugehörigen Verordnungen Anwendung, soweit nicht durch diese Vorschriften etwas besonderes festgesetzt wird. 2. Wer ein solches Unternehmen plant, hat beim Verkehrsminister die Genehmigung zur Bildung der Gesellschaft nachzusuchen und diesem, ehe der erste Aufruf zur Aktienzeichnung erfolgt, die Satzungen der Gesellschaft, den allgemeinen Geschäftsplan und einen Entwurf, der die thatsächlich vermessenen Linien nachweist, nebst einem Kostenanschlage für die Betriebsausgaben einzureichen. Dieser Eingabe sind die Formulare für die Aktienzeichnung sowie alle sonst noch wesentlichen Schriftstücke und Pläne beizufügen. 3. Aktiengesellschaften sind befugt, die Gesammtsumme ihres Kapitals in verschiedenen Theilbeträgen zu erheben, vorausgesetzt, dass der Betrag für den ersten Zeitabschnitt nicht weniger als ein Fünftel des Gesammtkapitals ausmacht. 4. Die erste Ausschreibung der Aktien darf bis auf ein Zehntel des Gesammtwerthes der Aktien herabgehen. 5. Sobald die ersten Aufgebote für die Aktien auf das zu erhebende Kapital für den ersten Zeitabschnitt gesichert sind, kann der Unternehmer die nöthigen Schritte zur Veranstaltung einer Hauptversammlung behufs Bildung der Gesellschaft thun. 6. Beschlüsse auf Aenderung der Gesellschaftssatzungen bedürfen, um rechtsgültig zu werden, der Genehmigung des Verkehrsministers. 7. Die Ausgabe von Schuldverschreibungen bedarf der Genehmigung des Verkehrsministers. Die Summe der Schuldverschreibungen kann bis zum zehnfachen Betrage des eingezahlten Aktienkapitals erhoben oder erhöht werden, sofern diese Summe vier Fünftel des Gesammtkapitals der Gesellschaft nicht übersteigt. 8. Der Geschäftsplan und die Veranschlagung der Betriebsausgaben dürfen von der Gesellschaft ohne Genehmigung des Verkehrsministers nicht abgeändert werden. 9. Zur Verschmelzung mit anderen Gesellschaften oder zur freiwilligen Auflösung der Gesellschaft ist die Genehmigung des Verkehrsministers erforderlich. 10. Falls eine Gesellschaft den Bestimmungen dieser Verordnung oder den Vorschriften der Genehmigungsurkunde zuwiderhandelt oder ihre Satzungen nicht befolgt oder den Bestimmungen der amtlichen Genehmigung nicht entspricht, so hat der Verkehrsminister das Recht, eine Neuwahl der Beamten der Gesellschaft zu veranlassen oder der Gesellschaft die Genehmigung zu entziehen; diese Entziehung der Genehmigung hat die Auflösung der Gesellschaft zur Folge. 11. Die Bestimmungen in Artikel 6, 4 und 10 sollen auf Aktiengesellschaften Anwendung finden, die innerhalb der Landesgrenzen gemäss den Bestimmungen des früheren Handelsgesetzbuches zu dem Zwecke gebildet sind, ein Transportgewerbe mittelst des Baues von Eisenbahnen im Auslande zu betreiben.

— **Beraubung von Zügen in Nordamerika.** Der Luxus- und Schnellzug, der zwischen Chicago und New-Orleans verkehrt, wurde vor einigen Tagen in der Nacht von Banditen fast innerhalb des Stadtkreises New-Orleans angehalten und ausgeplündert. Die Desperados, die maskirt waren, zeigten ein Gefahrsignal, und als der Lokomotivführer die Fahrt deshalb verlangsamte, sprangen sie auf die Maschine, überwältigten den Führer und schossen den Zugführer, der ihnen den Eintritt in den Postwagen verwehrte, über den Haufen. Dann sprengten sie den Geldschrank im Postwagen mit Dynamit, erbrachen Kisten und Kasten und stahlen, was ihnen gefiel. Der Geldschrank enthielt nur eine geringe Baarsumme und an den Packeten sollen die Spitzbuben ebenfalls nicht viel gewonnen haben. — Zur selben Zeit hielten Desperados im benachbarten Staate Texas einen Schnellzug an, schossen den Postbeamten, der ihnen entgegentrat, todt und machten dann die Runde durch die Wagen. Die Fahrgäste mussten die Hände hoch halten, und während zwei Mann ihre Taschen durchsuchten, standen je zwei andere mit Revolvern im Anschlage an den Durchgangsthüren, bereit, jeden niederzuschiessen, der nicht gutwillig den Tribut entrichten wollte.

Allgemeines.

— **Bauernfänger auf Eisenbahnen.** In letzter Zeit treiben auf den holländischen Staatseisenbahnen Bauernfänger — sogenannte Kwartjesvinders — in frechster Weise ihr unheimliches Wesen. Die geriebenen Burschen, die eine weitverzweigte Bande bilden, suchen durch allerlei Machenschaften die Reisenden zum Kartenspiel zu verleiten, wobei letztere dann natürlich gehörig gerupft werden. Die Spieler sind mit Jahreskarten versehen und befahren alle Linien. Auch bis Deutschland scheinen sie ihr betrügerisches Gewerbe auszudehnen. Dieser Tage nahm nämlich, wie die „K. V.-Z." berichtet, in dem von Aachen kommenden Zuge ein Reisender die Vermittelung des Stationsvorstehers zu Meersen — letzte Station vor Maastricht auf der Strecke Aachen-Maastricht — in Anspruch; er hatte sich mit vier Bauernfängern in ein Spiel eingelassen und war von ihnen um 100 *M.* betrogen worden. Als die telegraphisch herbeigerufene Gendarmerie aus Maastricht ankam, waren die sauberen Vögel entflogen, da der Stationsvorsteher kein Recht hatte, sie festzuhalten. Die Burschen gaben sich für „Kaufleute aus Rotterdam" aus und hatten je eine Jahreskarte von 365 fl. (610 *M.*), ein Beweis, wie gut ihr Geschäft gehen muss.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 11 d. Mts. unter dem Vorsitze des Ober-Bau- und Ministerialdirektors Schroeder wurde zunächst der schmerzlichen Verluste gedacht, die der Verein durch den Tod seiner langjährigen Mitglieder, des Ehrenmitgliedes Bauraths Fr. Hoffmann in Siegersdorf und des Mitgliedes Geh. Regierungsraths Menne, erlitten hat und den Verstorbenen warme anerkennende Worte gewidmet. Es folgte der Bericht über die stattgehabte 70 jährige Geburtstagsfeier des Vereinsvorsitzenden Wirkl. Geh. Ober-Bauraths Streckert, insbesondere über die feierliche Uebergabe der dem Gefeierten von Seiten des Vereins gewidmeten künstlerisch ausgestatteten Glückwunschadresse und deren Verlesung. Wie für die letzte Sitzung des Vereinsjahres vorgeschrieben, wurde sodann über die Thätigkeit des Vereins in dem abgelaufenen Jahre berichtet und die Neuwahl des Vorstandes vorgenommen; die Versammlung wählte durch Zuruf den bisherigen Vorstand wieder.

Nunmehr hielt Direktionsrath Geyer aus Ludwigshafen a/Rh. als Gast den angekündigten Vortrag: „Ueber Verwendung von Akkumulatoren für den Omnibusbetrieb auf Hauptbahnen." Der Vortragende berichtete über den seit etwa vier Jahren innerhalb des Gebietes der pfälzischen Eisenbahnen bestehenden Omnibusbetrieb auf den Strecken Ludwigshafen-Worms, Ludwigshafen-Neustadt a/Hardt, Ludwigshafen-Arweiler und Neustadt a/Hardt-Dürkheim. Nach eingehenden Versuchen und Ermittelungen bezüglich der zu wählenden Motoren, bei denen die Serpolett'sche Dampflokomotive, die Gaslokomotive, der elektrische Motor mit Stromzufuhr und eben derselbe mit Akkumulator in Betracht kamen, entschloss man sich zur Einführung des letzteren, die sich auch in Rücksicht auf das Vorhandensein dreier elektrischer Kraftanlagen in Ludwigshafen nach Lage der Verhältnisse am vortheilhaftesten erwies.

Aus den eingehenden Auseinandersetzungen des Vortragenden über die Einzelheiten dieser Betriebsart verdient als von allgemeinem Interesse hervorgehoben zu werden, dass die üblen Erfahrungen, die man auf Strassenbahnen besonders in Berlin mit dem Akkumulatorenbetrieb in betreff des das Publikum in hohem Grade belästigenden Säuregeruchs gemacht hat, dort bisher nicht beobachtet worden sind. Der Grund hierfür ist der Umstand, dass die dortigen Wagen, deren Akkumulatoren leicht zugänglich unter den Sitzen angebracht sind, niemals geladen werden oder geladen werden können, wenn sie besetzt sind; die Wagen sind dann stets leer. Die Sitze, die gleichzeitig den darunter befindlichen Akkumulatorenkasten als Deckel

dienen, schliessen diesen Kasten mit sehr guten Gummischnüren ab. Zum Laden werden die Sitze geöffnet, ebenso die Fenster; im weiteren Verlauf werden zunächst die Sitze geschlossen, das Laden aber erst beendet, wenn durch die noch geöffneten Fenster der Geruch beseitigt ist; dann werden auch diese geschlossen. Während der Fahrt ist nicht das geringste an Säuregeruch zu spüren. Eine Beschwerde hierüber ist noch niemals eingegangen. Der Betrieb erfreut sich vielmehr einer grossen Beliebtheit; von mehreren Mitgliedern wurde dies bestätigt. Der Vortragende schliesst seine Ausführungen mit der Versicherung, dass man überall da, wo billiger Strom vorhanden sei, wo es sich nicht um Ueberwindung zu grosser Steigungen und nur um Bewältigung eines verhältnissmässig schwachen Verkehrs handele, zu dem Akkumulatorensystem für den Omnibusbetrieb auf Haupt- oder Nebenbahnen wohl übergehen dürfe. Indessen müsse ein derartiger Betrieb mit besonderer Sorgfalt und Liebe zur Sache überwacht werden. Dem mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag folgte eine kurze Besprechung. Es betheiligten sich daran der Vorsitzende und Geh. Ober-Baurath Blum.

Der zweite Vortrag des Abends betraf den Unfall auf der Berliner Stadtbahn am 27. November d. J. zwischen Bahnhof Bellevue und Bahnhof Thiergarten. Eisenbahn-Bauinspektor Janensch berichtete hierüber. An der Besprechung betheiligte sich Reg.- und Baurath Scholkmann und bestätigte mit dem Vortragenden, dass diesem Unfall lediglich ein Versehen zu Grunde liege und die bestehenden bewährten Sicherheitsanordnungen dadurch in keiner Weise beeinflusst werden dürften.

In üblicher Abstimmung erfolgte die Aufnahme des Eisenbahndirektors z. D. Hagena als einheimisches ordentliches Mitglied.

Bücherschau.

— **Das konstitutionelle System im Fabrikbetriebe.** Von Heinrich Freese. Eisenach. Verlag von M. Wilckens, 1900. Preis 1,80 ℳ. — Der durch seine unermüdliche Thätigkeit auf sozialem Gebiet bekannte Verfasser, der als Besitzer der Hamburg-Berliner Jalusiefabriken die Arbeiterfrage aus nächster und eigenster Anschauung kennt, gibt hier in kurzer und eindringlicher Form einen schätzenswerthen Beitrag zu ihrer Lösung. Sein Vorschlag geht dahin, die Arbeiter durch Ausschüsse, die aus ihrer freien Wahl hervorgehen, an der Beordnung ihrer Angelegenheiten zu betheiligen, und er weist in der geschichtlichen Einleitung seines Aufsatzes darauf hin, dass solche Einrichtungen bereits seit dem Jahre 1861 in der Fabrik des Grossindustriellen David Peters zu Neviges im Regierungsbezirk Düsseldorf bestehen und seit 1874 durch die Herren W. v. Oechelhäuser und Richard Rösicke bei zahlreichen industriellen Anlagen des Anhalter Ländchens sowie durch den Generaldirektor Schlittgen auf der Marienhütte bei Kotzenau in Niederschlesien mit Erfolg eingeführt sind. Im Jahre 1898 bestanden nach den vom Professor Max Sering in seinem Buche „Arbeiterausschüsse in der deutschen Industrie“ gemachten Mittheilungen in Deutschland bereits mehr als 40 solche Ausschüsse, namentlich auch auf den Kohlengruben des Fürsten von Pless, bei den grossen Steingutfabriken von Villeroy & Boch zu Mettlach und in der württembergischen Metallwaarenfabrik zu Geislingen. Im Anhange seiner Flugschrift gibt der Verfasser Abdrücke und Auszüge derjenigen Satzungen, die er seit Jahren in den seiner Leitung unterstellten Industrieanlagen eingeführt hat, und bietet dadurch zur Nachahmung dieser Einrichtungen einen bewährten und zweckmässigen Anhalt.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 14,365 km lange schmalspurige Strecke Ilsfeld-Heilbronn Südbahnhof der württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Zu den Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen ist der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4020 vom 11. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 17. Dezember d. J.).

Nr. 4023 vom 12. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen (abgesandt am 19. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die auf Seite 176 des Gütertarifheftes 3 verzeichnete Schnittentfernung Gräfenthal-Arnstadt von 19 in 79 km berichtigt.

Erfurt, den 18. Dezember 1900. (3203)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Güterverkehr.

Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs).

Tarifirung von Holzbriketts. Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten preussisch-hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen mit den oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhält das Waarenverzeichniss vom 1. Januar 1901 ab unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Spezialtarifs III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz: „Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespähnen, Holzsägemehl, Hobelspähnen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte.“

Berlin, den 19. Dezember 1900. (3204)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Am 26. Dezember d. J. gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen Altona, Flensburg A., Hamburg, Harburg, Heide, Kiel, Lüneburg, Neumünster, Schleswig und Uelzen einerseits und Station Wolfenbüttel der braunschweigischen Landesbahn andererseits anderweite, ermässigte Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze zur Einführung.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 20. Dezember 1900. (3205)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit der auf Seite 74 des Nachtrags IV zu Tarifheft 5 (Holz) auf-

geführten, mit †† bezeichneten Frachtsätze für Sendungen von Chrobold, Eleonorenhain, Oberhaid, Säumerbrücke und Wallern i/B. nach Wodnan-Cicenic sowie der auf den Seiten 15—31 des Nachtrags IV zu Tarifheft 4 (Getreide usw.) aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs b (Kleie) für Sendungen zwischen Wien (Donaukaibhf.) und den deutschen Verbandsstationen wird bis zum 31. Dezember 1901 verlängert.

Dresden, am 20. Dezember 1900. (3206)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Binnengütertarife für vollspurige Linien erhält der Absatz 5 c des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) am 1. Januar 1901 folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle".

Dresden, den 19. Dezember 1900. (3207)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 20. Dezember l. J. wird im Verkehr zwischen Mergentheim und Basel bad. B. für Getreide ein ermässigter Frachtsatz von 1,26 ℳ. für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 17. Dezember 1900. (3208)
Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Der zufolge unserer Bekanntmachung vom 12. Oktober l. J. auf den 1. Dezember 1900 aufgehobene Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von süddeutschen Stationen nach den österreichisch - ungarisch - rumänischen Grenzstationen Suczawa (Itzkany), Predeal und Verciorova, gültig vom 1. Februar 1894, bleibt bis Ende Januar 1901 noch in Kraft bestehen. An dessen Stelle kommt am 1. Februar 1901 ein neuer Tarif zur Einführung, der aber nur noch Frachtsätze von Stationen der k. bayerischen und der k. preussischen und grossh. hessischen Staatsbahnen enthält.

Karlsruhe, den 17. Dezember 1900. (3209)
Grossh. Generaldirektion.

Expressguttarif Main-Neckarbahn, Direktionsbezirk Mainz, sowie hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit der am 2. Januar 1901 stattfindenden Schliessung der Station Rosengarten des Direktionsbezirks Mainz treten die im vorbezeichneten Tarif für die genannte Station enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.

Darmstadt, den 16. Dezember 1900. (3210)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken.

Am 20. Dezember d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai d. J. der Nachtrag I, welcher u. a. neue bezw. anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze von den Stationen Camen und Ueberruhr des Direktionsbezirks Essen, sowie nach den Stationen Kaarst, Michelbach und Urmersbach der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken enthält.

Die Frachtsätze der Station Ueberruhr gelten erst von einem späteren, noch bekannt zu gebenden Tage ab.

Soweit Erhöhungen eintreten, treten dieselben erst am 1. Februar 1901 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 18. Dezember 1900. (3211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien resp. Zellerndorf.

Mit sofortiger Gültigkeit werden bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 für Steinkohlen-, Steinkohlenbriketts- und Kokssendungen direkte Frachtsätze nach folgenden Stationen der Schneebergbahn eingeführt:

a) Feuerwerksanstalt loco,
b) Fischau,
c) Grünbach,
d) Puchberg a. Sch.,
e) Urschendorf,
f) Willendorf,
g) Winzendorf.

Die Sätze ergeben sich aus den im Nachtrage I zum oben genannten Tarif, Seite 3 und 4 unter Schnitttafel I Gruppe A b aufgeführten Schnittfrachtsätzen unter Hinzurechnung des Frachtantheils von Hellern für 1 000 kg:

zu a) 460, zu d) 720,
„ b) 480, „ e) 550,
„ c) 640, „ f) 570,
zu g) 520.

Kattowitz, den 17. Dez. 1900. (3212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird Presstorf in den badischen Ausnahmetarif Nr. 17 (Steinkohlen etc.) einbezogen.

Karlsruhe, den 15 Dez. 1900. (3213)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird Presstorf in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Steinkohlen etc.) des Gütertarifs badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen.

Karlsruhe, den 15. Dez. 1900. (3214)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Unter Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 12. Oktober l. J. bringen wir zur Kenntniss, dass mit Wirkung vom 1. Januar 1901 der erste Absatz des Artikels 32 der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen und Ziffer 9 des gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 10 für die Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoirwagen durch folgenden Zusatz ergänzt werden:

„Ist indessen das Eigengewicht des verwendeten Wagens höher als das hiernach frachtpflichtige Gewicht, so ist 1/3 des überschiessenden Gewichts dem frachtpflichtigen Gewichte des Gutes zuzuschlagen."

Die Allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften und der bezeichnete Ausnahmetarif sind auch gültig für den Verkehr Basel B. B. und Waldshut-Schweiz.

Karlsruhe, den 15 Dez. 1900. (3215)
Generaldirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr.

Am 1. Januar 1901 wird die Station Isselburg-Anholt des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cöln, den 17. Dezember 1900. (3216)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr.

Am 22. Dezember d. J. treten für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen den Stationen Berlin Ostbf. sowie Viehladestelle Rummelsburg einerseits und Oberreichenbach i. V. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über die genannte Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 19. Dez. 1900. (3217)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Januar 1901 tritt im Tarifheft 1 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Getreide usw.) zwischen Hohenau K. F. N. B. einerseits, Bielefeld (königliche Eisenbahndirektion Hannover) andererseits in Höhe von 306 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 17. Dezember 1900. (3218)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien.
(Einführung des Nachtrages II.)

Mit 1. Februar 1901 tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Rumänien vom 1. Juni 1895 in Kraft; derselbe enthält einerseits Frachtzuschläge, andererseits Kürzungen der Frachtsätze.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller = 20 ₰ = 20 Cts. erhältlich.

Wien, am 17. Dezember 1900. (3219)
K. k. pr. österr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Einführung eines neuen Tarifes Theil II.

Mit 1. Februar 1901 tritt für den böhmisch-tiroler Eisenbahnverband ein neuer Tarif, Theil II in Kraft.

Gleichzeitig wird der Tarif, Theil II für den obenbezeichneten Eisenbahnverband vom 1. Januar 1894 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie der Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen vom 1. September 1893 sammt allen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 5 Kr. bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien sowie bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Der Separatabdruck des nunmehr in den allgemeinen Tarif aufgenommenen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle etc. kann durch die an diesem Ausnahmetarife betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern für das Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. Dezember 1900. (3220)
Die Generaldirektion,
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)

Einbeziehung der Station Moinesti in den Ausnahmetarif Nr. 14 für Rohpetroleum etc.

Einführung von Frachtsätzen für frische Fische von Braila etc. nach Frankfurt a/M.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Station Moinesti der kgl. rumänischen Eisenbahnen in den vom 1. April 1900 gültigen Tariftheil II, Heft 1 für den obenbezeichneten Verkehr mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach dem Schnittpunkte von (Theilfrachtsätze b)	Ausnahmetarif Nr. 14 Schnitttafel I Abtheilung	
	I	II
	in Centimes für 100 kg	
Moinesti	88	88

Weiter gelangen von obengenanntem Zeitpunkte für frische Fische als Eilgut und Frachtgut von den Stationen Braila, Constanta und Galatz nach Frankfurt a/M. nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

			Bei Aufgabe von Mengen:		
			unter 5000 kg	bei 5000 kg	bei 10000 kg
			Centimes pro 100 kg		
als Eilgut	Braila	nach Frankfurt a/M. Hauptbahnhof Ostbahnhof Sachsenhausen	2201	1935	1848
	Constanta . .		2398	2010	1960
	Galatz		2192	1929	1842
als Frachtgut	Braila		1701	1478	1268
	Constanta . .		1804	1481	1274
	Galatz		1695	1490	1275

Auf den rumänischen Strecken werden die als Frachtgut aufgegebenen Sendungen nur mit den gewöhnlichen Güterzügen befördert. Auf den österr. und ungar. Strecken erfolgt die Beförderung nach Thunlichkeit, auf den deutschen Strecken allgemein mit den zu diesem Zwecke von der Eisenbahn bestimmten und bekannt gegebenen Personen- oder Eilgüterzügen.

Wien, am 12. Dezember 1900. (3221)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Im nordostdeutsch-sächsischen Gütertarif erhält vom 1. Januar 1901 ab der Absatz 5c des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) folgende Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle."

Bromberg, den 17. Dezember 1900. (3222)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Frachtsätze für Eilgut im Verkehre mit Köln-Deutz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 werden für Eilgutsendungen im Verkehre mit Köln-Deutz (früher Köln-Deutz B. M.) die Frachtsätze für Eilgut der früheren Station Köln-Deutz reaktivirt.

Wien, am 15. Dezember 1900. (3223)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Kleie treten ab 1. Januar 1901 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1901 folgende Frachtsätze unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen im Kartirungswege in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Arad	318 ₰
„ Budapest	212 „
„ Csaba	301 „
„ Czegléd	247 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda . .	312 „
„ Nagyvárad	316 „
„ Pozsony	170 „
„ Szeged	286 „
„ „ -Rókus . .	286 „
„ Szolnok	261 „
„ Temesvár-Gyárv. .	313 „
„ „ -Józsefv.	313 „
„ Zombor	269 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg, im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze um 22 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Oesterreich. Nordwestbahn, (3224) als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. Januar 1897 gültigen Tarif, Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 tritt der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Einleitung und der speziellen Tarifbestimmungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Dezember 1900. (3225)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mehl und Mahlprodukte treten ab 1. Januar 1901 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1901 folgende, unter I. und II. angeführte Frachtsätze unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen im Rückvergütungswege in Kraft:

I. Für Sendungen, welche per Elbe nach Wallwitzhafen oder darüber hinaus verschifft wurden.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien II (K.F.J.B.), K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.-E.-G.	133 ₰
„ Wien-Donaukaibhf. K. K. St.-B. . . .	130 „
„ Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B. . . .	130 „
„ Korneuburg . . .	122 „
„ Ebenfurt-Mühle . .	164 „
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	318 ₰
„ Budapest	212 „
„ Csaba	301 „
„ Czegléd	247 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda . .	312 „
„ Nagyvárad. . . .	316 „
„ Nyitra	226 „
„ Pozsony	170 „
„ „ t. p. u. .	176 „
„ „ tárház . .	176 „
„ Szeged	286 „
„ „ -Rókus . .	286 „
„ Szolnok	261 „
„ Temesvár-Gyárv. .	313 „
„ „ -Józsefv. .	313 „
„ Zombor	269 „

II. Für Sendungen, welche Hamburg oder Lübeck transit nördlich oder nordöstlich weiter expedirt werden.

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermässigen sich um 37 ₰ für 100 kg, wenn durch Seekonnossemente oder Duplikatfrachtbriefe nachgewiesen, dass die Sendungen von Hamburg oder Lübeck nach nördlichen oder nordöstlichen Gebieten weiter expedirt wurden.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze unter I. und II. um 5 ₰ für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze unter I. und II. für Kleie um 22 ₰, im übrigen um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schön-

priesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.
Oesterreich. Nordwestbahn, (3226) als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 22. Dezember 1900 wird die an der Bahnstrecke Cüstrin - Frankfurt a. O. 7,3 km von Lebus und 4,1 km von Frankfurt a. O. befindliche Güterladestelle Grube Vaterland für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Fahrplan zu ersehen.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 17. Dezember 1900. (3227)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von
3000 m Segeltuch, 1,2 m breit,
6000 „ „ 2,7 „ „
6000 „ „ 3,0 „ „

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift „Verdingung 2. Januar 1901" versehen, spätestens
Mittwoch, den 2. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Das Muster liegt bei uns zur Einsicht auf.

Eine Versendung desselben findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 12. Dez. 1900. (3228)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verding.

Die Lieferung von Oberbaumaterialien für sämmtliche Eisenbahndirektionen der preussisch - hessischen Betriebsgemeinschaft soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A. 8817 t Laschen, 1500 Stück Uebergangslaschen, 302560 Stück Hakenplatten, 604000 Stück Unterlagsplatten, 520000 Stück Klemmplatten, 50000 Stück Spurplättchen, 112500 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 678 t Weichenplatten und ungelochte Unterlagsplatten, 1000 Stück Drehstühle.

Gruppe B. 116 t Hakennägel, 842 t Schwellenschrauben, 311 t Hakenschrauben, 983 t Laschenschrauben, 70 t Weichenschrauben.

Gruppe C. 630000 Stück verzinkte Schwellenbezeichnungsnägel, 234000 Stück Federringe, 1100 Stück Weichenböcke.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 3,50 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B, 0,60 ℳ für Gruppe C — in baar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstage, am 5. Januar 1901, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 30. Januar 1901. (3229)

Essen (Ruhr), den 14. Dezember 1900.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von
150 t Repsmaschinen- und Lampenöl.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift
„Verdingung 28. Dezember 1900"
spätestens bis
Freitag, den 28. Dezember 1900, Vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 3 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 12. Dez. 1900. (3230)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Arbeiten und Materiallieferungen zum Bau von drei dreigeschossigen Wohnhäusern (36 Wohnungen) mit den zugehörigen Wirthschaftsgebäuden sollen in einem Loose vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht offen, können auch von da gegen vorherige Einsendung von 3 ℳ in baar durch die Post bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf drei dreigeschossige Wohnhäuser für Bahnhof Oberlahnstein" versehen, bis zum 31. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen und erfolgt zu diesem Zeitpunkte auch die Eröffnung derselben im Zimmer Nr. 14 (Rheinbahnhof).

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wiesbaden, den 17. Dez. 1900. (3231)
Königliche Eisenbahn - Betriebsinspektion 2.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1901 erforderlichen Mengen Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Lampendochte, Schreibkreide, Lampencylinder, Plomben, Toilettenseife, Ammoniaksoda und Karbolsäure soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
15. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Januar k. J.

Magdeburg, den 13. Dez. 1900. (3232)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Lieferung von ungefähr 819000 kg gusseiserner Bremsklötze soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden.

Zeichnungen, allgemeine und besondere Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze pro 1901" versehen, portofrei, verschlossen bis 27. d. Mts., Mittags 12 Uhr, anher einzureichen.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen. (3233)

Ludwigshafen a/Rh., 11. Dezember 1900.
Die Direktion.
v. Lavale.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräthe an Altmaterialien, als
Eisen- und Stahlschienen, Hartguss, Schrott, Tirefonds, stählerne Laschen und eiserne Vorstossplatten, Schmelzeisen, eiserne und stählerne Drehspähne, verbrannter und unverbrannter Eisenguss, Eisenblech, Gussstahlradreifen, Rothguss, Messing, Kupfer, Phosphorbronze, Gummi, Zink und Blei, insgesammt etwa 60 Doppelwagenladungen,
werden hiermit zum Verkaufe gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Menge und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von dem Hauptbüreau der grossherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluss der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum
8. Januar 1900, Mittags,
an die grossherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin einzureichen.

Schwerin, den 19. Dezember 1900. (3234)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 20 ausgemusterten Eisenbahnwagen am Sonnabend, den 5. Januar 1901, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 15. Dezember 1900. (3235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 101. 29. Dezember 1900. XL. Jahrgang.

Inhalt.

Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Rechtsgültigkeit der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

In Nummer 24 der „Deutschen Juristenzeitung“ vom 15. d. Mts. hat kürzlich ein bekannter Rechtslehrer, Professor Dr. Laband, nachzuweisen versucht, dass die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 rechtsungültig sei. Sein Gedankengang ist etwa folgender: Die Bestimmungen der früheren Verkehrsordnung seien dem Publikum gegenüber Vertragsfestsetzungen, den Eisenbahnbeamten gegenüber aber eine Dienstanweisung für ihre Thätigkeit im Gewerbebetrieb der Eisenbahnen gewesen. Durch das neue Handelsgesetzbuch aber habe sich die Bedeutung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vollständig geändert. Nachdem § 471 Absatz 1 dieses Gesetzbuchs gewisse Vorschriften für zwingend erklärt habe, die weder durch die Verkehrsordnung, noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden können, füge § 471 Absatz 2 die Anordnung hinzu: „Bestimmungen, welche dieser Vorschrift zuwider laufen, sind nichtig. Das gleiche gilt von Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Widerspruch stehen.“ Ferner werde in vielen Stellen des H.-G.-B. auf die Vorschriften der Verkehrsordnung verwiesen (§§ 453 Ziffer 3, 454, 459 Ziffer 6, 460 Absatz 1, 462—464, 465 Absatz 2, 466 Absatz 2 und 3, 472). Die Verkehrsordnung sei hiernach zur Rechtsnorm, zum Gesetz im materiellen Sinne und zwar zum zwingenden Recht erhoben worden, wie dies in der Denkschrift des Reichsjustizamts ausdrücklich und klar anerkannt sei. Die neue Ordnung sei nun aber vom Bundesrath beschlossen und dieser sei dafür nicht zuständig. Nach der einen dafür maassgebenden Stelle der Reichsverfassung — Artikel 7 Ziffer 2 — habe über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und -Einrichtungen, soweit nicht durch Reichsgesetze etwas anderes bestimmt ist, der Bundesrath zu beschliessen. Da es sich indess hier um Rechtsvorschriften handle, so bedürfe es dazu einer besonderen gesetzlichen Delegation. Aber auch abgesehen davon sei die Verkehrsordnung in keinem Fall eine Ausführungsbestimmung zum Handelsgesetzbuch. Wollte man im Artikel 7 Ziffer 2 eine Ermächtigung des Bundesraths zum Erlass von Rechtsvorschriften zur Ausführung von Reichsgesetzen finden, so wäre die ganze Reichsgesetzgebung überflüssig. Uebrigens sei die Verkehrsordnung nach ihren Eingangsworten thatsächlich auf Grund einer anderen maassgebenden Bestimmung, nämlich des Artikels 45 der Reichsverfassung erlassen, wonach „das Reich dahin wirken wird dass baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden“. Dort sei aber vom Bundesrath gar nicht die Rede. Selbst wenn man daraus die Befugniss des Bundesraths zum Erlass der alten Betriebsreglements und der Verkehrsordnung in ihrer früheren Bedeutung herleiten wollte, so folge daraus nicht, dass der Bundesrath die Ermächtigung behalten habe, nachdem diese Ordnung die Bedeutung eines Privatrechtsgesetzes gewonnen. Dass dieselbe Bezeichnung beibehalten worden sei, komme nicht in Betracht, nachdem die Sache selbst, das juristische Wesen ein anderes geworden sei. Bei dieser Sachlage würde es der Ermächtigung des Bundesraths durch eine besondere reichsgesetzliche Bestimmung bedurft haben. Zwar sei es gewiss die Absicht des Gesetzgebers gewesen, die Verkehrsordnung von der Gesetzform zu befreien, um ihre von Zeit zu Zeit nöthig werdende Abänderung zu erleichtern, aber dieser Wille habe keinen gesetzlichen Ausdruck gefunden. Man habe sich die Frage nicht vorgelegt, oder sich

nicht klar gemacht (?), welcher Einfluss die veränderte Bedeutung der Verkehrsordnung auf die Voraussetzungen ihres gültigen Erlasses ausübt. Man hätte sonst dem Einführungsgesetz zum H.-G.-B. die Bestimmung beigefügt, dass der Bundesrath die Verkehrsordnung zu beschliessen oder der Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesraths sie zu erlasssen habe. Dies sei leider nicht geschehen. Der Mangel einer solchen Bestimmung lasse sich durch Auslegung nicht ersetzen. Man könne nicht sagen, der Gesetzgeber habe sich unter der Verkehrsordnung eine vom Bundesrath zu erlassende Rechtsverordnung gedacht. Die Gedanken des Gesetzgebers, denen er nicht den erforderlichen Ausdruck gebe, seien ohne rechtliche Bedeutung, und in Wahrheit habe der Gesetzgeber an die für den Bundesrath erforderliche Ermächtigung eben nicht gedacht. Der angebliche Gedanke des Gesetzgebers wäre ein Gedanke des Richters darüber, was der Gesetzgeber hätte denken sollen. In der erwähnten Denkschrift S. 272 heisse es, nachdem festgestellt worden, dass die Eisenbahn-Verkehrsordnung eine wesentlich andere rechtliche Bedeutung erhält als bisher: „Im übrigen (sic) wird an den Grundlagen, auf welchen die Verkehrsordnung nach den Vorschriften der Reichsverfassung beruht, durch den Entwurf nichts geändert.“ Es werde also die Frage gar nicht aufgeworfen, ob die Vorschriften der Reichsverfassung, welche der bisherigen Verkehrsordnung zur Grundlage dienten, auch genügen für den Erlass einer Verkehrsordnung von wesentich anderer rechtlicher Bedeutung durch einen Beschluss des Bundesraths. Es ergebe sich hiernach das freilich sehr unerwünschte Resultat, dass die Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 rechtsungültig sei.

Wir gelangen auf Grund der von Herrn Professor Dr. Laband selbst angeführten Thatsachen, soweit sie wesentlich und nicht mit eigenen Erwägungen des Schriftstellers vermischt sind, gerade zu dem entgegengesetzten Schluss: uns scheint, wenn man die Bestimmungen des H.-G.-B. über die Verkehrsordnung im Zusammenhange mit der dem Reichstage gleichzeitig mit dem Entwurf zugegangenen Denkschrift (Drucksache Nr. 632 von 1895/97, S. 254, 267 ff.) und mit den einschlägigen Vorschriften der Reichsverfassung vorurtheilsfrei betrachtet, nicht der leiseste Grund zu einem Zweifel an der Rechtsgültigkeit dieser Ordnung vorzuliegen.

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung ist — ursprünglich unter der Bezeichnung „Betriebsreglement“ — seit Jahrzehnten „auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung“ durch den Bundesrath beschlossen und durch den Reichskanzler bekannt gemacht worden. In Bayern ist die Einführung im Hinblick auf das diesem Bundesstaat gemäss Artikel 46 Absatz 2 zukommende Reservatrecht fast wörtlich gleichlautend durch landesherrliche Verordnung erfolgt. Bezüglich der rechtlichen Natur dieser Ordnung haben sich von jeher verschiedene Ansichten geltend gemacht. Nach mancherlei Schwankungen, auch in der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts, gewann die Auffassung die Oberhand, dass es sich nicht um eine gesetzvertretende Rechtsordnung, sondern um einen Verwaltungsbefehl an die Eisenbahnen handle, dessen Inhalt erst durch die Aufnahme in die einzelnen Frachtverträge (mittelst des Frachtbriefs) dem Publikum gegenüber Geltung erlange. Dieser Rechtszustand hatte sein Bedenkliches. Es sollte deshalb beim Erlass des neuen Handelsgesetzbuchs der Verkehrsordnung die Bedeutung einer gesetzvertretenden Rechtsordnung beigelegt werden. Dies ist auch in den Motiven ausdrücklich ausgesprochen, im H.-G.-B selbst aber dadurch zum Ausdruck gelangt, dass in den §§ 453 bis 473 vielfach gesagt ist, die in Rede stehende Bestimmung werde durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung getroffen. Durch wen diese zu erlassen sei, ist allerdings weder in den Motiven, noch im Text des Gesetzes ausgesprochen. Aber diese Unterlassung beruht nicht, wie Laband annimmt, auf Gedankenlosigkeit, sondern darauf, dass beim Schweigen des Gesetzes über die Zuständigkeitsfrage als selbstverständlich angenommen werden konnte, dass die Verkehrsordnung nach wie vor vom Bundesrath bezw. für Bayern von der Landesregierung ausgehen werde. Dies ergibt sich namentlich auch aus den Berathungen der Kommission zur Begutachtung des Entwurfes eines Handelsgesetzbuches, die in der Zeit vom 21. November bis 18. Dezember 1895 im Reichsjustizamt stattgefunden haben. Unter anderem ist auf S. 363 der Protokolle bemerkt, ein Mitglied habe gewünscht, dass die Stellen, welche zum Erlass der Verkehrsordnung befugt seien, nämlich der Bundesrath und für Bayern gemäss Art. 46 Absatz 2 der Reichsverfassung die zuständige Landescentralbehörde, im Gesetz erwähnt würden. Von anderen Seiten wurde dagegen eine solche Erwähnung als entbehrlich und auch als unerwünscht bezeichnet. Mit Unrecht meint Laband, bei der veränderten Bedeutung dieser Ordnung sei das Gegentheil selbstverständlich; es bedürfe dazu eines besonderen Gesetzes oder ausdrücklicher Delegation an den Bundesrath. Er übersieht, dass der rechtliche Charakter dieser Ordnung bisher keineswegs gesetzlich festgelegt war. Er übersieht, dass — seinen eigenen Ausführungen zufolge — der Inhalt dieser Ordnung sich zur Festlegung durch Gesetz überhaupt nicht eignet. Er übersieht vor allem, dass wenn seine Auslegung die der gesetzgebenden Faktoren gewesen wäre, sie die gleichzeitige Vorlage der Verkehrsordnung mit dem Handelsgesetzbuch oder mit seinem Einführungsgesetze hätten verlangen müssen. Dies ist aber nicht geschehen. Man hat vielmehr auch unter der neuen gesetzvertretenden Eisenbahn-Verkehrsordnung die durch die bisherigen Organe erlassene oder noch zu erlassende Ordnung verstanden. Dies ergibt sich namentlich auch aus der ersten Berathung des Entwurfes eines Handelsgesetzbuches in der 172. Sitzung des Reichstags am 10. Februar 1897 (Verh. 1895/97 S. 4589). Hier äusserte der Abg. Bassermann: „Was das Eisenbahnrecht anlangt, so kann ich mich mit den hier vorgeschlagenen Bestimmungen durchaus einverstanden erklären, namentlich, dass man hier thunlichst Anschluss an den internationalen Berner Vertrag gesucht hat, und dass man der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Gesetz den Charakter einer Rechtsnorm verliehen hat und dadurch die Möglichkeit einer Revision beim Reichsgericht gibt.“ Ferner bemerkte der Abg. Stadthagen unter anderem ebenda S. 4592: „Bei den allgemeinen Bestimmungen darf ich noch darauf hinweisen, dass mich persönlich durchaus nicht angenehm berührt hat, dass eine Art polizeistaatlicher Bevormundung hier in das Handelsrecht hineingetragen ist beim Eisenbahnfrachtrecht. Es ist, soviel ich weiss, zwar nicht das erste Gesetzbuch, aber es ist das erste Mal in Deutschland, dass in dieser nackten Art beim Eisenbahnrecht die einseitig aufgestellte Verkehrsordnung anerkannt ist als Rechtsordnung“ usw. Nicht einmal der sozialdemokratische Redner hat angenommen, dass nach dem Wortlaut des Handelsgesetzbuches die Eisenbahn-Verkehrsordnung zu ihrer Gültigkeit der Zustimmung des Reichstags bedürfe, obschon dies dem von ihm vertretenen allgemeinen Standpunkt dem Inhalt der Vorlage entsprochen haben würde. Man ging eben offenbar auch im Reichstag, wo indess die Frage nicht weiter verfolgt wurde, auf allen Seiten von der Ansicht aus, dass im Sinne der Vorlage die darin erwähnte Ordnung auch in ihrer neuen Bedeutung vom Bundesrath zu erlassen sein werde. Auch bei den Gerichten ist, soviel bekannt, eine anderweite Auffassung bisher noch niemals auch nur in Frage gekommen.

Nach alle dem liegt kein Grund vor, die Rechtsgültigkeit der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 zu beanstanden. G.

Ueber die Lüftung von Tunneln.

(Schluss aus Nr. 92.)

4. Anwendung der entwickelten Beziehungen.

Mit den angegebenen Formeln lassen sich alle Lüftungsaufgaben lösen, welche überhaupt vorkommen können, gleichviel ob es sich um die natürliche oder künstliche Lüftung eines Tunnels handelt und gleichgültig, ob sich ein oder mehrere Züge in demselben befinden, wie auch die Zusammensetzung der letzteren sein möge.

a) Ein einzelner Zug befinde sich im Tunnel.

Aus der Zusammensetzung des Zuges kann man den an einem Punkte des Tunnels herzustellenden Ueber- oder Unterdruck ermitteln, der nöthig ist, um während der Durchfahrt eine bestimmte Luftströmung darin zu unterhalten. Ist der Ueber- oder Unterdruck, den man an einem Punkte des Tunnels unterhalten kann, gegeben, so kann man die Luftgeschwindigkeit während der Durchfahrt des Zuges berechnen. Die Formeln geben zu einigen interessanten Bemerkungen Anlass.

Aus Formel für den früher erörterten Fall 4, die die Luftgeschwindigkeit in einem Tunnel infolge der Durchfahrt eines Zuges bei gleichen Drucken an den Enden, d. h. bei fehlender künstlicher Lüftung angibt, folgt, dass diese Geschwindigkeit mit der des Zuges wächst, dass sie auch vom Koeffizienten R abhängt, der selbst wieder abhängig ist von der Länge des Tunnels. Die Strömung wird um so geringer, je länger der Tunnel ist, was sich übrigens aus der vermehrten Reibung an den Wandungen erklärt. Nun ist nach früherem die Luftmenge, in der sich die Verbrennungsgase vertheilen, $= W-V$, d. h. sie ist von der erzeugten Luftströmung abhängig, da die Zuggeschwindigkeit sich gleich bleibt. Nach dem gesagten ergibt sich, dass die Luftmenge bei grösserer Tunnellänge um so grösser sein wird, was besagt, dass in einem langen Tunnel bessere Lüftung vorhanden sein muss, als in einem kurzen. Dies steht mit den entwickelten Gedanken anscheinend im Widerspruch. Man darf aber nicht vergessen, dass die Durchfahrung eines kurzen Tunnels nur sehr kurze Zeit dauert und die Wirkung des Gases infolge der kurzen Zeit sich kaum nachtheilig auf das Personal äussern kann, dass fernerhin während der Durchfahrung eine Beschickung der Feuerung nicht stattfindet und endlich die entwickelten Formeln eine endgültig festgesetzte Geschwindigkeitsnorm im Tunnel voraussetzen, während, wie die Versuche zu Pracchia gezeigt haben, eine gewisse Zeit nöthig ist, damit sich diese Normgeschwindigkeit nach der Einfahrt des Zuges in den Tunnel herstellt. Es kann selbst sein, dass sich bei sehr kurzem Tunnel diese Geschwindigkeitsregelung niemals verwirklichen kann infolge der Trägheit der Luftmasse im Tunnel.

Wenn man zwecks Verbesserung der Lüftung die relative Geschwindigkeit $(W-V)$ vermehrt, indem man $V = O$ macht und mittelst der Formel ε des früheren Falles 6 den an der Mündung zu erzeugenden Druck e ermittelt, der den vom Zuge erzeugten Luftstrom V vernichtet, so findet man, dass dieser Werth von e unabhängig ist von R und folglich von der Länge des Tunnels; er ist nur veränderlich mit der Zuglänge und Geschwindigkeit.

Wenn schliesslich die von einem Zuge in einem ein- oder zweigleisigen Tunnel ohne künstliche Lüftung erzeugten Luftströmungen verglichen werden, so ergibt sich aus Formel des Falles 4, dass diese Geschwindigkeit in einem zweigleisigen Tunnel weit geringer ist als in einem eingleisigen. Ebenso ergibt sich, dass der Druck, der nothwendig ist, um diesen Luftstrom zu vernichten, gleichfalls im zweigleisigen Tunnel schwächer ist. Die Lüftung ist also, was ja keinem Zweifel unterliegt, um so besser, je grösser der Tunnelquerschnitt ist.

b) Mehrere Züge ungleicher Zusammensetzung mögen gleichzeitig in einem Tunnel verkehren.

Wenn die Züge in gleicher Richtung verkehren, einander folgen, so ergiebt, indem der an einem der Mundlöcher herzustellende Druck e gleich ist dem Gesammtwiderstand jedes der Züge:

$$e = \frac{\gamma}{2g}\left\{\pm V^2 R_1 + \Sigma \pm (W \pm V)^2 R_2 + \Sigma \pm \left(V \pm \frac{S}{\Omega} W\right)^2 R_3\right\},$$

worin

$$R_1 = 1 + \beta\,\frac{L - \Sigma l}{D} + \Sigma \xi.$$

Σl stellt die Summe der Längen jedes Zuges dar. Die Bedeutung der übrigen Buchstaben ist bekannt und die Ausdrücke unter den Summenzeichen sind für jeden der Züge besonders zu berechnen, unter Berücksichtigung seiner Zusammensetzung. Wenn n gleiche Züge mit gleicher Geschwindigkeit einander folgen, wie es häufig bei eingleisigen Tunneln mit starkem Verkehr der Fall ist (St. Louis in Nordamerika), so wird aus der vorhergehenden Formel:

$$e = \frac{\gamma}{2g}\left\{\pm V^2 R_1 \pm n R_2 (W \pm V)^2 \pm n R_3 \left(V \pm \frac{S}{\Omega} W\right)^2\right\},$$

worin

$$R_1 = 1 + \beta\,\frac{L - n l}{D} + \Sigma \xi.$$

Wenn die Züge entgegengesetzte Richtung haben, wie es bei Stadtbahntunneln mit starkem Verkehr, ferner bei langen zweigleisigen Tunneln, wie dem Mont Cénis-, dem Gotthard- oder Arlbergtunnel der Fall ist, ergibt sich folgendes:

Sind nur zwei Züge zugleich im Tunnel, so ergibt sich aus der allgemeinen Formel:

$$e = \frac{\gamma}{2g}\left\{V_2 R_1 + (W_1 + V)^2 R_2^{1} + \left(W_1 \frac{S}{\Omega} + V\right)^2 R_3^{1} - (W_{11} - V)^2 R_2^{11} \mp \left(W_{11}\frac{S}{\Omega} - V\right)^2 R_3^{11}\right\},$$

wo der letztere Ausdruck immer das Minuszeichen haben muss, wenn $V < W \frac{S}{\Omega}$ und in welcher

$$R_1 = 1 + \beta\,\frac{L - l_1 - l_{11}}{D} + \Sigma \xi.$$

In dieser Formel sind $W_1\ R_2^1\ R_3^1$ auf den dem Luftstrom entgegenfahrenden Zug, $W_{11}\ R_3^{11}\ R_2^{11}$ auf den in der Richtung des Luftstroms fahrenden Zug anzuwenden.

Wenn in der einen Richtung n, in der anderen m gleiche und gleich zusammengesetzte Züge verkehren, so wird aus der vorhergehenden Formel:

$$e = \frac{\gamma}{2g}\left\{V^2 R_1 + (W_1 + V)^2 n R_2^{1} + \left(W_1 \frac{S}{\Omega} + V\right)^2 n R_3^{1} - (W_{11} - V)^2 m R_2^{11} \mp \left(W_{11}\frac{S}{\Omega} - V\right)^2 m R_3^{11}\right\}.$$

Diese Formel bietet besonderes Interesse. Sie gestattet die Lösung des Lüftungsproblems eines zweigleisigen Tunnels von grosser Länge mit bedeutendem Verkehr, in dem gleichzeitig eine grosse Zahl von Zügen einander in kurzen Abständen folgen, wie es bei einer städtischen Linie der Fall ist.

Wenn endlich vorausgesetzt wird, dass solcher Tunnel in der Waagerechten oder wenigstens in sehr schwachen und

symmetrischen Neigungen und Rampen liegt und alle Züge gleiche Zusammensetzung und Geschwindigkeit haben, so vereinfacht sich die vorige Formel wie folgt:

$$\eta \left\{ \begin{array}{l} e = \frac{\gamma}{2g} \left\{ R_1 V^2 + 4 n V W \left(R_2 + \frac{S}{\Omega} R_3 \right) \right\}, \\ \text{wenn } V < W \frac{S}{\Omega} \text{ und} \\ e = \frac{\gamma}{2g} \left\{ R_1 V^2 + 4 n V W R_2 + 2 n V^2 R_3 + 2 n \frac{S^2}{\Omega^2} V^2 R_3 \right\}, \\ \text{wenn } V > W \frac{S}{\Omega}, \end{array} \right.$$

worin n die Zahl der Zugpaare, die sich gleichzeitig im Tunnel befinden, W die mittlere Zuggeschwindigkeit und

$$R_1 = 1 + \beta \frac{L - 2 n l}{D} + \Sigma \xi$$

l ist die mittlere Länge jedes Zuges.

Wenn im letzteren Falle angenommen wird, dass keine künstliche Lüftung vorhanden und folglich $e = 0$ ist, muss, um dieser Bedingung zu genügen, auch die Luftgeschwindigkeit $V = 0$ sein. Woraus folgt, dass in einem Tunnel, in dem gleichzeitig gleich viele Züge von gleicher Zusammensetzung und Geschwindigkeit in der einen und anderen Richtung fahren, wenn Gleichgewicht im Druck an den beiden Tunnelmündungen herrscht, der von den Zügen hervorgerufene Luftstrom Null ist.

Die Betrachtungen mögen auf das frühere Anwendungsbeispiel eines 800 m langen Stadtbahntunnels erstreckt werden, in dem gleichzeitig mit 3 Minuten Abstand Züge in der einen und in der anderen Richtung fahren. Nach dem früheren genügt 1,5 m Luftgeschwindigkeit, um die Luft des Tunnels in gutem Zustand zu erhalten. Der Luftabsauger steht in der Mitte und wir haben für jede Tunnelhälfte den Unterdruck zu ermitteln, der an der Mündung des Absaugers vorhanden sein muss, um die 1,5 m Luftgeschwindigkeit hervorzurufen. Die Maschinenleistung muss doppelt so gross sein, wie die ermittelte, da die Wirkung sich auf beide Hälften erstreckt. Um diesen Unterdruck zu ermitteln, muss eine von den beiden Formeln η angewendet werden. Die gegebenen Grössen sind die folgenden:

für den Tunnel	für den Zug
$V = 1{,}50$	$W = 5{,}55$
$\Omega = 37{,}00$	$S = 6{,}00$
$P = 25{,}00$	$p = 10{,}00$
$D = \frac{4 \times 37}{25} = 5{,}92$	$l = 120{,}00$
$L = 400$	$n = 1{,}00$

$\beta_0 = 0{,}95$; $\beta_1 = 0{,}26$; $\beta = 0{,}02$.

Da

$$W \frac{S}{\Omega} = 5{,}55 \cdot \frac{6}{37} = 0{,}90 < 1{,}50 = V,$$

so ist anzuwenden die Formel:

$$e = \frac{\gamma}{2g} \left\{ R_1 V^2 + 4 n V W R_2 + 2 n V^2 R_3 + 2 n \frac{S^2}{\Omega^2} V^2 R_3 \right\},$$

worin

$$R_1 = 1 + \beta \frac{L - 2 n l}{D};$$

$$R_2 = \left(\frac{1}{\beta_0^2} - 1 + \beta_1 \frac{l \cdot p}{4 (\Omega - S)} + \frac{S^2}{\Omega^2} \right) \frac{\Omega^2}{(\Omega - S)^2};$$

$$R_3 = \beta \frac{l P}{4 (\Omega - S)} \cdot \frac{\Omega^2}{(\Omega - S)^2}.$$

Durch Einsetzen der Werthe ergibt sich

$R_1 = 1{,}54$; $R_2 = 3{,}80$; $R_3 = 0{,}69$; $e = 8{,}39$ mm.

Die Arbeit der Maschinen ergibt sich wie folgt. Die aus jeder Tunnelhälfte sekundlich abgezogene Luftmenge ist $37 \cdot 1{,}5 = 55{,}5$ cbm und ihr Gewicht $= 5{,}55 \cdot 1{,}23 = 68{,}26$ kg (Gewicht von 1 cbm Luft $= 1{,}23$ kg). Die Arbeit ist $T = 29{,}28 \cdot P \cdot T_0 \log \text{nep} \frac{p_1}{p_0} = 29{,}28 \cdot 68{,}26 \cdot 287 \cdot \log \text{nep}\ 1{,}000811 = 487{,}66$ kg, worin

$P =$ sekundlich eingeführtes Luftgewicht $= 68{,}26$ kg,

$T =$ absolute Lufttemperatur des Tunnels $= 14 + 273 = 287\,°$,

$$\frac{p_1}{p_0} = \frac{10341{,}721}{10333{,}333} = 1{,}000811$$

was $\frac{487{,}66}{75} = 6{,}5$ PS ergibt. Die Arbeit der Maschine muss das Doppelte, also 13 PS betragen. Hierzu kommt noch die Arbeit, welche aufgewendet werden muss, um die Luft aus der hinter der Maschine befindlichen Leitung hinauszutreiben. Dieser Theil der Leitung richtet sich in seinem Aufbau nach den örtlichen Verhältnissen. Die Leitung muss zur Verminderung der Arbeit und zwecks Vermeidung scharfer Biegungen, die den Widerstand stark vermehren, weit sein. Ferner muss der Nutzeffekt der Maschine berücksichtigt werden.

Bisher ist vorausgesetzt worden, dass natürliche Luftströmungen im Tunnel nicht vorhanden sind. Thatsächlich können derartige Strömungen durch die äusseren klimatischen Verhältnisse zustande kommen und man muss ihnen Rechnung tragen. Hat der natürliche Luftstrom die Richtung des künstlichen, kommt er ihm also zu Hilfe, so kann man den von der Lüftungsmaschine zu erzeugenden Druck um den des natürlichen Stromes verkleinern, umgekehrt muss man ihn um den des natürlichen Stromes vergrössern. Eine der früheren Formeln

$$e = \frac{V^2}{2g} \gamma \left(1 + \beta \frac{L}{D} + \Sigma \xi \right)$$

gestattet so den sich ergebenden Druck eines Luftstromes von der Stärke V im Tunnel zu finden.

Zum Schluss ist noch auf den schon erwähnten Apparat des Ingeniörs Saccardo kurz einzugehen, der beim Apennintunnel auf der Strecke Bologna-Pistoja und beim St. Gotthardtunnel bereits Anwendung gefunden hat. Wir nehmen hierbei Bezug auf die in Jahrgang 1897 auf S. 303 d. Ztg. mitgetheilte Abhandlung über den Gegenstand. Der Apparat ist ein Injektor, bestehend aus einer um den Tunnel herumgelegten Luftkammer BB (Abb. 9), die beständig mit gepresster Luft beschickt wird, die als ringförmiger Strahl AA ausströmt. Befindet sich der

Abb. 9.

Apparat am Tunnelende, so wirkt er treibend, wenn der Strahl in den Tunnel hinein, saugend, wenn er aus dem Tunnel heraus gerichtet ist. Befindet sich der Apparat an einem mittleren Punkte des Tunnels, so wirkt er treibend nach der einen, saugend nach der anderen Seite; seine Wirkung ist eine gemischte. Man braucht die Tunnelmündung in keinem Falle zu schliessen, was für den Betrieb wichtig ist.

Die Neigung α des Strahles ist für die Wirkung sehr wichtig; sie muss in jedem Fall besonders festgestellt werden.

Für Stadtbahnen, in deren Tunnel sich Zwischenstationen befinden, ist der Saccardo'sche Apparat weniger geeignet. Er treibt oder saugt die Luft in der ganzen Länge des Tunnels,

also durch die Stationen hindurch. Er wirkt also umgekehrt wie ein zwischen den Stationen stehender Absauger, der Luft von beiden Enden einzieht und so zur Verbesserung der Luft in den Stationen beiträgt.

Am Apennintunnel steht der Saccardo'sche Apparat am oberen Ende der Rampe; er treibt die Luft bergab und den die Steigung 1 : 40 heraufkommenden Zügen entgegen.

Die Luftmaschine Ser'scher Bauart besteht aus einer Trommel von 4,9 m Aussendurchmesser; an jeder Seite befinden sich 32 zu einem Kranz angeordnete gebogene Schaufeln, die die Luft forttreiben. Zwei seitliche Oeffnungen von 2,4 m Durchmesser, konzentrisch zur Welle, dienen zum Ansaugen der Luft. Die Trommel wird durch einen Riemen in Bewegung gesetzt, von einer Lokomobile aus, die in einem der Luftkammer angefügten Raume steht. Die Lüftungseinrichtung des Gotthardtunnels befindet sich zu Göschenen. Dort sind zwei Ser'sche Ventilatoren von 5 m Durchmesser und einer Schaufelbreite von 0,4 Meter aufgestellt. Sie machen 100 bis 120 Umdrehungen in der Minute und haben bislang ausgezeichnete Ergebnisse geliefert.

5. Schlussbemerkungen.

Es wird nützlich sein, dem Leser den Gang der hier vorgeführten Untersuchungen nochmals kurz ins Gedächtniss zurückzurufen. Es ist daran zu erinnern, dass ihnen die ausführlichen Arbeiten des zur Prüfung der Lüftungsverhältnisse der Londoner Untergrundbahn eingesetzten Handelsamtsausschusses vom Jahre 1897 und der sehr ausführliche Bericht der italienischen Kommission vom Jahre 1896 zu Grunde liegen, die anlässlich der Prüfung des Saccardo'schen Apparates ausserordentlich eingehende Untersuchungen über die Lüftungsverhältnisse im allgemeinen angestellt hat.

Wir wissen nach diesen Arbeiten, welche Anforderungen an die Beschaffenheit der Tunnelluft eines im Betrieb befindlichen Tunnels gestellt werden müssen, dass sie ausser der in der normalen Luft enthaltenen Menge Kohlensäure von 0,3 ‰ noch 1,2 ‰ fremde Kohlensäure, ferner $\frac{1}{13}$ der letzteren, d. i. 0,093 ‰ Kohlenoxyd und $\frac{1}{440}$ der fremden Kohlensäure, d. i. 0,0027 ‰ schweflige Säure enthalten darf. Um die hierdurch im wesentlichen gekennzeichnete Zusammensetzung der Tunnelluft beim Zugbetrieb dauernd aufrecht zu erhalten, ist eine beständige Erneuerung derselben erforderlich. Es handelt sich um die sekundliche Einführung einer gewissen Luftmenge, und zwar mit einer bestimmten, für die Erneuerung der Tunnelluft ausreichenden Geschwindigkeit, die aber nicht so gross sein darf, dass das Streckenpersonal der Erkältungsgefahr ausgesetzt würde. Die Geschwindigkeit soll nach den Versuchen des italienischen Ausschusses mit Rücksicht hierauf nicht über 3 bis 4 m betragen, während man allerdings für Tunnel im Bau noch 6 m für zulässig hält. In unterirdischen Räumen, in denen sich Reisende aufhalten, sollen nach den Versuchen des italienischen Ausschusses nur 0,5 bis 1 m Luftgeschwindigkeit vorhanden sein, während der englische Ausschuss noch 1,5 m zulässt.

Ein besonders geistreiches Verfahren ist nach den vorliegenden Aufsätzen für die Ermittelung der in den Tunnel einzuführenden Luftmenge in Vorschlag gebracht worden. Aus der Menge der infolge des Verbrennungsvorganges in der Lokomotive und nach Maassgabe der zu leistenden Arbeit auf jedes laufende Meter ausgestossenen Menge Kohlensäure und Kohlenoxyd — aus 1 kg Kohle ergeben sich 1,665 cbm Kohlensäure — lässt sich, wenn im Tunnel eine bestimmte Luftströmung — etwa die englische von 1,5 m in der Sekunde — zu Grunde gelegt wird, ohne weiteres ermitteln, wieviel Gase auf 1 cbm Luft kommen. Wenn sodann feststeht, wo die im Tunnel sich bewegende Luft ihren Abzug findet — die Lüftungsmaschine kann etwa in der Mitte des Tunnels aufgestellt sein —, so lässt sich in den zeichnerischen Fahrplan der Züge auch die Luftströmung fahrplanmässig durch gerade Linien eintragen, die mit der festgesetzten Geschwindigkeit nach dem Abzugspunkte weisen, indem sie das Vorrücken der frischen Luft nach dem Abzugspunkte oder den Abzugspunkten darstellen. Die von den Fahrtlinien der Eisenbahnzüge und den sich auf diese beziehenden Linien des Vorrückens der frischen Luft eingeschlossenen Flächen gestatten sofort, abzulesen, welche Tunnelstrecken und in welchem Umfang sie in irgend einem gegebenen Augenblick mit schlechter Luft gefüllt sind. Die Ermittelung ist für jede beliebige Zugzahl leicht und bequem durchzuführen. Durch mehrfaches Probiren unter Zugrundelegen einer anderen Luftgeschwindigkeit unterhalb der Höchstgrenze kann man zeichnerisch einen Zustand der Luftbeschaffenheit ermitteln, der den Anforderungen entspricht. Um diesen Werth der Luftgeschwindigkeit zu ermitteln, der der gewünschten Luftbeschaffenheit entspricht, sind in der Praxis selten mehr als zwei Prüfungen nöthig.

Die weitere Frage ist, wie stark die Lüftungsmaschine sein muss, die die ermittelte Luftströmung auch wirklich zu unterhalten vermag; die Frage ist gleichbedeutend mit derjenigen, welcher Ueber- oder Unterdruck, auf die Atmosphäre bezogen, an der oder den Abzugsstellen unterhalten werden muss, wie stark also an denselben Luft eingepresst oder abgesaugt werden muss, wenn feststeht, welche Luftströmung in einem zu lüftenden Tunnel vorhanden sein muss, wie ihre Richtung und Stärke bei einem bestimmten Zugfahrplan und bestimmter Zusammensetzung, Schwere und Geschwindigkeit der Züge und bei bestimmtem Streckenquerschnitt beschaffen sein muss. Den eingehenden Untersuchungen des italienischen Ausschusses, welche früher hierüber mitgetheilt sind, die auf scharfsinnige Anwendung mechanischer Grundgesetze in Verbindung mit den Ergebnissen ihrer eigenen Untersuchungen beruhen ist hier nicht abermals zu folgen. In den hierüber an früherer Stelle mitgetheilten ausführlichen Erläuterungen und Rechnungen sind für die verschiedenen möglichen Fälle die Beziehungen zwischen dem an einem Punkt des Tunnels anzuwendenden Ueber- oder Unterdruck — auf Wassersäule umgerechnet — und der damit hervorgebrachten Luftströmung in Gestalt allgemeiner Formeln angegeben, die ohne weiteres der praktischen Anwendung unterworfen werden können. Besonders bemerkenswerth ist bei den Ermittelungen die Art, wie die Betrachtung aus der Bewegung eines in einem an den Enden verengten Rohre mit Spielraum sich bewegenden Kolbens auf die Zugbewegung in einem Tunnel übergelenkt worden ist und die Art und Weise, wie rechnerisch der Uebergang gefunden ist von den Widerständen, die die Endverengungen des Rohres der Luftbewegung bieten, zu denen, die der wirkliche Tunnel darbietet. Mit den auf diesem Wege festgestellten Formeln lassen sich, wie auch an Beispielen erörtert, alle Lüftungsaufgaben lösen, die überhaupt vorkommen können, gleichviel, ob es sich um natürliche oder künstliche Lüftung handelt und ob sich ein oder mehrere Züge im Tunnel befinden oder wie ihre Zusammensetzung immer sein möge.

Das Eisenbahnfrachtrecht seit dem Berner Internationalen Uebereinkommen.

Mit dem 1. Januar 1893, an welchem Tage das Berner Uebereinkommen über das Eisenbahnfrachtrecht in Kraft trat, war für die Rechtsentwickelung der betheiligten, das gesammte mittlere und östliche Europa umfassenden Staaten ein wichtiger Wendepunkt gekommen. Gewiss durfte man gespannt sein, ob sich die durch langjährige, mühevolle Verhandlungen geschaffenen Festsetzungen im Verkehrsleben bewähren und ob sich die verschiedenen, in ihrer Kulturentwickelung und in ihren Rechtsanschauungen so ungleichen Völker in den Rahmen der neuen internationalen Ordnung willig einfügen würden. Selbst die eifrigsten Förderer und Mitarbeiter an dem grossen Werke werden kaum erwartet haben, dass es die Feuerprobe der Praxis in allen seinen Einzelheiten siegreich bestehen werde. Es war daher auch im Art. 59 des Vertrages die Bestimmung vorgesehen, dass wenigstens alle drei Jahre eine aus Vertretern der betheiligten Staaten gebildete Konferenz zusammentreten solle, um die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen. Jetzt, wo wir nunmehr auf einen achtjährigen Zeitraum zurückblicken, innerhalb dessen die Satzungen des Internationalen Uebereinkommens als die rechtliche Grundlage des festländischen Güterverkehres von den Pyrenäen bis zum Ural in Geltung gewesen sind, war es daher wohl an der Zeit, die bisher gemachten Erfahrungen in einem geschichtlichen Gesammtbilde zusammen zu fassen. Dieser Mühewaltung hat sich Geheimerath Dr. A. v. d. Leyen unterzogen, den seine amtliche Stellung als vortragender Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten an der Begründung des Internationalen Uebereinkommens und dessen Weiterentwickelung vielfachen thätigen Antheil hat nehmen lassen und der daher zu einer Schilderung jener Vorgänge in erster Reihe berufen war. Ihm verdanken wir eine lichtvolle Abhandlung, welche im 49. Bande von Goldschmidt's „Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht“ (S. 381 ff.) zum Abdruck gelangt ist und den zum Theil recht verwickelten Sachverhalt zu umfassender Darstellung bringt.

Die Ausführungen des Verfassers zerfallen in vier Abschnitte, von denen der erste den Entwickelungsgang des internationalen Eisenbahnfrachtrechts selbst, der zweite die Uebernahme der internationalen Rechtssätze in das innerstaatliche Verkehrsrecht des Deutschen Reiches durch Aufnahme in das neue Handelsgesetzbuch und die neue Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 behandelt. Der dritte Abschnitt schildert die verkehrsrechtliche Entwickelung in den übrigen am Berner Uebereinkommen betheiligten Staaten, während der vierte Abschnitt die gewonnenen Ergebnisse in einer Schlussbetrachtung zusammenfasst. Dem ersten Abschnitte entnehmen wir, dass der Geltungsbereich des Berner Uebereinkommens, welcher zunächst das Deutsche Reich, Russland, Frankreich, Oesterreich, Ungarn, Italien, Belgien, die Schweiz, die Niederlande und Luxemburg umfasste, sich inzwischen durch den Zutritt Dänemarks erweitert hat und dass Russland auch die ersten Strecken der sibirischen Bahn zur Aufnahme angemeldet hat, so dass das angeschlossene Gebiet nicht mehr auf Europa beschränkt bleibt. In sachlicher Beziehung hat das Berner Uebereinkommen durch die Zusatzerklärung vom 20. September 1893 und durch das Zusatzübereinkommen vom 16. Juli 1895 Erweiterungen erfahren. Durch ersteres sind die Bedingungen geregelt, unter denen der Zutritt neuer Staaten zum Uebereinkommen erfolgen kann, während durch das letztere der Kreis der im internationalen Verkehre beförderungsfähigen Gegenstände wesentlich erweitert wurde.

Wie bereits oben hervorgehoben, war im Internationalen Uebereinkommen selbst zum Zweck einer zeitgemässen Weiterentwickelung des internationalen Verkehrsrechts der Zusammentritt einer Konferenz aller Vertragsstaaten in regelmässigen Zwischenräumen von drei zu drei Jahren vorgesehen worden. Die erste auf Grund dieser Bestimmung einberufene Konferenz wurde am 16. März 1896 in Paris eröffnet, und ihre bis zum 2. April fortgesetzten Verhandlungen haben die erfreuliche Thatsache zu Tage gefördert, dass das Uebereinkommen sich in allen Ländern durchweg gut bewährt hat, dass Handel und Gewerbe sich rasch mit ihm befreundet haben und nicht geneigt sind, die ihnen durch dasselbe gebrachten mannigfachen Vortheile wieder aufzugeben. Nur ein Erwerbsstand hatte dem Internationalen Uebereinkommen während der drei ersten Jahre seines Bestehens eine erbitterte Feindschaft und einzelnen seiner Bestimmungen eine scharfe Verurtheilung entgegengebracht und auch einen gewissen Theil der deutschen und österreichischen Presse für seine Anschauungen zu gewinnen gewusst. Aber gerade diese Abneigung hat den Werth des Uebereinkommens in ein weit helleres Licht gesetzt, als die Lobeserhebungen seiner Anhänger dies je vermocht hätten. Denn jener Widerstand ging hervor aus den Reihen der Speditöre, welche durch die im Internationalen Uebereinkommen bezweckte Erleichterung des durchgehenden Verkehres sich in ihren Geschäftseinnahmen geschädigt sahen und durch ihre lärmende und leidenschaftliche Kritik lediglich bewiesen, dass das von den vertragschliessenden Staaten angestrebte Ziel in weitem Umfange erreicht war.*) Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten Guyot-Dessaigne durfte unter diesen Umständen in seiner Einleitungsrede den Delegirten mit vollem Rechte empfehlen, an etwaige Verbesserungen des Uebereinkommens nur mit der äussersten Vorsicht heranzugehen, da die Zeit noch nicht gekommen sei, tiefgehende Aenderungen, welche nur durch eine langjährige Erfahrung reifen könnten, in demselben vorzunehmen. Diesem Mahnworte hat die Konferenz im wesentlichen entsprochen. Sie hat — abgesehen von mehrfachen Verbesserungen in unwesentlichen Einzelheiten — wichtigere grundsätzliche Aenderungen nur nach drei Richtungen beschlossen, und zwar betreffs Festsetzung einer Vertragsstrafe bei zu niedriger Gewichtsangabe, die bis dahin straflos war, betreffs ausgiebigerer Bemessung der Fristen für Schadenersatz- und Frachterstattungsanträge sowie genauerer Feststellung darüber, welche Sendungen als internationale und welche als innerstaatliche anzusehen sind. Zu letzteren sollen forthin auch diejenigen gerechnet werden, welche aus einem Staate durch fremdes Gebiet in den ersteren zurückgelangen, und sie werden daher nicht den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, sondern denjenigen des Versand- und Empfangsgebietes unterstellt sein.

Die auf diese Weise gewonnenen Ergebnisse wurden in dem Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 festgelegt, welches gegenwärtig in allen Vertragsstaaten mit Ausnahme von Italien die Zustimmung der gesetzgebenden Gewalten erlangt hat. Sobald daher auch Italien seine Zustimmung verlautbart hat,**) wird das Zusatzübereinkommen zur gleichen Geltung gelangen wie das Internationale Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890.

Im Deutschen Reiche gestalteten sich die Umstände für eine Aufnahme der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens in das Landesrecht insofern ganz besonders günstig, als dort im verflossenen Jahrzehnt die grossartige

*) Auch gegenwärtig ist dieser Widerspruch noch keineswegs verstummt, aber er ist doch mit der Zeit schwächer und bedeutungsloser geworden. — Uebrigens ist der von Deutschland und Oesterreich-Ungarn gestellte Antrag auf Beseitigung des ausschliesslichen Rechts der Bahn zur Zollbehandlung in der Konferenz mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt worden und zwar deshalb, weil Russland sich gegen die Einmischung von Privatspeditören in seinen Grenzverkehr nachdrücklich verwahrte und weil die mit ihm stimmenden Staaten gegen eine Mitwirkung solcher ausserhalb des Frachtvertrages stehenden Personen bei Ausführung des Frachtvertrages grundsätzliche Bedenken hegten.

**) Anm. d. Schriftl. Die italienische Deputirtenkammer hat inzwischen zugestimmt.

Gesetzgebungsarbeit zum Abschluss gedieh, welche durch die Einführung eines neuen Bürgerlichen Gesetzbuchs veranlasst wurde. Durch diese war auch eine in manchen Punkten veränderte Fassung des bisherigen Handelsgesetzbuchs erforderlich geworden, und hierbei konnten nun die durch das Internationale Uebereinkommen und das Pariser Zusatzübereinkommen gebotenen oder doch wünschenswerth gewordenen Veränderungen von vornherein Berücksichtigung finden. In dieser Beziehung besagt die Denkschrift, mit welcher der Entwurf des neuen Handelsgesetzbuchs im Januar 1897 dem Reichstage vorgelegt wurde: „Was den Berner Vertrag betrifft, so beruht er im grossen und ganzen auf der Grundlage des deutschen Rechts, dessen Bestimmungen zum Theil wörtlich in den Vertrag aufgenommen sind. Insoweit die Vorschriften des Vertrages mit dem Handelsgesetzbuche nicht übereinstimmen, lassen sie sich in der Hauptsache als eine zweckentsprechende Fortbildung des letzteren betrachten. Um so mehr erscheint es angezeigt, die Bestimmungen des Berner Vertrages bei der Revision des Handelsgesetzbuchs nach Möglichkeit zu berücksichtigen und zwar nicht blos bei den Sondervorschriften, welche in dem Abschnitte über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen getroffen sind, sondern schon bei den allgemeinen Vorschriften des Abschnittes über das Frachtgeschäft, die sowohl für die Eisenbahnen als für andere Transportunternehmungen gelten; denn wo nicht die Verhältnisse des einen oder anderen Transportes Verschiedenheiten bedingen, ist die Einheitlichkeit der maassgebenden Bedingungen jedenfalls wünschenswerth."

Die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 15. November 1892 hatte sich den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens bereits nach Möglichkeit angepasst. Nachdem aber die einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs eine neue Fassung erhalten hatten und ausserdem durch das Pariser Zusatzübereinkommen verschiedene Aenderungen geboten waren, ist nunmehr eine neue Verkehrsordnung unter dem 26. Oktober 1899 vom Bundesrathe erlassen worden. Letztere ist mit dem 1. Januar 1900 zugleich mit dem neuen Handelsgesetzbuch in Kraft getreten, und sie gilt seitdem — da auf sie in den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs Bezug genommen wird — als eine eigentliche Rechtsordnung, während die frühere Verkehrsordnung nur dadurch ihre rechtliche Bedeutung erhielt, dass ihre Bestimmungen als Vertragswille der Parteien den abgeschlossenen Transportverträgen zu Grunde gelegt wurden. Die wichtigste Folge dieser veränderten Geltungsweise ist die, dass nunmehr Zweifel und Streitigkeiten über die Ausdeutung der Verkehrsordnung der Entscheidung des Reichsgerichts unterliegen und somit eine einheitliche Rechtsprechung auch auf diesem Gebiete durch das Ansehen der höchsten richterlichen Behörde angebahnt ist.

Von den übrigen vertragschliessenden Staaten hatten Frankreich, Italien und Russland schon vor Abschluss des Berner Uebereinkommens ihr inneres Frachtrecht nach den Bestimmungen desselben umgestaltet, wogegen Oesterreich und Ungarn, Belgien und Luxemburg — ebenso wie Deutschland durch seine ältere Verkehrsordnung vom 15. November 1892 — ihr heimisches Recht doch so zeitig entsprechend umgearbeitet hatten, dass die neuen Bestimmungen gleichzeitig mit dem Berner Uebereinkommen in Kraft treten konnten. Auch die Schweiz und das später hinzugetretene Dänemark sind diesem Beispiele gefolgt, dagegen sind die Niederlande mit dieser Maassnahme in Rückstand geblieben und haben sich darauf beschränkt, einzelne Bestimmungen des Berner Uebereinkommens in ihr Betriebsreglement aufzunehmen. Jedoch gelten dort für den inneren Verkehr durchweg noch die alten Bestimmungen, namentlich auch noch diejenigen über die Höhe des Schadenersatzes bei Verlust, Beschädigung usw.

Nach dem Urtheile des Verfassers werden nach allseitiger Vollziehung des Pariser Zusatz-Uebereinkommens die Grundlagen des mitteleuropäischen Frachtrechtes so festgelegt sein und den Bedürfnissen des Handels, des Verkehrs und der Eisenbahnen in einer Weise entsprechen, dass sie voraussichtlich auf lange Zeit unverändert bleiben können. „Es scheint mir," fährt er fort, „in hohem Grade erwünscht, dass der gegenwärtige Rechtszustand auf lange Zeit erhalten bleibt. Der Eisenbahnverkehr kann sich nur dann gesund entwickeln, wenn er auf festen, stetigen rechtlichen Grundlagen beruht und wenn Schwankungen und Wechsel, wie sie in den vergangenen drei Jahrzehnten stattgefunden haben, eine vorübergehende Erscheinung sind. Es ist mir deshalb auch zweifelhaft, ob der Art. 59 des Berner Uebereinkommens, nach dem alle drei Jahre eine Konferenz zur Revision einberufen werden muss, auf die Dauer bestehen bleiben wird und ob es nicht vorzuziehen ist, auf eine derartige, sozusagen zwangsweise Revision zu verzichten und es der Entwickelung der Verhältnisse zu überlassen, wie oft eine Revision erforderlich wird. Die erste Revision war nothwendig: einmal, weil das Uebereinkommen an manchen Stellen die Spuren seiner Entstehung an sich trug und rein äusserlich nachgeprüft werden musste, sodann aber auch, weil es sich empfahl, dass die Vertragsstaaten in verhältnissmässig kurzer Zeit Rückschau hielten und sich darüber aussprachen, ob das, was sie gewollt hatten, auch erreicht sei. Zu einer zweiten Revisionskonferenz, die spätestens doch 1899 hätte stattfinden müssen, hat niemand eingeladen, wohl aus dem Grunde nicht, weil in den seit der Pariser Konferenz vergangenen Jahren deren Ergebnisse noch nicht unter Dach gebracht waren. Gewiss wird der Art. 59 vernünftigerweise auch weiterhin dahin ausgelegt werden dürfen, dass, wenn keiner der Vertragsstaaten Aenderungsvorschläge zu machen hat, auf die Einberufung einer Konferenz im allseitigen Einverständnisse verzichtet werden kann." H.

Nachrichten.

Deutschland.

— Konferenz, betreffend die D-Zugwagen. Am 15. Dezember fand, wie schon in Nr. 100 d. Ztg. mitgetheilt, unter dem Vorsitz des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Besprechung darüber statt, welche Aenderungen an den D-Zugwagen vorzunehmen wären, um den Reisenden im Nothfall das Verlassen des Wagens zu erleichtern, ohne doch bei der gewöhnlichen Benutzung Unbequemlichkeiten oder Gefahren herbeizuführen. Die Besprechung, an der auch namhafte Vertreter des Eisenbahnwagenbaues theilnahmen, bezog sich sowohl auf die an den vorhandenen Wagen auszuführenden Aenderungen, wie auch auf die Bauart neuer Wagen; Schlafwagen und Speisewagen wurden ebenfalls in den Kreis der Berathungen gezogen.

Es war für die Besprechung ein reichhaltiges Programm ausgearbeitet worden, in dem auch die umfangreichen Vorschläge berücksichtigt waren, welche nach dem Offenbacher Eisenbahnunglück theils in der Presse kundgegeben, theils unmittelbar dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingereicht worden sind. Zur Besichtigung stand eine grosse Anzahl von Modellen in natürlicher Grösse, die in der Hauptwerkstatt Potsdam zu dem Zweck ausgeführt sind, um an ihnen die Möglichkeit verschiedener Verbesserungen, insbesondere auch bezüglich der Fenster, darzulegen. Ferner war an einem D-Zugwagen eine Reihe von Probeausführungen vorgenommen worden. Für sonstige Vorschläge wurden zeichnerische Darstellungen vorgelegt.

Die sehr eingehende Erörterung führte zu einer vollständigen Klarstellung und übereinstimmenden Anschauung über die wichtigsten Punkte. Es ist nunmehr in Aussicht genommen, die als zweckmässig erkannten Aenderungen zunächst an einem Zuge ausführen zu lassen, um auch dem Publikum Gelegenheit zu bieten, sich über die neuen Einrichtungen ein Urtheil zu bilden.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat November d. J. stellen sich auf 113 302 000 ℳ. und übertreffen die vorjährige Zahl um 3 245 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 25 271 000 (+ 1 610 000) ℳ., der Güterverkehr 81 054 000 (+ 2 633 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 6 977 000 (— 998 000) ℳ. Die Gesammteinnahme seit dem 1. April d. J. stellt sich auf 966 760 000 ℳ. und ist um 59 413 000 ℳ. höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von 21 969 000 ℳ., der Güterverkehr ein solches von 38 426 000 ℳ., aus sonstigen Quellen flossen 982 000 ℳ. weniger als in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a. M., Cassel und Mainz.** In der am 28. November d. J. in Frankfurt a. M. abgehaltenen 47. Sitzung kamen u. a. ein Antrag, betreffend die Ausdehnung des Eisenbahnpackettarifs auf den Verkehr aller Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a. M. und Mainz, und eine Vorlage der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. wegen Einführung eines Ausnahmetarifs für Pflastersteine von Herdorf nach Bremen zur Erörterung.

Der erstere Antrag wurde nach längerer Debatte dem ständigen Ausschuss zur Vorbereitung überwiesen. In den Verhandlungen wurde namentlich betont, dass die Schnelligkeit, Billigkeit und Bequemlichkeit des Eisenbahnpacketverkehrs bei dem betheiligten Publikum den dringenden Wunsch nach Ausdehnung dieses Verkehrs hervorgerufen hätten. Andererseits wurde darauf aufmerksam gemacht, dass eine etwaige Ausdehnung des Tarifs an den Grenzen der genannten Direktionsbezirke nicht ihren Abschluss finden könne, vielmehr sehr bald Anträge auf Erweiterung desselben über den ganzen Bereich der preussischen Staatsbahnen folgen würden, dass aber die Ueberleitung eines Theils des Massenpacketverkehrs der Post auf die Eisenbahn die letztere zu umfangreichen Neueinrichtungen nöthigen würde, ohne der Post trotz ihres alsdann verringerten Verkehrs in ihren bestehenden Einrichtungen eine Einschränkung zu ermöglichen.

Bei Erörterung der Einführung eines Ausnahmetarifs für Pflastersteine von Herdorf nach Bremen wurde hervorgehoben, dass der beantragte Ausnahmetarif insofern von Bedeutung sei, als er die erste Tarifvergünstigung zur Unterstützung der Pflastersteinindustrie des Westens gegen den schwedischen Wettbewerb darstellen würde. Es wurde beschlossen, eine Frachtermässigung von Herdorf nach Bremen zu empfehlen, welche den Absatz der einheimischen Erzeugung gegenüber dem ausländischen Wettbewerb ermögliche. Hierbei wurde zugleich die Erwartung ausgesprochen, dass im Falle des Bedürfnisses die gleiche Ermässigung auch anderen Basaltwerken gewährt werden würde.

— **Einführung des ermässigten Erztarifs und Herabsetzung der Frachtsätze für Draht usw. nach den Seehäfen betr.** Die nordwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller hat beschlossen, an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe zu richten, in welcher um die Einführung des vom Landeseisenbahnrathe gutgeheissenen ermässigten Erztarifes und um eine Herabsetzung der Frachtsätze für lackirten Zaundraht, verzinkten Zaundraht, blanken und verzinkten Handelsdraht, gezogenen Stiftdraht und Drahtstifte, Stabeisen, Walzdraht, Stacheldraht, Drahtgeflechte, Nieten, Achsen und komprimirte Wellen nach den deutschen, belgischen und holländischen Häfen ersucht wird. Sollte eine solche Herabsetzung für die Sendungen nach den belgischen und holländischen Häfen nicht zu erlangen sein, so müsse sie unter allen Umständen für die Sendungen nach den deutschen Häfen eingeführt werden. Die Forderung der Frachtherabsetzung wird mit dem Rückgange des Ausfuhrgeschäftes begründet.

— **Der Güterverkehr der sechs grössten preussischen Städte,** Berlin, Breslau, Köln, Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg im Jahre 1899, soweit er von den Wasserstrassen und Eisenbahnen vermittelt wird, lässt sich nach der Reichsstatistik und den Verkehrsstatistiken der preussischen Eisenbahndirektionen feststellen. Danach hat den grössten Verkehr selbstverständlich Berlin aufzuweisen. Hier betrug der Wasserverkehr im Empfang und Versand 5 660 600 t, der Eisenbahn-Güterverkehr 6 805 000 t. Zieht man indessen noch die der Stadt Berlin zunächst liegenden Vororte hinzu, so beträgt der Eisenbahn-Güterverkehr im Empfang und Versand 8 840 000 t. In Breslau brachte die Schifffahrt einen Güterverkehr von 1 313 300 t, die Eisenbahn einen solchen von 2 909 000 t. In Köln, wo der neue Hafen erst im Jahre 1898 in Betrieb genommen ist, umfasste der Wasserverkehr 1 018 700 t und der Eisenbahnverkehr 3 350 000 t. Der Kölner Hafen würde einen sehr viel grösseren Verkehr aufweisen, wenn er nicht so nahe am niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet läge; denn von dem Gesammtempfang an Steinkohlen von rund 907 000 t entfallen nur 53 000 t auf die Schifffahrt. In Frankfurt a/M. wurden von und zu Schiffen umgeschlagen 1 087 000 t, während der Eisenbahnverkehr rund 1 890 000 t ausmachte. In Hannover mit Linden, der einzigen der sechs grössten Städte, welche bis jetzt keine Wasserstrasse besitzt, aber bekanntlich durch den Mittellandkanal erhalten soll, umfasste der Eisenbahn-Güterverkehr 2 240 000 t, und in Magdeburg betrug der Wasserverkehr von und zur Elbe 2 100 000 t, bei einem Eisenbahnverkehr von 3 225 000 t. Hiervon entfallen rund 800 000 t auf den Umschlagsverkehr des Elbbahnhofes.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat November d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 5 784 (1899: 5 623) km 2 052 688 Personen und 1 635 407 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 697 699 ℳ., aus dem Güterverkehr 9 339 310 ℳ., aus dem Gepäckverkehr 183 985 ℳ. und aus dem Thiertransport 219 937 ℳ., zusammen 12 440 931 ℳ. gegenüber 12 219 806 ℳ. im November 1899. Vom 1. Januar bis letzten November d. J. beziffert sich die Gesammteinnahme auf 145 807 195 ℳ., d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um 9 042 230 ℳ.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monate November d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 826,11 (im Vorjahre 1 810,87) km befördert: 2 651 973 (2 566 118) Personen und 746 891 (762 932) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 300 000 (1 216 598) ℳ., aus dem Güterverkehr 2 872 000 (2 862 052) ℳ., aus sonstigen Quellen 380 000 (526 000) ℳ., im ganzen 4 552 000 (4 604 650) ℳ. Vom 1. April bis letzten November d. J. betrugen die Einnahmen 39 677 000 ℳ., gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 38 272 742 ℳ. mehr 1 404 258 ℳ.

— **Die Einnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im November 1900 nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehr 1 407 250 ℳ. (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 mehr 85 670 ℳ.), aus dem Güterverkehr 3 995 170 (— 28 970) ℳ., aus sonstigen Quellen 416 730 (— 14 860) ℳ., zusammen 5 819 159 (+ 41 840) ℳ. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende November d. J. wurden 69 527 290 (+ 5 029 490) ℳ. vereinnahmt.

— **Kohlenbezug der Bediensteten der badischen Staatsbahnen aus den Beständen der Verwaltung.** Schon seit einer Reihe von Jahren besteht bei den badischen Staatseisenbahnen die Einrichtung, dass aus den Beständen der Verwaltung an Beamte und Arbeiter auf Ansuchen Kohlen für den Hausbedarf abgegeben werden. Die Abgabe erfolgt zum Selbstkostenpreis zuzüglich der Wagenladungsfracht ab Mannheim bis zur Empfangsstation. Von dieser Einrichtung ist im Laufe der Jahre in erheblich steigendem Maasse Gebrauch gemacht worden, so dass beispielsweise in der Zeit vom 1. Oktober 1895 bis 30. September 1896 an 4 752 Beamte und Arbeiter 6 225 t, 1. Oktober 1896 bis 30. September 1897 an 4 836 Beamte und Arbeiter 6 470 t, 1. Oktober 1897 bis 30. September 1898 an 5 234 Beamte und Arbeiter 6 839 t, 1. Oktober 1898 bis 30. September 1899 an 5 844 Beamte und Arbeiter 8 179 t und 1. Oktober 1899 bis 30. September 1900 an 8 440 Beamte und Arbeiter 13 628 t abgegeben wurden. Obwohl sich der Abgabepreis der Kohlen — ohne Fracht — in den letzten Jahren ziemlich erhöht hat (von 69 ₰ für den Centner am 1. Oktober 1895 auf 86 ₰ am 30. September d. J.), so stellt sich dieser Preis doch noch bedeutend billiger als die Kleinverkaufspreise bei den Händlern.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Am 1. Januar 1901 wird der dritte Nachtrag zur fünften Ausgabe der Kundmachung 9 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

— **Der Königsberger Eisenbahngesangverein** hatte am 8. d. Mts. in den schönen grossen Räumen des Etablissements Julchenthal seine erste diesjährige Abendunterhaltung veranstaltet, die einen glänzenden Verlauf genommen hat. Es waren Beamte aller Dienstgrade, an der Spitze Eisenbahndirektionspräsident Simson, die Mitglieder der Eisenbahndirektion, die Inspektionsvorstände, Büreaubeamte, Beamte des äusseren Eisenbahndienstes bis zu den Hilfsunterbeamten mit ihren Damen und Gästen — etwa 800 an der Zahl — erschienen, um den musikalischen Darbietungen zu lauschen. Der noch junge Königsberger Eisenbahngesangverein, dessen Vorsitz Ober- und Geheimer Regierungsrath Schulze-Nickel führt und dessen musikalische Leitung in den bewährten Händen des Musikdirektors Kühns liegt, hatte sich in dem Programm, welches neben mehreren anderen Chorgesängen den grossen Männerchor mit Orchesterbegleitung „Unter der Linde“ von Floderer enthielt, eine schwierige Aufgabe gestellt, welcher er sich vortrefflich entledigte. Die Orchesterkapelle bestand im wesentlichen aus

Schülern und Schülerinnen des Kühns'schen Konservatoriums, verstärkt durch Militärmusiker und Frau Hopf-Geidel für die Harfenpartie. Präsident Simson, Oberregierungsrath Schulze-Nickel, dessen Fräulein Tochter und der Sohn des Präsidenten hatten sich in den Dienst der guten Sache gestellt und betraten, mit lebhaftem Beifall begrüsst, das Podium, um ein Streichquartett von Haydn vorzutragen; reicher Beifall bezeugte den Dank für die genussreiche Darbietung. Mehrere von den drei Damen Frau Schulze-Nickel, Frau Wollenberg und Frau Weiss ausgezeichnet zu Gehör gebrachte Terzette ernteten gleichfalls reichen Beifall; ebenso die gesanglichen Solovorträge der Frau Grossgerge, des Eisenbahnsekretär Grundt und der Herren Grossgerge und Haber. Nach einer kurzen Pause trat der Tanz in seine Rechte, welcher die Anwesenden noch längere Zeit in fröhlicher Stimmung beisammen hielt. Der Königsberger Eisenbahngesangverein hat trotz seines noch kurzen Bestehens wiederum Zeugniss abgelegt, dass er den bedeutsamsten Gesangvereinen dieser Art zugezählt werden kann und dass er auf dem besten Wege ist, der gestellten Aufgabe der Eisenbahnvereine nach jeder Richtung hin gerecht zu werden.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Diesel, bisher Vorstand der Betriebsinspektion in Weimar, ist zum kaiserlichen Regierungs- und Baurath und ständigen Hilfsarbeiter beim Reichseisenbahnamt ernannt.

An Stelle des kürzlich in den Ruhestand getretenen Vorstandes der bautechnischen Abtheilung der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen wurde der Generaldirektionsrath Gottfried Ries unter Beförderung zum Oberregierungsrath ab 1. k. Mts. berufen. Ferner wurden noch vom höheren bautechnischen Personal der Verwaltung befördert und zwar zu Räthen: die Oberingeniöre Wilhelm Fischer, Eugen Freiherr von Schacky auf Schönfeld und Heinrich Endres; zu Oberingeniören: die Bezirksingeniöre Karl Welcker, Karl Schilcher und Gustav Bullinger; zu Bezirksingeniören: die Betriebsingeniöre Dr. Julius Gröschel, Ferdinand Beutel und Karl Riedenauer; zu Betriebsingeniören: die Abtheilungsingeniöre Alois Dantscher, Franz Haselbeck, Hugo Hundsdorfer, Julius Wunder und Philipp Huber; ausserdem wurde dem Oberingeniör genannter Stelle, Heinrich Zeulmann, der Titel und Rang eines Generaldirektionsrathes verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Staatliche Fürsorge für die Brückenbauanstalten.** Die bedeutendsten Brückenbauanstalten Böhmens haben sich vor kurzem an das Ministerium des Innern und an das Eisenbahnministerium mit der Bitte gewendet, zur Behebung der in der Brückenbauindustrie eingetretenen Absatzstockung mit den lange zurückgehaltenen Bauausschreibungen vorzugehen und diese auch auf solche Bauausführungen auszudehnen, welche erst für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen sind, deren Natur jedoch eine frühere Vergebung nicht ausschliesst. Aehnliche Wünsche sind auch seitens österreichischer Eisenwerke beim Handels- und Eisenbahnministerium vorgebracht worden. Die missliche Lage der österreichischen Brückenbauindustrie wird von den Betheiligten besonders auf den Umstand zurückgeführt, dass die Herstellung der bei den grossen, und zwar insbesondere bei den staatlichen Verkehrsanstalten geplanten Brückenbauten und Brückenumgestaltungen zurückgestellt werden musste. Es lässt sich in der That nicht leugnen, dass die österreichische Brückenbauindustrie unter der bestehenden Absatzstockung schwer leidet und der Unterstützung durch baldige Zuwendung umfangreicher Bestellungen dringend bedarf. Die betheiligten Ministerien sind nun freilich mit Rücksicht auf das Budget nicht in der Lage, die sofortige Vergebung solcher Bauten, welche erst für einen späteren Zeitpunkt beabsichtigt sind, zu veranlassen. Sie haben jedoch die unverzügliche Durchführung aller jener staatlichen Brückenbauten verfügt, für welche die erforderlichen Mittel bereits sichergestellt sind. Das Eisenbahnministerium hat innerhalb seines Wirkungskreises gleichfalls Vorsorge getroffen, dass alle laufenden Brückenbauten und Brückenverstärkungen ehestens zur Ausführung gelangen. Grössere Bestellungen für den Bau von Brücken und Bahnhofhallen auf dem in Betrieb stehenden Staatsbahnnetz sowie für neu zu erbauende Staatsbahnlinien konnten hingegen im Hinblicke auf die erwähnten Verhältnisse nicht erfolgen. Das Eisenbahnministerium ist ferner an die Verwaltungen der Privatbahnen mit dem Ersuchen herangetreten, den Brückenbauanstalten thunlichst bald ausgiebige Bestellungen zukommen zu lassen, und zwar auch für solche Bauten, welche etwa erst in den nächsten Jahren zur Ausführung bestimmt sind.

— **Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Oktober d. J.** Im Oktober 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 13 762 085 Personen und 11 618 475 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 58 608 546 Kr. erzielt, das ist für das Kilometer 3 035 Kr. Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13 242 586 Personen und 10 954 178 t Gütern 57 128 303 Kr. oder für das Kilometer 3 066 Kr., daher ergibt sich für den Monat Oktober 1900 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 135 352 698 Personen und 88 152 486 t Güter, gegen 121 190 805 Personen und 84 084 231 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf 503 214 692 Kr., im Jahre 1899 auf 479 944 034 Kr.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten d. J. 19 137,8 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 18 383 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des vorerwähnten Zeitabschnittes 1900 auf 26 294 Kr., gegen 26 108 Kr. im Jahre 1899, das ist um 186 Kr. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1900 auf 31 552 Kr., gegen 31 329 Kr. im Vorjahre, das ist um 223 Kr., mithin um 0,7 % günstiger.

— **Falsche Nachricht von einer elektrischen Riesenlokomotive für die Wiener Stadtbahn.** Mehrere Wiener Blätter brachten kürzlich die Nachricht, dass eine von der Firma Siemens & Halske gelieferte elektrische Lokomotive von 18 m Länge, 5 m Höhe und 140 dz Gesammtgewicht bereits an Ort und Stelle gebracht worden sei, um bei dem elektrischen Betrieb der Wiener Stadtbahn verwendet zu werden. Dabei wurde von der Annahme ausgegangen, dass im Falle des Gelingens des Versuches mit dieser elektrischen Lokomotive der ganze Stadtbahnbetrieb auf elektrische Zugkraft umgeändert werden solle. Diese Nachricht ist vollständig unzutreffend. Schon die angegebenen Maasse und Gewichte lassen erkennen, dass es sich hier um eine irrige Nachricht handelt. Bei der Wiener Stadtbahn werden überhaupt keine Versuche mit elektrischen Lokomotiven gemacht. Es wird vorläufig nur beabsichtigt, mit einem aus mehreren gewöhnlichen Motorwagen zusammengesetzten elektrischen Probezuge auf einer Stadtbahnstrecke Versuchsfahrten durchzuführen.

— **Umbau des Brünner Bahnhofes.** Da seitens des Eisenbahnministeriums schon im letzten Sommer die Entscheidung bezüglich der durchzuführenden Umbauarbeiten getroffen worden ist, wird nun im Einvernehmen zwischen den beiden betheiligten Gesellschaften, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahngesellschaft, an der Feststellung der Einzelpläne gearbeitet, welche wohl in nicht ferner Zeit dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorgelegt werden können, so dass die Inangriffnahme der Bauarbeiten im Laufe des Frühjahres nicht unwahrscheinlich ist. Gleichwie die Verfassung der Entwürfe ist auch die Bauausführung deshalb eine ziemlich schwierige, weil darauf Bedacht genommen werden muss, dass der Verkehr durch die Bauarbeiten keine empfindliche Störung erleide. Es wird sonach insbesondere die Herstellung gewisser Nothbauten nothwendig sein. Ueber die Vertheilung der Baukosten auf die beiden Gesellschaften ist noch das Einvernehmen zu pflegen. Was die Betriebsführung anbelangt, so hat das Eisenbahnministerium schon seiner Zeit die Forderung gestellt, dass der Betrieb des umgebauten Brünner Bahnhofes in einer Hand vereinigt werde.

— **Die Landesfinanzen und das Lokalbahnwesen Böhmens.** Von der Zeit der Schaffung des Lokalbahngesetzes für Böhmen im Jahre 1892 bis Ende 1899 sind daselbst auf Grund von Landtagsbeschlüssen 31 Lokalbahnprojekte in der Gesammtlänge von 1 058,7 km durch Landesgarantie sichergestellt worden, indem von dem Gesammtanlagekapital dieser Bahnen in der Höhe von 122 400 000 Kr. ein Theilbetrag von 89 500 000 Kr. vom Lande garantirt wurde. Ferner ist das Land beim Bau von 19 Bahnen von zusammen 533 km und einem Anlagekapital von 63 200 000 Kr. durch Uebernahme von Stammaktien in der Höhe von 6 000 000 Kr. betheiligt. Das Erträgniss der Bahnen, an denen das Land Böhmen betheiligt ist, lässt sehr viel zu wünschen übrig, und muss das Land bei den garantirten Bahnen Zuschüsse leisten, während es von den übernommenen Stammaktien keine Zinsen erhält. Die Jahresbelastung des Landes Böhmen stellt sich bei den garantirten Bahnen auf 3 763 000 Kr. und bei den durch Uebernahme von Stammaktien unterstützten Bahnen auf 241 000 Kr. Das Land Böhmen hat demnach für die Lokalbahnen eine Gesammtlast von jährlich über 4 000 000 Kr. zu tragen, die auch in den nächsten Jahren sich kaum verringern dürfte.

— **Wasserstrassenpläne.** Auf dem kürzlich abgehaltenen Wasserstrassentag wurde von einzelnen Interessenten erklärt,

dass es ein wirksames Mittel zur Erreichung des Baues von Wasserstrassen und Schifffahrtkanälen wäre, wenn die Bewilligung der von der Regierung geplanten grossen Eisenbahnbauten seitens der Abgeordneten an die Bedingung geknüpft würde, dass gleichzeitig Schifffahrtkanäle erbaut werden. Es verlautet nun, dass die Regierung in erster Linie nur die Durchführung der grossen Eisenbahnbauten in Aussicht nehmen könne, da die Mittel des Staatshaushaltes nicht hinreichen, um im gegenwärtigen Zeitpunkte auch den Bau von Wasserstrassen sofort in Angriff nehmen zu können. Die Regierung wird sich daher, bis die nöthigen Mittel zum Bau von Wasserstrassen aufgebracht werden konnen, auf die Einstellung angemessener Beträge für die Vorstudien und Verfassung der Projekte von Wasserstrassen beschränken.

— **Das neue ungarische Lokalbahngesetz**, welches in der Ausarbeitung begriffen ist, soll, wenn irgend thunlich, noch dem gegenwärtig tagenden Reichstag vorgelegt werden, da die Regierung das grösste Gewicht darauf legt, die in ihrem Programm gemachte Zusage zu erfüllen. Der finanzielle und privatrechtliche Theil der Vorlage wurde in der letzten Zeit einer Umarbeitung unterzogen. Der ganze Entwurf soll noch Gegenstand einer Berathung im Schoosse der Ministerien bilden sowie einer Begutachtung durch Fachmänner unterzogen und dann erst im Reichstag eingebracht werden. Es ist fraglich, ob der Gesetzentwurf noch so rechtzeitig wird eingebracht werden können, damit er noch in diesem Reichstag zur Berathung komme. Jedenfalls ist es der lebhafte Wunsch der Regierung, die Reform der Vizinalbahngesetzgebung der Regierung schon mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen Verhältnisse so bald als möglich durchzuführen, da von dieser Reform eine Belebung der gegenwärtig vollständig darniederliegenden Eisenbahnbauthätigkeit erwartet wird.

— **Ueberbrückung der Drau.** Wie die „Bud. Korr." erfährt, ist die Ueberbrückung der Drau zwischen Dráva-Szabolcs (Komitat Baranya) und Dolnyi-Miholyácz (Komitat Verócze) in Aussicht genommen. Es wäre dies der erste Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen Ungarn und Slavonien. Vorläufig steht noch nicht fest, ob die zu erbauende Brücke ausschliesslich dem Strassenverkehr oder auch dem Eisenbahnverkehr dienen soll. Die nach dem letzteren Plane zu erbauende Brücke würde selbstverständlich grössere Kosten in Anspruch nehmen, doch würde sie den grossen Vortheil mit sich bringen, dass dann die Eisenbahnverbindung Fünfkirchen-Dolnyi-Miholyácz, die wegen der grossen Kosten einer Drauüberbrückung bisher nicht zustande kommen konnte, der Verwirklichung näher gebracht wurde.

— **Die Beförderung von Petroleum, Benzin, Ligroin usw.** ist im Eisenbahn-Betriebsreglement ausdrücklich an die Bedingung geknüpft, dass, wenn sie nicht in Kesselwagen erfolgt, das Rohgewicht der einzelnen Frachtstücke 40 kg nicht überschreiten darf; da es wiederholt vorkommt, dass Parteien diese Vorschrift ausser Acht lassen und schwerere Stücke zur Aufgabe bringen, hat sich die Direktion der ungarischen Staatsbahnen aus Sicherheitsgründen veranlasst gesehen, ihre Bediensteten anzuweisen, die Aufnahme solcher Frachtstücke im Gewichte von mehr als 40 kg künftig unbedingt zu verweigern.

Vereinsausland.

— **Schweizerische Generalabonnements.** Für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements (vergl. Nr. 63 S. 964 d. Ztg.) tritt am 1. Januar 1901 ein neuer Tarif mit erweitertem Geltungsbereich und etwas erhöhten Preisen in Kraft. Neu in den Tarif aufgenommen worden sind die Eisenbahnlinien Burgdorf-Thun, Freiburg-Murten, Pont-Brassus, Regionalbahn Pruntrut-Bonfol, Bern-Neuenburg (die letzteren beiden vom Tage der Betriebseröffnung an) sowie die Dampfschiffgesellschaften für den Untersee und Rhein, auf dem Vierwaldstätter See, dem Neuenburger und Murtner See sowie dem Genfer See. Diese Transportanstalten haben eine Gesammtbetriebslänge von 500 km, was einer Ausdehnung des Geltungsgebietes der Karten von 15 % entspricht. Vom 1. Januar 1901 an kosten die Generalabonnementskarten mit einer Gültigkeit von 15 Tagen für die I. Klasse 70 Fr., II. Klasse 50 Fr., III. Klasse 35 Fr., von 30 Tagen für die I. Klasse 110 Fr., II. Kl. 75 Fr., III. Klasse 55 Fr. Wie bisher sind diese beiden Sorten von Karten auch bei den verschiedenen Ausgabestellen des Auslandes zu haben. Um eine Vorausbestellung und Lieferung durch die Postanstalten zu ermöglichen, darf zwischen dem Datum, an welchem die Ausgabe durch die betreffende Stelle erfolgt, und dem Beginne der Gültigkeitsdauer der Karte ein Zeitunterschied bestehen, der jedoch in der Regel zwei Tage nicht überschreiten soll. Die jetzigen Inhaber von Generalabonnements für drei, sechs und zwölf Monate können dieselben innerhalb des bisherigen Geltungsbereiches weiter benutzen oder aber bis zum 31. März 1901 unter gewissen Bedingungen gegen auf dem erweiterten Netze gültige Karten umtauschen. Voraussichtlich werden in den nächsten Jahren keine weiteren Aenderungen von Belang vorgenommen werden, da einerseits hierzu angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung der Bahnen keine Geneigtheit vorhanden sein dürfte, andererseits nunmehr der Ausbau dieser Einrichtung in allem wesentlichen vollendet ist.

— **Spanische Eisenbahnen.** Wie der belgische „Moniteur des chemins de fer" erfährt, sollen die Einnahmen der spanischen Bahnen im laufenden Jahre, namentlich infolge der Erweiterung des Eisenbahnnetzes, sehr gestiegen sein, mehr aber noch die Ausgaben. Als Grund dieser Steigerung wird besonders die dringende Nothwendigkeit angegeben, die schlechten Eisenschienen durch solche aus Stahl zu ersetzen, das gesammte Rollmaterial einer gründlichen Ausbesserung zu unterziehen und den Bestimmungen der Staatsaufsichtsbehörde entsprechend verbesserte Signal- und Bremsvorrichtungen einzuführen; ausserdem entstehen diese Ausgaben durch die Anlage und den Umbau von Bahnhöfen, wie z. B. desjenigen von Cadix, und durch den unerlässlichen Ausbau neuer Linien. Dazu kommt als sehr wichtiger Punkt die Steigerung der Preise in den Eisenbahnmaterialien, die sich schon im Betriebsjahre 1899 sehr stark geltend machte und im laufenden Jahre noch schädlicheren Einfluss hatte. Man denke nur an die Preise der Kohlen, des Eisens, der Kupfer- und Zinnplatten, der Schwellen, kurz an alle für den Eisenbahnbetrieb unerlässlichen Bestandtheile. Dazu kommt der schlechte spanische Wechselkurs, welcher sich auch für das Ende des laufenden Jahres nicht zu bessern scheint und dessen Durchschnitt höher ist, als derjenige des Jahres 1899. So hat die Gesellschaft Madrid-Zaragoza-Alicanta, welche ihre Obligationen im Ausland untergebracht hat, durch den hohen Wechselkurs beispielsweise rund 8 Millionen Pesetas (eine Peseta = 1 Fr., nach dem jetzigen Kurse ist aber eine Papierpeseta nur etwa 61 ₰ werth) verloren; ebenso ist es der nordspanischen und der andalusischen Gesellschaft, deren Netze zusammen 8373 km umfassen, ergangen. Das von der nordspanischen und andalusischen Gesellschaft mit ihren Gläubigern getroffene Abkommen hat nicht wenig zur Verschärfung der ganzen Sachlage beigetragen, da auf Grund dessen seit dem letzten Juli die Bezahlung in Franken wiederhergestellt ist. Sie muss nun zur Bezahlung von 7 300 000 Pesetas Zinsen 9 bis 10 Millionen Pesetas ins Ausland schicken. Dadurch werden natürlich die höheren Einnahmen gänzlich verschlungen. Aus all' diesem geht hervor, dass die Einkünfte, überhaupt die gesammelten Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Spaniens und besonders der drei grossen Gesellschaften keinen grossen Unterschied gegen das Betriebsjahr 1899 aufweisen werden. Die Betriebsvergrösserung wird weniger den Aktionären zu gute kommen, doch wird sie das Gleichgewicht im Budgetbestand der Gesellschaften befestigen. Die Gesellschaft Madrid-Zaragoza-Alicanta wird 10 Pesetas als Dividende vertheilen können, die nordspanische und andalusische Gesellschaft nichts. Für die anderen Gesellschaften wird sich nichts ändern.

— **Ueber den Zustand der Eisenbahn Taku-Tientsin-Peking** geht uns von Herrn Regierungsbaumeister Franz Woas nachstehender interessanter Bericht aus Peking, 31. Oktober d. J., zu: Eine Eisenbahnzerstörung, wie sie allen kriegführenden Nationen als Muster dienen sollte, haben die Chinesen an der einzigen Strecke, die sie bei Ausbruch der Boxerbewegung in Nordchina besassen, ausgeführt. Während sich sonst der böse Feind damit begnügt, einige Brücken, einen Tunnel u. dergl. an der fraglichen Bahnlinie zu zerstören — was z. B. noch die Buren zu ihrem grossen Schaden befolgten —, sind die Chinesen gründlicher verfahren; sie haben die zweigleisige Eisenbahn in all' ihren Theilen sammt und sonders entfernt, so dass die anmarschirenden europäischen Truppen auch nicht eine Schiene, nicht eine Schwelle mehr vorfanden. Ausserdem waren nicht etwa nur einige, sondern sämmtliche Brücken zerstört, darunter auch eine 300 m lange. Die Zerstörung der Brücken war allerdings insofern nicht gründlich genug, als sie lediglich durch Abwerfen der Träger erfolgte, während letztere selbst unverletzt blieben, was den einzigen Lichtpunkt in der schwierigen Aufgabe bildete, die sich dem Pionier alsbald darbot. Die Anfangsstrecke Tientsin-Yantsung war noch am leichtesten wieder herzustellen, weil hier grössere Brücken nicht vorhanden waren; das fehlende Oberbaumaterial aber liess sich aus den in Tientsin vorhandenen Beständen ergänzen. Weiterhin aber bereitete schon unweit Yantsung die grosse Brücke über den Peiho erhebliche Schwierigkeiten, während es zugleich an Oberbaumaterial so gut wie gänzlich fehlte, denn alles war entfernt und bis in die entlegensten Dörfer verschleppt. Es mussten und müssen noch fortwährend Expeditionen viele Kilometer

weit in das Land hinein unternommen werden, um das Material wieder aufzufinden. Die Schwellen sind zum Theil bereits verbrannt, ebenso ist das Kleineisenzeug von den chinesischen Dorfschmieden längst als gute Beute erkannt und anderweitig verwandt worden; nur die Schienen kommen allgemach und zum Theil herbei. Der Mangel an Kleineisenzeug ist aber so störend, dass damit die richtige Wiederherstellung der Strecke sehr in Frage gestellt ist; denn es wird — um überhaupt etwas fertig zu bringen — vielleicht schliesslich nichts übrig bleiben, als einen Theil der nur eingleisig umzubauenden Strecke vermittelst der aus Deutschland mitgebrachten Feldeisenbahn mit 60 cm Spurweite auszubauen. Da nun aber inzwischen ein erhebliches Stück der Strecke von Peking südwärts in Normalspur bereits wieder fertig ist, so ergibt sich die Nothwendigkeit, innerhalb der Gesammtlinie Tonku- bezw. Tientsin-Peking zwei Umladestellen zwischen Normal- und Feldeisenbahnspur einzurichten. Dass damit die Betriebsfähigkeit der Eisenbahnstrecke nichts gewinnt, ist klar, und es ist dies um so mehr zu bedauern, als während der bereits anhebenden Winterszeit — wo der Peiho gänzlich zufriert — diese Eisenbahn das einzige brauchbare Verkehrsmittel zwischen den europäischen Truppen in Peking und den für sie aus Europa auf dem Seewege anlangenden Verpflegungsgütern ist. Die europäischen Truppen sind aber bei der ganzen Lage der Dinge vornehmlich auf diese europäischen Güter angewiesen, wenn sie in ihrer Gesundheit und Behaglichkeit nicht schwere Einbusse leiden wollen. Somit haben es die Boxer in der That fertig bekommen, die europäischen Truppen stark und auf verhältnissmässig lange Zeit hinaus zu schädigen — dank der unerhört gründlichen Zerstörung, welche sie an der ihnen so verhassten Eisenbahn vorgenommen haben.

— Deutsche Kolonien. Eisenbahnen in Deutsch-Ost- und Südwest-Afrika. Die von Oberstleutnant Gerding erfolgte Bereisung der in vorgenannten Kolonien theils ausgeführten, theils noch in der Ausführung begriffenen bezw. erst geplanten Eisenbahnen wird voraussichtlich dazu beitragen, dass auf Grund der über diese Bereisung dem Reichstage zugegangenen Denkschriften eine richtigere Beurtheilung der in den deutschen Schutzgebieten vorhandenen Verhältnisse stattfindet. Von welcher Wichtigkeit dies ist, wird erst ersichtlich bei näherem Eingehen auf die dort herrschenden eigenartigen örtlichen und klimatischen Verhältnisse sowie auf die grossen Schwierigkeiten und Kosten, welche dadurch erwachsen, dass nicht nur Beamte und ein Theil der Arbeiter, sondern auch Cement, Eisenkonstruktionen, Oberbaumaterial, Betriebsmittel, unter Umständen selbst Holz von Deutschland aus beschafft werden müssen. Es ist deshalb auch dringend zu wünschen, dass vor Inangriffnahme der in Kamerun und Togo geplanten Bahnen ebenfalls eine Bereisung dieser Schutzgebiete durch einen erfahrenen Eisenbahnfachmann stattfindet.

Ueber die bereits dem Betriebe übergebenen Bahnen sind dem deutschen Reichstage nachstehende, hier nur auszugsweise mitgetheilte Etats für das Rechnungsjahr 1901 zugegangen:

I. Usambarabahn: Tanga-Muhesa 43 km, Muhesa-Korogwe 55 km, zusammen 98 km. Personenverkehr: Einnahme auf der Strecke Tanga-Muhesa nach den Ergebnissen des Rechnungsjahres 1899 9 600 Rup., voraussichtliche Einnahme von Muhesa-Korogwe 6 000 Rup., zusammen 15 600 Rup. = 21 840 ℳ, für 1 km 222,9 ℳ. Güterverkehr: Einnahme auf der Strecke Tanga-Muhesa nach den Ergebnissen des Rechnungsjahres 1899 48 000 Rup., voraussichtliche Einnahme der Strecke Muhesa-Korogwe 36 000 Rup., zusammen 84 000 Rup. = 117 600 ℳ, für 1 km 1 200 ℳ, und Nebeneinnahmen aus Werkstätten-, Steinbruch- und Kalkbrennereibetrieb 2 400 Rup. = 3 360 ℳ, im ganzen 142 800 ℳ, für 1 km 1 457 ℳ.

II. Swakopmund-Karibib, 194 km lang. Personenverkehr: 50 000 ℳ (1899 24 600 ℳ), für 1 km 258 ℳ, Güterverkehr: 390 000 ℳ (1899 180 600 ℳ), für 1 km 2 010 ℳ, und Nebeneinnahmen 20 000 ℳ, für 1 km 103 ℳ, im ganzen 460 000 ℳ, für 1 km 2 371 ℳ.

Bei beiden Bahnen reichen zwar die Einnahmen vollständig zur Deckung der Ausgaben hin, ein Einnahmeüberschuss ist jedoch noch nicht angenommen. Wenn dies auch bei den in der ersten Entwickelung begriffenen Verhältnissen erklärlich ist, so wird doch wahrscheinlich im deutschen Reichstage die Frage aufgeworfen werden, ob nicht durch Verminderung der Ausgaben und Erhöhung der Einnahmen ein Ueberschuss erzielt werden kann — eine Frage, die umsomehr eine eingehende Erwägung verdient, als von deren Beantwortung die Entscheidung über die Mittellandbahn- (Centralbahn-) Vorlage mehr oder minder abhängig sein dürfte.

In Bezug auf die Ausgaben wird zwar mit der Verlängerung der Bahnen auch eine verhältnissmässige Verminderung der Kosten der allgemeinen Verwaltung, ebenso auch mit der zunehmenden Befestigung der Bahn eine Ersparniss an Bahnunterhaltungskosten sowie mit einer grösseren einmaligen Beschaffung von Brennmaterial unter Benutzung von Segelschiffen eine wesentliche Verminderung des jetzt sehr hohen Preises für Steinkohlen und Briketts (1 t 57 ℳ in Tanga und 60 ℳ in Swakopmund) zu erwarten sein, immerhin wird die Höhe des zu erzielenden Ueberschusses weniger von der Ermässigung der Ausgaben als von der Erhöhung der Einnahmen abhängen.

Nun ist zwar nach den überall gemachten Erfahrungen mit der wirthschaftlichen Erschliessung der Schutzgebiete auch eine Zunahme des Verkehrs*) und zwar besonders des Güterverkehrs zu erwarten, da der Personenverkehr weniger in Betracht kommt. Aber die übereinstimmende Aeusserung aller, welche die in Rede stehenden Schutzgebiete aus eigener Anschauung kennen, geht doch dahin, dass bei ausschliesslich landwirthschaftlichem Betriebe, selbst bei Plantagenbau die Zunahme des Verkehrs eine langsame sein wird und dass eine schnellere Steigerung nur bei Einführung der Mineniudustrie zu erwarten ist. Eine andere Frage ist, ob nicht eine Erhöhung der Einnahme durch die Tarifstellung erreicht werden kann und diese Frage dürfte allerdings zu bejahen sein.

Die derzeitigen Tarife sind folgende:

I. Usambara-Eisenbahn (Tanga-Muhesa).

Personentarif			Gütertarif			
II. Klasse	III. Klasse	1 Träger mit Last	Stückgüter: 1 Trägerlast von 30 kg	Stückgüter: für je 100 kg	eine Wagenladung, enthaltend 225 Lasten = 7 000 kg	eine offene Wagenladung = 5 000 kg
6 Rp.	3 Rp.	48 Pes.	32 Pes.	1 Rp. 32 Pes.	90 Rp.	66 Rp.
mithin für 1 Personenkilometer			mithin für 1 Tonnenkilometer			
19 ₰	9,4 ₰	2 ₰	46,5 ₰	45 ₰	40 ₰	41 ₰

Für Rückfahrkarten wird das 1½ fache der einfachen Fahrt eingehoben. Die Gütertarifsätze nach beiden Richtungen sind gleich.

II. Swakopmund-Karibib.

Personentarif		Gütertarife					
I. Klasse für 1 km	II. Klasse für 1 km	Stückgut für 100 kg und 1 km			Wagenladung für 100 kg und 1 km		
		gewöhnlicher Tarifsatz ℳ	Ausnahmetarife I ℳ	Ausnahmetarife II ℳ	gewöhnliche Wagenladungsklasse bei Aufgabe von 5000 kg	Spezialtarife für Güter, Ausnahmetarife I u. II bei Aufgabe von 5 000 kg	
10 ₰ für Weisse	6 ₰ für Weisse	0,04	0,02	0,02	0,03	0,012	0,012
— für Eingeborene	4 ₰ für Eingeborene	mithin für 1 Tonnenkilometer					
		40 ₰	20 ₰	20 ₰	30 ₰	12 ₰	12 ₰

Der Ausnahmetarif I kommt zur Anwendung in der Richtung Swakopmund-Inneres und umgekehrt bei Aufgabe von Kohlen, Bauholz, Wellblech, Cement, landwirthschaftlichen Geräthen und Materialien für Wege-, Wasser- und Dammbauten, Walz- und Stabeisen, Maschinen jeder Art, Saatfrüchten, lebenden Bäumen und Sträuchern, Zuchtvieh usw. Der Ausnahmetarif II, nur für Güter der Richtung Inneres-Swakopmund, kommt für Landesprodukte im allgemeinen, wie Erzeugnisse des Feld- und Gartenbaues und der Viehwirthschaft in Anwendung.

Während nämlich auf den deutschen Eisenbahnen und in noch höherem Grade bei den Bahnen in den Kolonien, z. B. bei der Kongobahn, der Grundsatz gilt, dass für die Ausfuhr ermässigte Ausnahmetarife zur Anwendung kommen, sind nach vorstehendem sowohl bei der Usambarabahn wie bei der Bahn Swakopmund-Karibib die Tarife für beide Richtungen gleich. Da nun die eingeführten Einheitssätze ohnedies sehr niedrig sind, so erscheint es um so weniger bedenklich, die Tarifsätze für die Einfuhr etwas zu erhöhen, als der Sprung von den Beförderungssätzen vor Eröffnung der Bahn auf die vorerwähnten Sätze ein ganz ausserordentlich grosser ist. Dies gilt insbesondere von der Strecke Swakopmund-Karibib, auf welcher

*) Bei der Usambarabahn ist im zweiten Vierteljahr 1900 eine erhebliche Steigerung des Verkehrs und infolge dessen eine Vermehrung der Einnahmen um 30 % eingetreten.

früher bei der Beförderung mit Ochsenwagen 1 tkm durchschnittlich 1,40 ℳ, also fast 12 Mal soviel als der niedrigste Satz des gegenwärtigen Tarifs kostete.

In Bezug auf die noch auszuführenden Bahnstrecken ist auf Grund des Haushaltsetats für das Rechnungsjahr 1901 noch folgendes zu erwähnen: Von der Usambarabahn soll im Jahre 1901 die 55 km lange Strecke Muhesa-Korogwe eröffnet werden, ausserdem ist eine Verlängerung der Bahn von der letztgenannten Station bis Mombo am Westabhange der Westusambaraberge in Aussicht genommen und dafür bei einem Gesammtbetrage von 2 500 000 ℳ (1 m Spurweite) die erste Rate im Betrage von 1 550 000 ℳ gefordert. Ausserdem wird für den Bau der Linie Dar-es-Salaam-Mrogoro, der ersten 230 km langen Theilstrecke der sogenannten Mittelland- (Central-) Bahn, deren Kosten bei Annahme der sogenannten Kap'schen Spurweite von 1,06 m zu rund 15 000 000 ℳ oder rund 65 000 ℳ für 1 km veranschlagt sind, die erste Baurate in Höhe von 2 000 000 ℳ gefordert.

Für Deutsch-Südwestafrika sind im Haushaltsetat aufgenommen: 1. Zur Fortführung der Eisenbahn und des Telegraphen der rund 400 km langen Strecke Swakopmund-Windhoek, von welcher die 194 km lange Strecke Swakopmund-Karibib bereits im Betriebe ist, 3 000 000 ℳ. Die Gesammtkosten der Bahn mit 0,60 m Spurweite sind zu 18 733 645 ℳ oder 84 334 ℳ für 1 km veranschlagt. 2. Zur Fortführung des Baues einer Hafenanlage bei Swakopmund (Gesammtkosten 2 000 000 ℳ) die 4. Rate in Höhe von 500 000 ℳ. Schwabe.

Allgemeines.

— **Als Preisaufgabe des Architektenvereins in Berlin** zum Schinkelfest 1902 ist im Eisenbahnbau die Umgestaltung des Bahnhofes Lehrte zu bearbeiten. Die Anlagen für den Personenverkehr und für den Güterverkehr sind zu trennen. Die bestehende zweigleisige Bahn Lehrte-Hannover soll nur für den Personenverkehr benutzt werden. Für den Güterverkehr ist eine neue zweigleisige Güterbahn nördlich von der bestehenden Bahn anzulegen. Diese Güterbahn schwenkt von Lehrte in nordwestlicher Richtung ab, um den Ort Misburg und die Mergellager nördlich davon zu umgehen und schneidet die Linie des geplanten Mittellandkanals. Die Güterbahn erhält selbständige Anschlüsse an die zweigleisigen Bahnen von Hamburg, Berlin, Braunschweig und Hildesheim; sie ist so einzurichten, dass auch Züge zwischen Hildesheim und Braunschweig einerseits und Hamburg andererseits unmittelbar durchgeführt werden können. Die jetzt für Personenzüge zwischen Hannover und Hamburg in Lehrte vorhandene Kopfstation ist zu beseitigen. Alle Kreuzungen der Wege verschiedener Züge auf freier Strecke sowie bei der Einfahrt in den Personenbahnhof und der Ausfahrt aus ihm sind ausgeschlossen. Nur für die Anschlüsse der Hamburger, Braunschweiger und Hildesheimer Bahn an den Verschubbahnhof sind an den Abzweigungs- und Einmündungsstellen Kreuzungen der beiden inneren Gleise in Schienenhöhe zulässig. Im Zuge der Anschlussgleise von und nach Berlin sind auch diese Kreuzungen zu vermeiden. Vorzusehen ist dabei ein Umschlagbahnhof in Verbindung mit dem Verschubbahnhof an einem am Mittellandkanal herzustellenden Liegeplatz für sechs Kanalschiffe mit den für die Ueberladung zwischen Eisenbahn und Schiff erforderlichen Einrichtungen. Dieser Bahnhof ist anzulegen zwischen Lehrte und der Kreuzung der Güterbahn mit dem Kanal. Hierbei ist auf die Herstellung neuer Fabriken mit Eisenbahn- und Wasseranschluss Bedacht zu nehmen.

— **Von den Auswandererhallen in Hamburg** und den damit in Verbindung stehenden Einrichtungen entwirft der „Hamb. Korr." eine interessante Schilderung, der wir folgendes entnehmen: Die grosse Zahl der über Hamburg auswandernden Russen (1899: 30 941 Köpfe, d. s. 48 % aller Auswanderer) schliesst naturgemäss leicht auch einige mit ansteckenden Krankheiten behaftete Elemente in sich und kann Unzuträglichkeiten für die von ihnen berührten Orte und Bahnstrecken mit sich bringen. Deshalb sind im Deutschen Reich für diese Auswanderung, insbesondere seit dem Cholerajahr 1892, eine Reihe von Einrichtungen getroffen, die für die deutsche Bevölkerung den Schutz von Krankheitseinschleppung, für die Auswanderer selbst den Schutz vor wirthschaftlicher Uebervortheilung, vor Ansteckung durch kranke Mitreisende und überhaupt die bestmögliche Versorgung während der Reise durch Deutschland bringen. Die Ueberwachung der Auswanderer beginnt an der Ostgrenze in den seitens der grossen deutschen Rhedereien, der Hamburg-Amerikalinie und des Norddeutschen Lloyd errichteten Kontrolstationen, setzt sich in den besonderen Auswandererzügen bezw. Wagen und auf dem Auswandererbahnhof Ruhleben bei Berlin fort und endet — für den Weg über Hamburg — mit den Auswandererhallen der Hamburg-Amerikalinie am O'Swaldquai im Hamburger Hafen. Diese Hallen wurden auf Anregung des Hamburgischen Staats schon 1891 errichtet, als die Logirhäuser in der Stadt den Strom der zuwandernden Ausländer nicht mehr fassen konnten. Sie werden unter Mitwirkung des Hamburgischen Staats durch die Hamburg-Amerikalinie verwaltet.

Die Auswandererzüge fahren direkt an die Hallen heran, wie ebenfalls direkt auf ihrer anderen Seite die Auswandererschiffe anlegen. Jeder Ankömmling wird zuerst ärztlich untersucht, und soweit das nicht schon in Ruhleben und an der Grenze geschehen ist, werden Gepäck und Kleider desinfizirt, während ihr Inhaber ins warme Bad geschickt wird. Erst dann dürfen die ankommenden Russen die vollständig abgeschlossenen Räume der „reinen Seite" betreten. Dort finden sie eine Anzahl von Wohn- und Schlafsälen, Speisesäle, für die besser gewöhnten Elemente der Auswanderer ein Logirhaus mit kleinen Zimmern und Gesellschaftsraum, kleine, behördlich kontrolirte Läden mit Reisebedürfnissen, Kleidung usw., eine Kirche und eine Synagoge, ein Lazareth, christliche und jüdische Küche, sogar eine besondere, aus den Angestellten gebildete Musikkapelle. Logis, Beköstigung, Bad und ärztliche Behandlung kosten für den Tag 1 ℳ für Erwachsene (in dem Logirhaus 1,50 ℳ), 50 ₰ für Kinder.

Innerhalb der Baulichkeiten sind ein Büro der Hamburg-Amerikalinie und Verwaltungsräume untergebracht. Ueber jeden einzelnen Auswanderer wird ein Protokoll aufgenommen, und aufs genaueste wird gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Legitimation und Berechtigung zur Auswanderung geprüft. Die Hamburg-Amerikalinie vermittelt seine direkte Beförderung nach fast allen Häfen der bewohnten Erde. Durch diese Ueberfahrtvermittelung ist einer der schwierigsten Missstände von früher, dass die armen Auswanderer in ihrer geographischen Unkenntniss mit unnützen Kosten in die Irre reisten, beseitigt worden.

Die jetzigen Hallen werden nur noch bis zum nächsten Jahre benutzt werden. Dann treten an ihre Stelle grössere und schönere Auswandererhotels, die in Verbindung mit den neuen Hafenanlagen für die Hamburg-Amerikalinie gegenwärtig südlich der Elbe auf Kuhwärder errichtet werden. Der Staat hat für die neuen Auswandererhallen 25 000 qm unentgeltlich hergegeben. Im Anschluss an die Hallen wird ein besonderer Bahnhof eingerichtet. Der Betrieb wird in der seitherigen, bewährten Weise auch in Zukunft gehandhabt werden. Nur erlauben dann die grösseren, im Pavillonsystem erbauten Räume eine noch geräumigere Unterbringung (höchstens 22 Personen für den Raum) sowie Trennung der Wohn- und Schlafräume. Centralheizung, elektrische Beleuchtung, getrennte Speisesäle für Christen und Juden, zwei Logirhäuser für besser gewöhnte Auswanderer, eine grosse Kirche als Mittelpunkt der Anlage mit getrenntem Raum für evangelischen und katholischen Gottesdienst, eine Synagoge, Verwaltungs- und Bürogebäude, grössere Einrichtungen für Bäder und Desinfektion und jede als wünschenwerth erkannte Einrichtung ist vorgesehen. Die Vereinigung der Auswanderer in den Hallen kommt insonderheit auch den Wünschen der evangelischen wie der katholischen Auswanderermission entgegen. Die neuen Hallen werden nach den Plänen des Architekten Georg Thielen errichtet. Das Modell war zuerst in Berlin und dann auf der Weltausstellung in Paris ausgestellt.

— **Brillantendiebin auf der Eisenbahn.** Schon seit längerer Zeit wurden auf der Strecke Hamburg-Altona in den zwischen diesen Stationen verkehrenden Zügen Diebstähle mit grosser Geriebenheit ausgeführt, ohne dass es bisher gelingen wollte, der Thäterin habhaft zu werden. In allen Fällen handelte es sich um Brillantendiebstähle, die von einem feingekleideten Frauenzimmer ausgeführt wurden. Die Diebin führte, dem „Hamb. Korresp." zufolge, ihre Diebstähle in der Weise aus, dass sie sich in den Wartesälen I. und II. Klasse ihre Opfer suchte. Sie machte sich an solche Herren heran, die Brillantringe an den Händen trugen und wusste es so einzurichten, dass sie mit diesen dasselbe Abtheil bestieg. Dann verstand sie es, indem sie die Brillanten bewunderte, ihre Opfer zu bewegen, die Ringe vom Finger zu ziehen und ihr zur Besichtigung einzuhändigen. Hierfür wartete die schlaue Diebin stets den Augenblick ab, in dem der Zug in eine Station einlief. Setzte der Zug sich dann wieder in Bewegung, so sprang die äusserst gewandte Diebin noch im letzten Augenblick aus dem Abtheil heraus und der betreffende Herr war seinen Ring los. Jetzt ist es der Kriminalpolizei, die der Diebin schon seit längerem auf der Spur war, gelungen, letztere bei der Ausführung eines dieser Diebstähle auf frischer That zu ertappen.

— **Eine Telegraphenlinie um die Welt** wird der „Nordd. Allg. Ztg." zufolge geplant. An Stelle der in Aussicht genommenen Kabelverbindung zwischen der Westküste Amerikas und Ostasien durch den stillen Ozean, welche wegen der hohen Kosten und der Entfernung Schwierigkeiten bereitet, ist jetzt von russischen und amerikanischen Ingeniören ein Plan ausgearbeitet worden, wonach mit einer nur kurzen Seestrecke Amerika, Asien und

Europa auf dem Landwege telegraphisch verbunden werden sollen. Es wäre eine Verbindung des äussersten Nordens Amerikas mit Sibirien durch ein kurzes Seekabel in der Beringsee herzustellen. Dieser Plan wurde eigentlich schon in den 60er Jahren von Cyrus Field aufgenommen, als seine Versuche, ein Seekabel durch den atlantischen Ozean zu legen, zweimal missglückt waren. Doch die unwirthlichen Verhältnisse des damaligen Sibirien und Nordamerikas hielten von dem Unternehmen zurück. Infolge des Baues der transsibirischen Bahn und der Landtelegraphenlinie sowie der Entwickelung des Goldlandes Alaska in Nordamerika erscheint dieser Plan nunmehr aussichtsvoller. Dawson City wird ohnehin schon jetzt mit Mittelamerika telegraphisch verbunden. Der Ausbau bis nach dem Yukonfluss ist leicht hergestellt, und hier gilt es nur noch das Stück See zwischen der Westspitze Alaskas und Sibirien zu überbrücken, von wo aus die Verbindung durch ganz Asien und Europa hergestellt wäre. Diese Verbindung dreier Kontinente würde dann zum allergrössten Theile durch den Landtelegraphen geschaffen sein. Das Projekt hat deshalb Aussicht auf Verwirklichung, weil es durch Ersparung langer Seekabel viel billiger zu stehen kommt und auch viel rascher durchgeführt werden kann. Dann wäre auf der nördlichen Halbkugel thatsächlich eine Telegraphenlinie rund um die Erde gelegt.

— **Wohlfahrtseinrichtungen des Verbandes Deutscher Beamtenvereine.** So grosse und dankbar anzuerkennende Fortschritte auf dem Gebiete der Pensions- und Reliktenversorgung der Beamten seitens des Staats zu verzeichnen sind, so lässt sich nicht verkennen, dass der Selbsthilfe auf dem Gebiete der Hinterbliebenenfürsorge noch ein weiter Spielraum geblieben ist und auch bleiben muss. Dies gilt beispielsweise für die Versorgung der unverheirathet bleibenden Töchter, für die Beschaffung der Mittel zur Ausbildung der Söhne im Falle frühzeitigen Todes usw. Diese Lücke sucht der unter Leitung des um die sozialpolitische Gesetzgebung hochverdienten Ministerialdirektors Dr. v. Woedtke stehende Verband Deutscher Beamtenvereine, der zur Zeit etwa 100 000 Mitglieder umfasst, auszufüllen, indem derselbe eigene, unter besonderer Direktion des Mathematikers des Reichsamts des Innern, Regierungsraths Dr. Beckmann, und des Mitgliedes des kaiserlichen Patentamts, Regierungsraths Dr. Niebour, stehende auf streng versicherungstechnischen Grundsätzen beruhende Versicherungseinrichtungen geschaffen hat, welche allen Beamten, Lehrern, Geistlichen, Rechtsanwälten usw. den Abschluss von Wittwenpensions-, lebenslänglichen Töchterpensions-, Studienrenten- und wechselseitigen Sterbegeld-Versicherungen ermöglichen soll. Der Verband hat damit die von den bestehenden Versicherungsgesellschaften fast gar nicht mehr gepflegten und doch so wünschenswerthen Ueberlebensrenten- und wechselseitigen Versicherungen wieder aufgenommen und bisher recht schöne Erfolge erzielt. Wir wünschen ihm weitere Fortschritte und verweisen alle Interessenten an die Direktion der Hinterbliebenenkasse in Wilmersdorf-Berlin W., welche jede nähere Auskunft ertheilt, auch die Drucksachen kostenlos zustellt.

Bücherschau.

— **Der Prozess der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener Strassenbahnen.** Von Dr. H. Ritter von Feistmantel. Berlin 1900. Selbstverlag genannter Gesellschaft.

In Oesterreich hat im vergangenen Jahre ein Prozess Aufsehen erregt, den die Stadt und die Strassenbahnverwaltung in Wien um die Vorrechte des Kleinbahngesetzes vom 31. Dezember 1894 gegen die Regierung geführt haben. Zur Förderung des Baues derartiger Bahnen, zu welchen nach der Begriffsbestimmung genannten Gesetzes vor allem die Strassenbahnen innerhalb der Städte zu zählen sind, gewährt dieses eine Reihe von Steuerermässigungen und Stempelnachlässen. Die um die Konzession zur Erweiterung des Wiener Strassenbahnnetzes nachsuchende Stadt Wien hat diese Vorrechte eingeräumt erhalten, der Pächterin der Konzession jedoch, der Bau- und Betriebsgesellschaft, sind sie durch Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 26. Januar 1900 endgültig verweigert.

Bei der grossen grundsätzlichen Bedeutung dieser Entscheidung für das gesammte Strassenbahnwesen in Oesterreich erscheint die Veröffentlichung des gesammten Aktenmaterials in vorliegender Flugschrift als erwünscht. W. C.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der rumänischen Staatseisenbahnen: Targu = Ocna - Comanesci (nicht Targul - Ocna, wie in dem Rundschreiben der rumänischen Staatseisenbahnen vom 15. Dezember 1900 Nr. 12 4167/58 953 M10 angegeben ist) 23,416 km, eröffnet am 27. November 1898; Comanesci-Palanca 29,578 km, eröffnet am 6. April 1899; Comanesci-Moinesci 7,689 km, eröffnet am 15. Mai 1899; Alexandria-Smardioasa 15,753 km, eröffnet am 1. Juli 1898 und Pitesci-Curtea de Arges 38,410 km, eröffnet am 27. November 1898 sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Strecke Strassburg-Weissenburg gelegene Haltestelle Riedselz, welche bisher für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Eilstückgut- und den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, wird am 1. Januar 1901 auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Altenbeken-Holzminden zwischen den Stationen Holzminden und Höxter gelegene Haltepunkt Lüchtringen, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, wird vom 2. Januar 1901 ab auch für den Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Gütern in Wagenladungen, von Fahrzeugen, Sprengstoffen, Leichen und lebenden Thieren, mit Ausnahme von Kleinvieh in einzelnen Stücken, ist ausgeschlossen.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Die an der Nebenbahnstrecke Nierstein-Undenheim-Köngernheim (Bezirk der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz) gelegene Haltestelle Dalheim in Rheinhessen wird häufig mit der an der Strecke Rheydt Roermond des Direktionsbezirks Cöln gelegenen Station Dalheim (Rheinprovinz) verwechselt. Handschriftliche Ergänzung des oben genannten Verzeichnisses wird anheimgestellt.

Rundschreiben
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4012 vom 16. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Nr. 4013 vom 14. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der rumänischen Staatsbahn auf Aufnahme einer neuen zusätzlichen Bestimmung in § 45 des Vereins-Betriebsreglements (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Nr. 4026 vom 13. Dezember d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Fahrscheinverzeichniss für den Dienstgebrauch (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Nr. 4041 vom 16. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Nr. 4044 vom 17. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die 1. Anmeldung von Aenderungen für die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1901 (abgesandt am 22. Dezember d. J.).

Nr. 4058 vom 17. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder

des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend neue Fahrscheine der norwegischen Staatsbahn (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Nr. 4063 vom 17. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder a) des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, b) des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Umgestaltung des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Nr. 4064 vom 17. Dezember d. J. an die Mitglieder des vom Ausschusse für die Vereinssatzungen und vom Ausschusse für technische Angelegenheiten gemeinsam eingesetzten Unterausschusses zur Vorbereitung der durch den Beschluss der Vereinsversammlung über die Umgestaltung des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens usw." in ein technisches Fachblatt des Vereins, bedingte Maassnahmen, betreffend die Umgestaltung des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Berichtigung.

Die in Nr. 97 d. Ztg. auf Seite 1474 unter den erlassenen Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung — an letzter Stelle — angegebene Nr. 3669 ist in 3969 zu berichtigen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Industriebahn-Aktiengesellschaft.

Am 21. Dezember d. J. ist die Kleinbahn von Beuel nach Grossenbusch dem Betrieb übergeben. Dieselbe dient nur dem Güterverkehr und sind für denselben folgende Stationen eingerichtet: Umschlagsbahnhof Beuel, Pützchen, Bechlinghoven, Ausweiche, Hangelar, Grossenbusch und Limperich-Küdinghoven. Nähere Mittheilung über Abfertigungsbefugnisse und über Frachten sind aus dem Lokaltarif zu ersehen, auch ertheilt die Station Beuel auf Wunsch diesbezügliche Auskunft. (3236)

Frankfurt a/M., den 24. Dezember 1900.

Am 23. Dezember d. J. ist vorläufig die Strecke Stralsund-Franzburg der Stralsund-Tribseer Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die Züge verkehren nach dem bereits veröffentlichten Fahrplan; die Preise für die Personenbeförderung sind in allen dem Personenverkehr dienenden Räumen zum Aushang gebracht; die Preise für die Güterbeförderung sind aus dem Tarif der Stralsund-Tribseer Eisenbahn ersichtlich, welcher von allen Dienststellen derselben zu erhalten und ebendort während der Dienststunden einzusehen ist.

Die zusätzlichen Bestimmungen im Tarif sind gemäss der Vorschrift unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Stralsund, den 23. Dezember 1900. (3237)

Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

2. Eröffnung von Stationen.

K. k. Staatsbahndirektion Pilsen.

Eröffnung der Verrechnungsstelle Karlsbad K. J.

In der bisher blos für den Personen- und Gepäckverkehr der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und bezüglich des Güterverkehres dieser Eisenbahn nur als Uebergangsstation eröffneten Anschlussstation Karlsbad B. E. B. wird mit 1. Januar 1901 eine eigene Station beziehungsweise Verrechnungsstelle für den Gesammtverkehr mit der Bezeichnung Karlsbad K. J. errichtet.

Die Station Karlsbad K. J. fungirt somit nicht nur als Uebergangsstation von der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn auf die Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und umgekehrt, sondern auch in Ansehung des Personen-, Gepäck- und Güterverkehres wie jede andere Zwischenstation der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Pilsen, den 22. Dezember 1900. (3238)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Schönwalde für den Wagenladungsverkehr.

Am 31. Dezember d. J. wird die bei Sorau gelegene Haltestelle Schönwalde für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Breslau, den 24. Dezember 1900. (3239)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.

Die an der Bahnstrecke Oberrottenbach-Katzhütte gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Schwarzburg wird am 2. Januar 1901 auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere) eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Lokomobilen, Künstlerwagen u. dergl.) und von Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt ausgeschlossen.

Erfurt, den 25. Dezember 1900. (3240)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Ladefristen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung normaler Lieferfristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden fremden Linien vom 1. Oktober 1900 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird vom 1. Januar 1901 aufgehoben und treten somit von dem vorbezeichneten Tage wieder die normalen (tarifgemässen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, im Dezember 1900. (3241)

Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Am 15. Dezember 1900 ist in Neckarau und Rheinau eine amtliche Güterbestätterei errichtet worden. Die Zusatzbestimmung zu § 68 der Verkehrsordnung wird im badischen Gütertarif entsprechend ergänzt.

Diese Ergänzung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Karlsruhe, den 26. Dezember 1900. (3242)

Gr. Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

In den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900 wird für den Bereich der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen sowie für deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 unter die im Abschnitt I, 1 A des Tarifs (Frachtsätze des Spezialtarifs III) genannten Güter der Artikel „Kalisalze, rohe, mit gemahlenen Phosphaten oder Superphosphat gemischt" zwischen „Hornmehl" und „Knochenasche" aufgenommen.

Berlin, den 24. Dezember 1900. (3243)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen und Frachtsätze des Nachtrags 7 zum Heft Nr. 1, des Nachtrags 8 zum Heft Nr. 2 und des Nachtrags 7 zum Heft Nr. 3 des deutsch-niederländischen Verbands-Gütertarifs haben, soweit sie den Verkehr mit Lichtenfels, Meiningen, Probstzella, Eger, Franzensbad und Hof betreffen, vom 1. Januar 1901 an auch im niederländisch-bayerischen Verkehr Gültigkeit.

München, den 25. Dezember 1900. (3244)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im süd-ostpreussischen Gütertarif erhält vom 1. Januar 1901 ab der Absatz 5 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) im Nachtrag 1 folgende Fassung:

„Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende: Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle." (3245)

Königsberg, den 20. Dezember 1900.

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer, Berlin-Stettin-sächsischer, norddeutsch-sächsischer, rheinisch- und Frankfurt-sächsischer, sächsisch-südwestdeutscher und sächsisch-württembergischer Verbands-Güterverkehr.

Der Absatz b des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes in den sächsisch-württembergischen Gütertarifen Heft 1 und 2 („Torf, auch gepresst“) und der Absatz 5c des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes in den Gütertarifen für die übrigen vorstehend genannten Verkehre („Torf und Torfkohle, auch gepresst“) erhalten vom 1. Januar 1901 an folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle.“

Dresden, den 27. Dezember 1900. (3246)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Januar n. J. treten in Kraft:

I. Direkte Tarifkilometer zwischen Camen (Bezirk Essen) und Heidelberg und Schwetzingen (Main-Neckarbahn);
II. eine ermässigte Fracht der Klasse A2 Annen Nord-Basel;
III. Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und 9a (für Eisen der Spezialtarife I und II) von Isselburg-Anholt (Bezirk Essen);
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) Abschnitt 5c (Torf usw.) und des Ausnahmetarifs 7 (Eisenerze) Ziffer 2 (Hammer- usw. Schlacken) sowie der Anwendungs-Bedingung des Seehafen-Ausnahmetarifs E2 (Eisen und Stahl usw.).

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 20. Dezember 1900. (3247)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
(Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1901 ist zu dem Lokaltarif der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus der Nachtrag VIII erschienen, durch welchen zum grössten Theil Frachtermässigungen eintreten. Soweit sich Frachterhöhungen ergeben, gelten dieselben vom 15. Februar 1901 ab.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Ergänzungen und Aenderungen sind gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Nachtrag VIII ist zum Preise von 10 ₰ von der Betriebsverwaltung in Sommerfeld und den einzelnen Stationen zu beziehen.

München, den 24. Dezember 1900. (3248)
Die Direktion.

In die Abtheilung I des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 5 im Heft 3a des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1895 (belgische Häfen-Reichsbahn) wird der Artikel Kartoffeln mit sofortiger Geltung aufgenommen. (3249)

Strassburg, den 18. Dezember 1900.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 werden für die Beförderung von Pflastersteinen von den Stationen Kusel und Theisbergstegen der pfälzischen Eisenbahnen nach Station Mannheim Industriehafen der badischen Staatseisenbahnen ermässigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (3250)

Karlsruhe, den 24. Dezember 1900.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1901 kommt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts der besonderen Bestimmungen unter II B. und D., des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Soweit Frachterhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, werden dieselben erst vom 16. Februar 1901 gültig.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, 23. Dezember 1900. (3251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Januar 1901 tritt zu dem Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B vom 1. September 1896 der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation sowie des Nebengebührentarifs und Berichtigungen.

Für die Artikel Korkabfälle, glasirte (emaillirte) Verblendsteine und Thonerdehydrat, Thonerde, nicht kolloidale (nicht gallertartige), treten durch Versetzung in höhere Tarifklassen Frachterhöhungen ein. Diese sind erst vom 15. Februar 1901 an wirksam.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Cöln, den 24. Dezember 1900. (3252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. Januar 1901 treten die Nachträge VI zum Verbandsgütertarif, Theil II und VII zu den besonderen Tarifheften 1 bis 4 und 6 in Kraft. Dieselben enthalten neben einzelnen bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Aenderungen bezw. Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Aenderungen von Stationsnamen.
3. Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen für die Stationen Elsterwerda Oberl. Bhf., Grosszschocher, Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und thür. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau (Bezirk Halle a/S.) und Gera (Reuss), Gera (Reuss) Schlachthof, Weida, Zeitz und Zwötzen (Bezirk Erfurt) im Verkehr mit den Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen, gültig ab 1. November 1900. Die bezeichneten Stationen sind in den sächsisch-württembergischen Gütertarif, Heft 1 aufgenommen worden.
4. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Karolinegrube R.O.U.E. (Bezirk Kattowitz) ab 15. Februar 1901.
5. Ergänzungen und Aenderungen der Kilometertafeln I. Neu einbezogen sind die Stationen Heidesheim i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein der pfälzischen Eisenbahnen.
6. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Katzhütte und Sitzendorf (Bezirk Erfurt). Miltitz b. Leipzig (Bezirk Halle), Mocker O. S. (Bezirk Kattowitz), Elmen-Salze (Bezirk Magdeburg), Neuoffstein i. d. Pfalz der pfälzischen Eisenbahnen, Diedenhofen Beauregard der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Friedrichsfeld und Ottersweier der badischen Staatseisenbahnen und Herzberg (Elster) N. L., Luckau und Lübben N. L. Süd der Niederlausitzer Eisenbahn.
7. Abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lübben (Bezirk Halle).
8. Aenderung und Ergänzung der Stationstariftabellen.
9. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife. Neu eingeführt wird der Ausnahmetarif 2b für Schieferthon ab Königswalde (Bezirk Breslau) und 20b für Jutegarn und Jutegewebe ab Weida pr. Stsb. (Bezirk Erfurt).
10. Aenderung des Anhanges im Tarifheft 4.
11. Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 19. Dezember 1900. (3253)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Januar 1901 kommt der III. Nachtrag zum Heft 17 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung (Preis 20 ₰).

Derselbe enthält neue Frachtsätze für Schönefeld b. Leipzig und Zerbst. Auch sind darin Frachtsätze für demnächst zur Eröffnung für den Güterverkehr gelangende Stationen der Prinz Heinrichbahn enthalten und ebenso anderweite Frachtsätze für einige Stationen der Prinz Heinrichbahn, welche mit dem Tage der Eröffnung der Bahnlinie von Luxemburg nach Petingen für den Güterverkehr in Kraft treten. Der Tag, von welchem an diese Frachtsätze in Geltung gesetzt werden, wird noch besonders bekannt gemacht. (3254)

Strassburg, den 15. Dezember 1900.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die durch Nachtrag X zum Tarifheft 6 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Baden-Main-Neckarbahn) für die Station Friedrichsfeld bad. Bahn im Verkehr mit den Stationen der Main-Neckarbahn eingeführten Frachtsätze gehen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 in den Binnentarif der Main-Neckarbahn über und kommen deshalb im Tarifheft 6 in Wegfall.

Karlsruhe, den 22. Dez. 1900. (3255)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Güter- und Thierverkehr.

Am 1. Januar 1901 treten die Nachträge XIII zum Gütertarife und VII zum Thiertarife in Kraft. Der Nachtrag XIII zum Gütertarif enthält ausser den seit 1. März d. J. mit Bekanntmachung durchgeführten Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes im wesentlichen folgendes:

1. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bodenteich,

Knesebeck, Neudorf = Platendorf, Stöcken und Wahrenholz des Direktionsbezirks Magdeburg, abgeänderte Entfernungen für die Station Wittingen und für die an den Strecken Genthin-Gross = Kreutz, Belzig-Drewitz, Stendal-Geest = Gottberg und Stendal-Stederdorf gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, für die Station Grossbeeren des Direktionsbezirks Halle und für die Station Görlitz i. Schles. der sächsischen Staatseisenbahnen;

2. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A. der sächsischen Staatseisenbahnen (gültig vom Tage der Eröffnung der Strecke Altenburg-Langenleuba);
3. abgeänderte, ebenfalls erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Altenburg-Langenleuba an geltende Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Dehlitz (Saale), Hohenmölsen, Pegau an der Elster, Reuden a. d. Elster, Rippach-Poserna, Webau und Werschen des Direktionsbezirks Halle, sowie für den Verkehr mit den Stationen Altenburg, Lehndorf, Paditz und Rositz der sächsischen Staatseisenbahnen;
4. eine anderweite Fassung des Absatzes 5c im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif).

Insoweit im Verkehre mit den Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest=Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Direktionsbezirks Magdeburg und für den Verkehr mit der Station Görlitz i. Schles der sächsischen Staatsbahnen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis mit 28. Februar 1901 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag VII zum Thiertarife enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lössnitz, Haltestelle, der sächsischen Staatseisenbahnen, für die Stationen Bodenteich, Brandenburg, Gross-Kreutz, Mahlwinkel, Tangerhütte, Unseburg, Wittingen und Wusterwitz des Direktionsbezirks Magdeburg und für die Station Grüna b. Jüterbog des Direktionsbezirks Halle, ferner abgeänderte, erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Altenburg-Langenleuba an geltende Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Altenburg, Altmittweida und Rochlitz der sächsischen Staatseisenbahnen und endlich erhöhte, erst vom 1. März 1901 an geltende Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Elsterwerda (Oberl. Bhf.) einerseits und den Stationen Dresden=Neustadt (Leipz. Bhf.) und Dresden=Neustadt (Schles. Bhf.) andererseits.

In welchen Grenzen sich die vorstehend angedeuteten Frachterhöhungen (Güter- und Thierverkehr) bewegen, darüber ertheilt unser Verkehrsbüreau (Dresden, Wienerstrasse 4 II) auf Befragen Auskunft.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 27. Dezember 1900. (3256)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Klassentarife Theil II, Heft 1—3 vom 1. II. 1897 und Theil II, Heft 4—6 vom 1. I. 1899.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 51 für Gänselebern, frische, mit Schnellzügen auf nachstehende Beträge erhöht:

Nach oder von	Wien I K. E. B. (Westbhf.)	Budapest=Józsefváros Budapest=nyugoti p. u	Lipótvár	Budapest d. v.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
1. im Theil II Heft 1 bezw. 4 Stuttgart Hauptbhf.	19,87	27,82	25,08	27,82
2. im Theil II Heft 2 bezw. 5 Metz	28,55	36,50	33,76	36,50
Strassburg C. B.	24,83	32.78	30,04	32,78
3. im Theil II Heft 3 bezw. 6 Landau Hauptbhf.	23,71	31,66	28,92	31,66

München, den 22. Dezember 1900. (3260)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Die Gültigkeit der zufolge Bekanntmachung vom 2. September bezw. 29. Dezember 1899 eingeführten direkten Frachtsätze nach Station Volksgarten bezw. nach Siersza-wodna wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Kattowitz, den 22. Dez. 1900. (3257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungar. Verband.

Die Gültigkeit der im Tarifheft 1 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 1 (Eilgüter, gewöhnliche) und Nr. 2 C (Sammelgüter aller Art) wird bis zum 31. Dezember 1901 verlängert.

Breslau, den 24. Dez. 1900. (3258)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar n. Js. tritt zum Heft 1 des Verbands-Gütertarifs der Nachtrag 7, zum Heft 2 der Nachtrag 8 und zum Heft 3 der Nachtrag 7 in Kraft. Durch dieselben werden die Stationen Nienburg a/d. Saale des Direktionsbezirks Magdeburg, Dachrieden des Direktionsbezirks Erfurt, ferner Lichtenberg = Friedrichsfelde des Direktionsbezirks Berlin und Reitwein des Direktionsbezirks Bromberg (mit Sätzen des Spezialtarifs III), Braunschweig Nordbhf. und Braunschweig Westbhf. der braunschweigischen Landesbahn (mit Sätzen des Ausnahmetarifs 11a für Eisen und Stahl usw.) sowie die Station Dobitschen der sächsischen Staatsbahn in den Verbandsverkehr einbezogen. Im übrigen enthalten die Nachträge noch Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit durch dieselben Erhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15. Februar 1901 ab gültig. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 20. Dezember 1900. (3261)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr (Gütertarif, Heft 2).

Vom 1. Januar 1901 ab werden für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) russischer Herkunft ermässigte Transit-Frachtsätze ab Thorn nach den Stationen der mitteldeutschen Privateisenbahnen unter gewissen Bedingungen eingeführt.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 21. Dezember 1900. (3262)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1901 treten für Ziegel etc. unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 43c folgende direkte Frachtsätze in Kraft.

Nach / Von	Aussig Oe. N. W. B. und St. E. G.	Böhm. Kamnitz B. N. B.	Böhm. Leipa B. N. B.	Habichtstein B. N. B.	Haida B. N. B.	Schluckenau B. N. B.	Straussnitz Neustadtl B. N. B.	Zwickau (Böhmen) B. N. B.
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Heidegersdorf . . .	51	49	54	58	48	39	53	58
Lauban	49	47	52	55	46	36	51	55

Breslau, den 20. Dezember 1900. (3259)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreich. Verband.

Theil II, Heft 2 vom 1./8. 1900.

1. Der am 1. Dezember 1900 in Kraft getretene Frachtsatz für gebrannten Kalk von Setzdorf K. K. St.-B. nach Scheune (Dir.-Bez. Stettin) beträgt vom 15. Januar 1901 für 100 kg 116 ₰.

2. Am 15. Januar 1901 tritt im obengenannten Tarifhefte für Chlorkalium (Kali, salzsaures) bei 10 t Ladungen von Smichow K. K. St.-B. nach Alt=Damm (Dir.-Bez. Stettin) ein direkter Frachtsatz von 130 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 22. Dezember 1900. (3263)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens des Vereinsverbandes.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarife mit Gruppe VI, oldenburgisch-hessischer Verkehr und Staatsbahn-Thiertarif.

Der an der Strecke Altenbeken-Holzminden zwischen den Stationen Holzminden und Höxter gelegene Haltepunkt Lüchtringen, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, wird vom 2. Januar 1901 ab auch für den Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet und in die obengenannten Tarife einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Gütern in Wagenladungen, von Fahrzeugen, Sprengstoffen, Leichen und lebenden Thieren, mit Ausnahme von Kleinvieh in einzelnen Stücken, ist ausgeschlossen.

Cassel, den 18. Dezember 1900. (3264)
Königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.
(Binnenverkehr.)

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Absatz 5c (Torf und Torfkohle, auch gepresst) folgenden Wortlaut: „Torf, Presstorf, Torfbriketts und Torfkohle". (3265)
Direktion.

Rhein- und Mainumschlagstarif vom 1. Oktober 1886.
Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.

Vom 10. Januar 1901 ab wird die Station Hallein der k. k. österr. Staatsbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 28 (Papier aller Art) einbezogen.

Die Frachtsätze gelten jedoch nur in der Richtung aus Oesterreich.

Nach	von Hallein A.-T. 23	
	a	b
	für 100 kg in Mark	
Frankfurt a/M. Hafen	1,92	1,85
Gustavsburg tr.	2,00	1,93
Mainz Hafen, Kastel Hafen	2,01	1,94
Mannheim tr., Ludwigshafen tr.	1,80	1,74

München, den 22. Dez. 1900. (3266)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Theil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1901 gelten die für Reichenberg, Station der k. k. priv. südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Frachtsätze der allgemeinen Klassentarife und der Ausnahmetarife Nr. 8, 26, 32, 35, 54, 67 und 75 auch für den Verkehr mit der Station Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

München, den 23. Dez. 1900. (3267)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1901 tritt der Nachtrag V zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff in Kraft.

Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Strassburg, den 21. Dez. 1900. (3268)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1901 gelangen für die frachtgutmässige Beförderung von geschältem Reis in 10 t-Ladungen folgende Frachtsätze zur Einführung:

von Roveredo nach Grieskirchen 298, nach Neumarkt-Kallham 292, nach Ried 272 Heller für 100 kg.

München, den 21. Dezember 1900. (3269)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1901 tritt zu unserem Binnengütertarif der Nachtrag I in Kraft, welcher eine Aenderung der Bestimmung unter II 1 auf Seite 9 des Tarifs, die in Dt. Eylau zur Erhebung kommenden Ueberführungsgebühren betreffend, enthält. Der Nachtrag kann von unseren Güterabfertigungsstellen und von unserem Tarifbüreau bezogen werden.

Danzig, am 21. Dezember 1900. (3270)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1901 ist auf Seite 24 des Tariftheiles I Ziffer 1 der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition von Getreide usw. wie folgt zu ergänzen.

Hinter dem Worte „Kleie" ist einzuschalten: „auch Grieskleie und Gerstenkleie, ferner Reiskleie, Reishülsen und Reisfuttermehl".

Der Schlusssatz der Ziffer 1 erhält folgenden Wortlaut:

„Im Verkehr mit den preussisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichseisenbahnen sind die Artikel Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten, Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie, ferner Reiskleie, Reishülsen und Reisfuttermehl, Malz und Oelsaaten von der Reexpedition ausgeschlossen."

Mit Wirksamkeit vom gleichen Tage ist auf Seite 47 die Position H—4 wie folgt abzuändern:

Häute (Felle), frische ungesalzene, frische gesalzene, ferner getrocknete oder gekalkte, aber nicht weiter bearbeitete (mit Ausnahme von Pelzwerk)

| II | a² | Sp.-T. I | — |

München, den 23. Dezember 1900. (3271)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1901 ab wird die Station Herdecke Nord des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife 9 und 9 S (Schiffsbaueisen), sowie in die Seehafen-Eisenausnahmetarife D und D I (Schiffsbaueisen) aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen

Essen, den 21. Dezember 1900. (3272)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. Januar 1901 ab wird die im Verkehr mit den Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn besonders zur Erhebung gelangende Umlade- bezw. Rollbockgebühr für Pflasterstein-, Chausseestein- und Kleinschlag-Sendungen auf 2 ₰ für 100 kg ermässigt, wenn von einem Interessenten die Verpflichtung übernommen wird, jährlich mindestens 1 000 Ladungen à 10 000 kg zu verfrachten.

Erfurt, den 22. Dezember 1900. (3273)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1901 wird die an der Strecke Andernach-Gerolstein des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken gelegene Station Urmersbach in den direkten Güterverkehr mit den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen sowie der süddeutschen Eisenbahngesellschaft einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 19. Dezember 1900. (3274)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 27. Dezember 1897 für das Jahr 1898 bestandenen und durch Bekanntmachung vom 11. Januar 1899 für 1899 und vom 26. Januar 1900 für 1900 erneuten niedrigeren Sätze für Kohlen und Koks von den Stationen Zabrze Koksanstalt und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1901 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901 in Kraft.

Kattowitz, den 19. Dezember 1900. (3275)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Im Tarife vom 1. November d. J. sind mit Gültigkeit vom 10. Februar 1901 folgende Frachtsätze zu berichtigen.

Ullersdorf-Kappel in Sachsen von 52,4 in 62,4 ℳ, Karbitz-Sohland von 47,2 in 47,3 ℳ, Karbitz-Trebanz-Treben von 74,3 in 75,3 ℳ, Bilin-Golzern von 64,3 in 66,3 ℳ und Renc-Gutenfürst von 57,3 in 75,3 ℳ.

Ferner ist mit sofortiger Gültigkeit auf Seite 48 in der Stationsverbindung Eisenberg-Bautzen der beim Reindruck des Tarifes ausgebliebene Frachtsatz von 55,2 ℳ nachzutragen.

Dresden, am 21. Dezember 1900. (3276)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württemb.-schweizer. Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. (Verkehr mit der schweizer. Centralbahn etc.) vom 1. Dezember 1899 kommt am 1. Januar 1901 der Nachtrag II zur Einführung.

Soweit durch denselben Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1901 in Kraft.

Stuttgart, den 17. Dezember 1900. (3277)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1901 wird die Station Rossdorf bei Darmstadt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz in das Tarifheft 1 einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 10 km erhöhten Entfernungen der Station Dieburg zu Grunde gelegt.

Dresden, am 21. Dezember 1900. (3278)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Im Binnen-Gütertarif der Main-Neckar-Bahn, sowie im Gütertarif Main-Neckar-Bahn-Pfalzbahn und Main-Neckar-Bahn-Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn erhält mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 die Ziffer 5b des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) am Schlusse folgenden Zusatz:

„Holzbriketts (Briketts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz, auch unter Zusatz eines Bindemittels [Harz u. dergl.] hergestellte)."

Darmstadt, den 18. Dezember 1900. (3279)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, thüringisch-hessisch-sächsischer, thüringisch-hessisch-bayerischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahn-Thiertarif.

Mit dem 2. Januar 1901 wird die an der Strecke Oberrottenbach-Katzhütte gelegene Haltestelle Schwarzburg, welche bisher nur dem Personen- etc. Verkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und solchen Fahrzeugen eröffnet, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können, und mit dem gleichen Zeitpunkte in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. Dezember 1900. (3280)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Für Ausstellungsgüter des Afrikareisenden Dr. Emil Holub wird 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen offiziellen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1901, gleich im Kartirungswege der nachstehende ermässigte Frachtsatz berechnet:

Von Wien Oe. N. W. B.
nach Tetschen . . . . 244 Heller
für 100 kg.

Oesterreichische Nordwestbahn, (3281)
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich und Westösterreich.

Die im Nachtrag I vom 1./3. 1900 zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1./11. 1899 und im Nachtrag V vom 1./3. 1900 zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1./11. 1896 in den Ausn.-Tarifen Nr. 4 B und C für Düngemittel etc. enthaltenen Frachtsätze bleiben unter den gleichen Anwendungsbedingungen ab 1. Januar bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1901 in Kraft. (3282)

K. k. pr. österreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung verschiedener Artikel in den Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1901 finden die Bestimmungen und Frachtsätze des vom 1. März 1900 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest nyugoti p. u. (Westbahnhof) und Lipotvár, Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen andererseits auch auf Sendungen von Butter, Eier, Fische, Fleisch frisches, Geflügel todtes, Nahrungskonserven, Wildpret todtes und Wurstwaaren Anwendung.

Hierdurch wird die Kundmachung in Nr. 98 dieses Blattes vom 15./12. 1900 fortl. Z. (3133) gegenstandslos.

Wien, am 21. Dezember 1900. (3283)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

Kartirungs-Frachtsätze für Kupferdraht.

Die mit Ende Dezember 1900 ablaufende Gültigkeit der im Verfügungswege für Kupferdraht bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und bei Aufrechthaltung der Bestimmungen des Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 1 von Nestersitz-Pömmerle nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungarisch. Seehafenverbandes aufgenommenen deutschen Hafenstationen und umgekehrt eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 erstreckt.

Wien, am 21. Dezember 1900. (3284)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.

(Kartirungs-Frachtsätze für Obst frisches, Erneuerung pro 1901.)

Die mit Ende Dezember 1900 ablaufende Gültigkeit der im Verfügungswege für Obst, frisches und zwar: Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschgen), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben, verpackt bei Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, dann unverpackt (alla rinfusa) in Ladungen à 10000 kg per Wagen und Frachtbrief von den Stationen Libshausen, Podsetitz, Schiedowitz, Trebnitz, Trebnitz Stadt, Trieblitz und Wodolitz, ferner für vorstehend bezeichnete Transporte, unverpackt (alla rinfusa) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen und Frachtbrief von Jitschin nach den in den Tarif des deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbandes aufgenommenen deutschen Hafenstationen eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1901 erstreckt.

Wien, am 20. Dezember 1900. (3285)
Priv. österr.-ung. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Ermässigte Frachtsätze für Rübensamen nach Russland.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf weiteres gelangen für die Beförderung von Rübensamen (Zuckerrübensamen) nach Stationen der Strecken Snamenka-Nikolajew, Snamenka-Krjukow am Dniepr, Dolinskaja-Jekaterinoslaw, Bjeloserje-Tserkassy ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Die Höhe derselben kann bei den betheiligten Verwaltungen erfragt werden.

Wien, am 17. Dezember 1900. (3286)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für

a) Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken,
b) Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt,
c) Thon, auch Schieferthon, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, wenn unverpackt

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a), b) Kartirungs-, c) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/ Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ₰ a)	bei Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens ₰ b)	c)
von Ober=Bris .	48	39	39
„ Zliv . . .	—	60	60
Nach Aussig=Landungsplatz			
von Ober=Bris .	48	39	39
„ Zliv . . .	—	60	60
Nach Schönpriesen=Umschlag			
von Ober=Bris .	48	39	39
„ Zliv . . .	—	55	55
Nach Dresden=Elbkai			
von Ober=Bris .	70	61	61
„ Zliv . . .	—	82	82

Die Frachtsätze unter c) gelten im Rückvergütungswege nur zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach überseeischen Ländern.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Oesterr. Nordwestbahn, (3287)
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Mimosa-Extrakt (Mimosarinden-Extrakt) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Wels	216 ₰
Von Aussig=Landungsplatz nach Wels	219 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Wels	211 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Wels	263 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Oesterreich. Nordwestbahn, (3288)
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr. 5 des Elbeumschlagstarifes für Westösterreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Aschbach	92 ₰
Blindenmarkt	95 „
Mauer=Oehling	92 „
Mauthausen	87 „
Prachatitz	94 „
Reichramming	95 „
St. Valentin	88 „
Schwertberg	94 „
Ternberg	92 „
Waidhofen a/d. Ybbs	97 „
Weissenbach-St. Gallen	99 „
Wels	92 „
Nach Aussig=Landungsplatz	
von Aschbach	97 „
Blindenmarkt	100 „
Mauer=Oehling	97 „
Mauthausen	92 „
Prachatitz	99 „
Reichramming	100 „
St. Valentin	93 „
Schwertberg	99 „
Ternberg	97 „
Waidhofen a/d. Ybbs	102 „
Weissenbach-St. Gallen	104 „
Wels	97 „

Für den Verkehr mit Schönpriesen=Umschlag ermässigen sich die Laube-Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg.

Für den Verkehr mit Dresden=Elbkai erhöhen sich die Laube-Frachtsätze um 25 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach=Ldgsp. und Schönpriesen=Umschlag beträgt die Schleppbahngebühr nur 6 ₰ pro 100 kg.

Oesterr. Nordwestbahn, (3289)
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Hohlglaswaaren des Ausnahmetarifes 16 zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	bei Aufgabe von 10 000 kg
	für den Frachtbrief und Wagen	
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz von Radnitz	122 ₰	86 ₰
Nach Aussig=Landungsplatz von Radnitz	115 „	83 „
Nach Schönpriesen=Umschlag von Radnitz	115 „	83 „
Nach Dresden=Elbkai von Radnitz	162 „	115 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Oesterreich. Nordwestbahn, (3290)
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Zulassung der Reexpedition in Melnik.
„Reexpeditionsbestimmungen."

Die in den Tarifen bezw. im Anhange zu den Tarifen, Theil II, des nordwestböhm. Eisenbahnverbandes für Zucker der Position Z—8 des Tarifes, Theil I, Abthlg. B., der österr.-ungar. und bosnisch-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Januar 1893, sowie für Güter des Spezialtarifes 1 bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bestehenden Frachtsätze finden ab 1. Januar 1901 bis auf Widerruf auch in dem Falle gleich im Kartirungswege Anwendung, wenn die betreffenden Transporte im Lagerhause der Anglo-Oesterreichischen Bank in Melnik eingelagert und von dort innerhalb 12 Monaten weitergesendet werden, sofern den Bestimmungen für Sendungen, welche in Lagerhäusern bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert bezw. reexpedirt werden, sowie den angegebenen besonderen Bestimmungen entsprochen wird.

Ausser den direkten Frachtsätzen von der ursprünglichen Aufgabestation bis zur endgültigen Bestimmungsstation gelangen noch 6 Heller pro 100 kg als Reexpeditionsgebühr zur Einhebung.

Verzeichniss
der Stationsverbindungen, in welchen die Reexpedition zulässig ist.

Von	nach
oder umgekehrt	
1. Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahn. Stationen der Strecke: Vysocan bis Neratovic, Stationen der Strecke: Kralup bis Turnau (exkl. Vsetat Privor). 2. Station der k. k. priv. österr. Nordwestbahn: Vsetat=Privor.	a) Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Stationen der Strecke: Türmitz bis Komotau und bis Bilin, „ „ „ Settenz bis Wopparn, „ „ „ Czalositz bis Zuckmantl, insoweit via Melnik-Aussig, bezw. Melnik-Czernosek instradirt wird. b) Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahn. Bodenbach und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, insoweit via Melnik-Tetschen instradirt wird. c) Stationen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Stationen der Strecke Liboch bis Aussig und bis Tetschen, insoweit via Melnik instradirt wird. d) Stationen der Lokalbahn Gr.=Priesen-Wernstadt-Auscha. Allen Stationen exkl. Gr.=Priesen und Auscha, soweit via Melnik-Gr.=Priesen instradirt wird.
Stationen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn: Vsetat=Privor.	Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Stationen der Strecken Franzensbad bis Deutsch=Kralupp und bis Klingenthal, Komotau (exkl.) bis Reitzenhain und bis Weipert.
Liboch und Wegstädtl.	Eger (B. E. B.).
Stationen der Strecke: Liboch bis Tetschen.	Stationen der Strecken Trnowan bis Kralup (exkl.), bis Prag (Sandthor) (exkl.) und bis Prag (Smichow) (exkl.), insoweit via Melnik-Vsetat-Kralup instradirt wird.

Prag, am 15. Dezember 1900. (3291)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif Theil I, Abtheilung B.
(Abänderung der Tarifirung für Hopfen der Pos. H—33.)

Mit 15. Februar 1901 wird die auf Seite 26 des Nachtrages II zum Tarife Theil I, Abtheilung B für den im Rubrum genannten Güterverkehr vorgesehene Tarifirung für Hopfen der Pos. H—33 wie folgt abgeändert:

Position	Artikel	Klassifikation für Gewichtsmengen unter 5 000	von mindestens 5 000	von mindestens 10 000
		Kilogramm		
		pro Frachtbrief	pro Frachtbrief und Wagen	
33	Hopfen: a) in Ballen cylindrischer oder runder Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht, dann in rechtwinkeligen Ballen, in Kisten oder Metallcylindern . . .	I	—	—
	b) in sonstigen Ballots und Ballen . . .	†*)	—	—

Wien, am 21. Dezember 1900. (3292)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für a) Cement u. hydraulischer Kalk im Kartirungswege, b) Cement u. hydraulischer Kalk zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach überseeischen Ländern im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz von Beraun	50 ₰	42 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Beraun	50 „	42 „
Nach Schönpriesen=Umschlag von Beraun	50 „	42 „
Nach Dresden=Elbkai von Beraun	72 „	64 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Oesterreich. Nordwestbahn, (3293)
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für a) Chilisalpeter etc. des A.-T. Nr. 4, B, b) Düngemittel u. Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation des A.-T. Nr. 4, C treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Von Schönpriesen=Umschlag	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
nach Altkladno . . .	47 ₰	39 ₰
„ Brandeisl . . .	44 „	37 „
„ Buschtěhrad . .	45 „	37 „
„ Hostiwitz . . .	54 „	— „
„ Jenc	53 „	— „
„ Kladno	50 „	— „
„ Rusin	52 „	— „
„ Weleslawin . . .	51 „	39 „
„ Wotwowitz . . .	42 „	35 „
„ Zakolan . . .	42 „	35 „

Die Frachtsätze für Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg. (3294)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Eisenerze bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz nach Kladno	36 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Kladno	36 „
Von Dresden=Elbkai nach Kladno	58 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Oesterreich. Nordwestbahn, (3295)
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Quebrachoholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach Liptó Szt. Miklós	182 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Liptó Szt. Miklós	177 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Liptó Szt. Miklós	218 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 21. Dezember 1900. (3296)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch - österr. - ungarischer Transitverkehr.

Tarif für den Transport von vegetabilischem Oele von Genf trs. nach Innsbruck, Salzburg, Kralup, Prag und Smichow.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1901 bezw. rücksichtlich des Verkehres nach Salzburg und Innsbruck bis 31. März 1901 werden für die Beförderung von vegetabilischem Oele, welches nachweislich von Marseille stammt, von Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Nach	von Genf transit, bei Aufgabe bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 100 kg	
Innsbruck (k.k österr. St. B.)	25,50	—
Salzburg (k. k. österr. St. B. und kgl. bayer. St. B.) . .	39,60	30,70
Prag, Smichow (k. k. österr. Staatsbahnen); Prag=Bubna, Prag=Sandthor, Prag=Smichow (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn)	51,00	37,40

Wien, am 20. Dezember 1900. (3297)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Glas- und Hohlglaswaaren aller Art, mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster- und Spiegelfensterscheiben treten ab 1. Januar 1901 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bezw. Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10 000 kg
Von Podebrad nach Tetschen Oe. N. W. B. transit . .	78 ₰	59 ₰
Von Polna=Stecken nach Tetschen Oe. N. W. B. transit . .	129 „	88 „

Diese Frachtsätze finden im Kartirungswege Anwendung, wenn die Transporte mit direkten Frachtbriefen nach ausländischen Stationen aufgegeben werden. Gelangen jedoch die Transporte mit blos nach Tetschen Oe. N. W. B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden die Frachtsätze, falls durch Duplikatfrachtbriefe der Weiterversand von Tetschen nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens Ende April 1902 ausser diesen Duplikatfrachtbriefen auch die auf die kontrahirende Firma als Versenderin lautenden Originalfrachtbriefe über den Transport bis

Tetschen in Vorlage gebracht werden. Diese Frachtsätze gelten weiter im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach Tetschen aufgelieferten Sendungen theils per Elbe, theils per Bahn nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. (3298)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Hinausgabe des Nachtrages X zu den Stationstarifen für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Dieser mit 1. Januar 1901 zur Hinausgabe gelangende Nachtrag enthält die lokaltarifmässigen Eil- bezw. Frachtgutsätze für die Stationen Eichberg und Villa Lagarina, sowie für die Haltestelle Vierschach.

Wien, am 14. Dezember 1900. (3299)

Elbeumschlagsverkehr.
Für a) Holzstoff (Pos. H 28) und Holzzellstoff (Pos. H 31 a, b), b) Holzzellstoff (Pos. H 31 c) des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im I. Kartirungswege, II. Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a	b
von Frantschach-St. Gertraud	I.	165 ₰	218 ₰
	II.	144 ₰	194 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz			
von Frantschach-St. Gertraud	I.	165 ₰	223 ₰
	II.	144 ₰	199 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag			
von Frantschach-St. Gertraud	I.	160 ₰	213 ₰
	II.	139 ₰	189 ₰
Nach Dresden-Elbkai			
von Frantschach-St. Gertraud	I.	190 ₰	254 ₰
	II.	169 ₰	230 ₰

Die Frachtsätze unter II b gelten im Rückvergütungswege nur zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach überseeischen Ländern.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag ad a) 5 ₰, ad b) 10 ₰ für 100 kg beträgt. (3300)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.
Für Koks treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1901 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Kladno	53 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Kladno	55 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Kladno	48 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Kladno	75 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Oesterreich. Nordwestbahn. (3301)
als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.
Am 1. Januar 1901 kommt für den Binnenverkehr ein neuer Personen- und Gepäcktarif, Theil II, zur Einführung an Stelle des Tarifs vom 1. Januar 1893. Der neue Tarif enthält theils Ermässigungen (infolge Einführung von Schülerzeitkarten), theils Erhöhungen (infolge Einführung von Ueberfuhrgebühren für die Ueberführung von Fahrzeugen und Leichen zwischen den Kempener Bahnhöfen). Letztere werden erst am 15. Februar 1901 gültig. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Abdrücke des neuen Tarifs sind zum Preise von 0,50 ℳ für das Stück bei uns und unseren Stationen zu haben.

Oels, 20. Dezember 1900. (3302)
Direktion.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
Der Absatz 4 der Zusatzbestimmung zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Tarif der Greifswald-Grimmener Eisenbahn (gültig vom Tage der Betriebseröffnung) wird wie folgt geändert:

„Die gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Gültigkeitsdauer erhalten vom 18. d. Mts. ab
zum Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste
verlängerte Gültigkeitsdauer, wie dieselbe bei der preussischen Staatsbahn nach dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II § 12 festgelegt ist."

Diese Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Grimmen, den 17. Dez. 1900. (3303)
Die Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

---

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Der am 31. Dezember 1900 fällige Zinsenkupon Nr. 10 unserer $3^1/_2$ % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird u. zw. jener der Schuldverschreibungen

Lit. A. pr. 5 000 ℳ mit 87,50 ℳ,
„ B. „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C. „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D. „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung vom 31. Dezember 1900 angefangen,

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft;
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild u. Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der böhmischen Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Kreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1900. (3304)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

8. Verdingungen.

Die Arbeiten und Materiallieferungen zum Bau von drei dreigeschossigen Wohnhäusern (36 Wohnungen) mit den zugehörigen Wirthschaftsgebäuden sollen in einem Loose vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht offen, können auch von da gegen vorherige Einsendung von 3 ℳ in baar durch die Post bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf drei dreigeschossige Wohnhäuser für Bahnhof Oberlahnstein" versehen, bis zum 31. Dezember 1900, Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen und erfolgt zu diesem Zeitpunkte auch die Eröffnung derselben im Zimmer Nr. 14 (Rheinbahnhof).

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wiesbaden, den 17. Dez. 1900. (3305)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.
Die im diesseitigen Bezirk angesammelten Altmaterialien, nämlich: Schienen und Schrott, sollen verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Freitag, den 18. Januar 1901, Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 2. Februar 1901. Verkaufsbedingungen nebst zugehöriger Nachweisung werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Centralbüreau Zimmer 420 hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 18. Dezember 1900. (3306)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von rund 181 000 kg Eisenguss, 1 400 Stck. Feilen, 32 000 kg Firniss, 900 qm Glas, 289 Stck. Gummischläuchen, 800 kg Leder, 4 850 Stck. Chamottesteinen und 8 350 Stck. Hickory- und anderen Stielen am Freitag, den 18. Januar 1901, Vorm. 11 Uhr. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien" versehen bis zum bezeichneten Tage postfrei an das Rechnungsbüreau, Luisenstrasse 10 hierselbst einzusenden. Angebotbogen und Bedingungen können daselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ Schreibgebühr (baar) bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 1. Februar 1901.

Posen, den 20. Dezember 1900. (3307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von

a) Materialien der Gruppe C XVII, als 1055 Bogen grauer Pappe, 1285 Bogen Glanzpappe, 205 kg Schmirgel, 2 725 Bogen Flintstein- und Glaspapier, 41 800 Bogen Schmirgelleinen, 405 Tafeln Filz und
b) Materialien der Gruppe C XVI, als 355 kg natürlichem Bimsstein, 1 185 Stck. gepresstem Bimsstein, 265 kg Borax, 1 740 kg Kolophonium, 190 kg Leim und 60 kg blausaurem Kali ist Termin am 15. Januar 1901, Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a oder b] oder von 30 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a und b in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 22. Dezember 1900. (3308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bedarf des für das Jahr 1901 erforderlichen Cylinderöls von circa 38 000 kg soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier eingesehen und auf Verlangen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Cylinderöl" bis den 5. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Darmstadt, 22 Dezember 1900. (3309)
Die Materialkommission
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Ein Theil der Schreib- und Zeichenmaterialien soll vom 1. April 1901 neu vergeben werden.

Bedingungen können bei unserer Drucksachenverwaltung hier, Flurstrasse 10, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Schreibmaterialien" versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstermin, welcher am 23. Januar 1901, Vormittags 9½ Uhr, im Sitzungssaale unseres Verwaltungsgebäudes stattfindet, an uns einzusenden. Zuschlag auf Lieferung aller oder nur einzelner angebotenen Gegenstände bis zum 20. Februar 1901 vorbehalten.

Breslau, im Dezember 1900. (3310)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Oberbaugeräthen (Holzäxten, Nagelklauen, Drahtbürsten etc.) soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ. bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 14. Januar 1901, Vorm. 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. Januar 1901.

Magdeburg, den 20. Dez. 1900. (3311)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin
auf den 15. Januar 1901,
Mittags 12 Uhr,
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Marken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 23. Dezember 1900. (3312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Eisenbahnwerkstätten zu Elberfeld, Langenberg und Siegen lagernden Altmaterialien und Materialienabfälle, als Kupfer, Rothguss, Messing, Drehspähne von Eisen und Stahl, Blechschrott, Lokomotivkesselmäntel, unzerlegte, Abfälle von Stahl, Schmiedeeisen und Gusseisen, Gummiabfälle und Zinkschrott, ferner eine in der Betriebswerkstätte zu Düsseldorf-Derendorf lagernde alte Lokomobile mit doppelter Wasserpumpe sollen öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstattsmaterialien" an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 12. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt und wird der Zuschlag bis zum 26. Januar k. J. ausgesprochen werden. Angebotbogen mit Massenverzeichniss und Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ von dem Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen, auch in den Geschäftszimmern der eingangs erwähnten Werkstätten, der Maschineninspektion zu Düsseldorf und der Betriebswerkstätte zu Düsseldorf-Derendorf eingesehen werden.

Elberfeld, den 23. Dez. 1900. (3313)
Königliche Eisenbahndirektion.

Angebote auf alte, in den Werkstätteninspektionen Berlin 1 (am Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof), Werkstätteninspektionen Grunewald, Tempelhof, Potsdam, Frankfurt a/O. und Guben lagernde **Werkstattsmaterialien** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das **Rechnungsbüreau Berlin, Schöneberger Ufer 1–4** bis Dienstag, den 15. Januar 1901, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom **Centralbüreau, Zimmer 420,** gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ baar (Briefmarken ausgeschlossen). Zuschlagsfrist bis 5. Februar 1901.

Berlin, den 21. Dezember 1900. (3314)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

10. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf der in der Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902 in den Gasanstalten sich ansammelnden Nebenerzeugnisse, als: Gaswasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasöltheer.

Angebotseröffnungstermin am 31 Januar 1901, Vormittags 11 Uhr im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem hiesigen oberschlesischen Bahnhof.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Gasanstalts-Nebenerzeugnissen" versehen und versiegelt, spätestens bis zu dem angegebenen Termin postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Verkaufsbedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau M — hier — Gartenstrasse 111 (Silesia), Zimmer 3 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ nur in baar und ohne Bestellgeld postpflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1901.

Breslau, den 14. Dezember 1900. (3315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Gütertarif.

Theil II, Heft A, I. Abtheilung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. tritt für die Beförderung von phosphorsaurem Kalk in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre der Stationen Stolberg und Gent (Champ des Manoeuvres) der Frachtsatz von 5,41 Frcs. in Kraft.

Cöln, den 22. Dezember 1900. (3316)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

11. Offene Stellen.

Normalsp. Kleinbahn Camenz-Reichenstein.

Zum möglichst sofortigen Eintritt wird ein im Güterabfertigungs- und Stationsdienst durchaus erfahrener Stationsassistent gesucht. Meldungen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen sofort einsenden.

Reichenstein, den 19. Dez. 1900. (3317)
Die Betriebsverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 13. Berlin, am 11. Juli 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	7	1	Sack	Lumpen —	27	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
2	A I C	7400	1	Ballen	Manufakturwaaren —	38	2	Burscheid	K. E.-D. Elberfeld	
3	A B	—	1	Korb	Birnen —	9	3	Kufstein	Bayerische Stsb.	
4	A B	5710	1	Kiste	leer —	10	4	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
5	A H	—	1	Säckchen	Schlemmkreide —	12	5	Obermodern	Reichsbahn	
6	A K F	—	1	—	hölz. Pferdebaum —	9	6	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
7	A L & Co.	6	1	Fass	eis. Ringe —	27	7	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
8	A P	I./IV.	2	—	leere Korbflaschen —	10	8	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
9	A P C F L	115	1	Fass	Petroleum —	183	9	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
10	A R	1	1	Korb	frische Fische —	45	10	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
11	A T	10	1	Ballen	gef. —	35	11	Aachen	K. E.-D. Köln	
12	A W	—	1	Kiste	gebrauchte Bretter u. Leisten	143	12	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
13	B	—	2	Körbe	Kirschen —	—	13	Hannover Eilg.	„	
14	B	1/2	2	„	Käse —	—	14	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
15	B	1	1	Stück	Rundeisen —	6	15	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
16	B B	274	1	Verschlag	leer —	25	16	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
17	B & C	4668	1	Kiste	Lampentheile —	32	17	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
18	B G	9960	1	„	l. Blechflaschen —	20	18	Kiel	K. E.-D. Altona	
19	B K	28	1	„	4 leere Holzbüchsen zu Thee	—	19	Herford	K. E.-D. Hannover	
20	B W	10	1	—	Decke —	—	20	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
21	B L	1	1	—	leere gusseiserne Flasche	18	21	Elberfeld	„	
22	C	—	1	Kollo	Ofentheil —	1,5	22	Gr. Vegesack	K. E.-D. Hannover	
23	C	1/6	6	Stäbe	Reifeisen —	—	23	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
24	C	1601	1	Kiste	leer —	11	24	Altona	K. E.-D. Altona	
25	C B	5875	1	„	? —	130	25	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
26	C B C	752	8	Stangen	Stahl —	81	26	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
27	C C	—	1	—	Eisenplatte —	0,75	27	Neumünster	K. E.-D. Altona	
28	C G	2	1	Holzkoffer	? —	78	28	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	bekl. Amsterdam Holland-Oesterreich. Staatsb.
29	C M	618	1	Kiste	Uhren —	125	29	Neuss	K. E.-D. Köln	
30	C S R	3867	1	Beutel	tannene Klötzchen —	3	30	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
31	C W H	461	2	Stangen	Flachstahl —	—	31	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
32	C W Z	1111	1	—	eis. Rohr —	89	32	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
33	D	1/2	2	Ballen	Strümpfe —	19	33	Strassburg	Reichsbahn	
34	D E	1/4	4	Kolli	Gusslager —	480	34	Zabern	„	
35	D & H	9303	1	Korb	Holzschrauben —	18	35	Peine	K. E.-D. Hannover	
36	D S	1568	1	Kiste	Eisenwaare —	25	36	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
37	D W B	—	1	Bund	Eisenrohre —	22	37	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
38	E A	4959	1	Kiste	leer —	16	38	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
39	E D	4701	1	„	Käse —	26	39	Liebenzell	Württemberg. Stsb.	
40	E H C	1864	1	„	Wein —	27	40	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
41	E H N	7564	1	Pack	Klappstühle —	6	41	Remscheid	„	
42	E P	2131	1	Kiste	Eisenwaaren —	91	42	Düsseldorf-Der.	„	
43	F	1785	1	Fass	leer —	25	43	Coblenz	K. E.-D. Köln	
44	F	—	4	Kolli	Guss —	121	44	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
45	F B	—	15	„	Eisen —	340	45	„	„	
46	F C	200/1	2	Kisten	leer —	41	46	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
47	F C J	76401	1	Kiste	gefüllt (anschein. Drogen)	24,5	47	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
48	F K	151	1	„	leer —	—	48	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Ratibor (alt).
49	F K	5077	1	Bund	Stangendraht —	32	49	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
50	F S	834	1	Ballen	Papier —	93	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
51	F W	762	1	Bund	Façoneisen —	45	51	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
52	G	112	1	Kiste	— —	15	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl.: Elberfeld-Hamburg.
53	G	450	1	„	Schwämme —	8	53	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
54	G B	9206	1	„	Packheu —	33	54	Buchloe	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	G C	8599	1	Ballen	Zanella u. Wattirleinen	27	55	Hamm	K. E.-D. Essen	
56	G G	896 487	1	Ballen	Wollw. —	130	56	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
57	G H O	1944	1	Korb	Blechflasche, gefüllt?	55	57	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
58	G M	—	1	„	Kirschen —	20	58	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
59	G S / C L	1 / 1487	1	Ballen	l. Säcke —	183	59	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
60	G St	2727	1	Korb	frische Fische —	—	60	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	
61	G W	551	1	Kiste	Flussäure —	19	61	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
62	G W	7992	1	„	Packstroh —	6	62	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
63	H	—	2	—	Ketten, 13 und 11,5 m lang	—	63	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
64	H	84	1	Fass	Oel —	200	64	Mengen	Württemberg. Stsb.	
65	H	1697	1	Ballen	Kaffee —	63	65	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
66	H	5420	1	Packet	Etiketten —	9	66	Mengen	Württemberg. Stsb.	
67	H B	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	67	Westend	K. E.-D. Berlin	
68	H B	—	13	Pack	Bretter —	—	68	Dorsten	K. E.-D. Essen	
69	H B	5	1	Kiste	leere Blechbüchsen —	8	69	Dassel	K. E.-D. Cassel	
70	H C	13733	1	Pack	4 Herd- od. Ofenfüsse mit Schrauben	5,5	70	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
71	H D	1	1	Fass	leer —	22	71	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
72	H D	18	1	Kiste	Tafelwaage —	42	72	Dortmund S.	„	
73	H E	2	1	„	Bilder —	28	73	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
74	H H	1433	1	Verschlag	Steine —	300	74	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
75	H L	3403	1	—	Messingkrahn —	4	75	Hörstmar	K. E.-D. Hannover	
76	H P	1974	1	Kiste	leere Liqueurflaschen	14	76	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
77	H S	15121	1	Kübel	Pech —	100	77	Neustadt b. Coburg	K. E.-D. Erfurt	Neustadt b. Coburg beschr.
78	H S	6202	1	Fass	leer —	11	78	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
79	H S	76	1	Stange	Eisen —	175	79	Diedenhofen	Reichsbahn	
80	H Ze	—	1	Kiste	25 Flaschen Rothwein	50	80	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
81	J	5	1	„	Pflaumen —	26	81	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
82	J	116	1	Ballen	Leinen —	45	82	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
83	J C	I/II	2	—	Thonrohre —	—	83	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
84	J G S	5495	1	Kiste	leer —	4	84	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Apen-Hannover.
85	J R	71	1	Kollo	Fahrradglocken und Lampen	5	85	Westend	K. E.-D. Berlin	
86	J S	7915	1	Kiste	Konserven —	70	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
87	J W	5202	1	„	Nudeln —	22	87	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	schablonirt: Mainz.
88	K	1561	1	„	leere Flaschen —	71	88	Elbing	K. E.-D. Danzig	
89	K B	6560	1	—	leeres Bierfass —	33	89	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bez.: H. Milz, Freyburg i. Bad.
90	K k	100/102	3	Kisten	leer —	—	90	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
91	K K St B	712	1	—	Wagendecke —	—	91	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
92	K P	1434	1	Kiste	leer —	7	92	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
93	K S	—	3	—	Kesseltheile —	85	93	Obermodern	Reichsbahn	
94	L	I	1	—	Injektor —	25	94	Hannover Eilg.	K. E. D. Hannover	
95	L	237	1	Bund	Bambusrohre —	20	95	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	
96	L	1155	1	Kiste	Leinenband —	28	96	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
97	L B	3	1	Ball.	Tuch —	10	97	Oehringen	Württemberg. Stsb.	ungebleicht.
98	L G	3883	1	Kiste	Chokolade —	14	98	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
99	L J	—	2	—	gusseiserne Häfen —	10	99	Steinach	Bayerische Stsb.	
100	L L	—	2	Fischkisten	leer —	12	100	Kiel	K. E.-D. Altona	
101	M	49802	1	Kiste	Kerzen —	15	101	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
102	M	10	5	Pack	Spahnkörbe —	28	102	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
103	M B	2149	1	Kiste	leer —	8	103	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
104	ME	5152	1	„	Maschinentheile —	40	104	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
105	M H	47/48	2	Bund	Ofenrohre —	47	105	Strassburg	Reichsbahn	
106	M J	9655	1	Kiste	Porzellan —	148	106	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
107	M L	9	1	Kübel	? —	30	107	Holzkirchen	Bayerische Stsb.	
108	M M	—	1	Fischkiste	leer —	6	108	Kiel	K. E.-D. Altona	
109	M R	4	1	Kollo	eis. Rohre u. Metallhähne	43	109	Bestwig	K. E.-D. Cassel	
110	M W	1101	1	Bierfass	leer —	28	110	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
111	N	361	1	Koffer	(grau) Effekten —	14	111	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
112	N	548	1	Kiste	Kleider —	19,5	112	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
113	N K	1967	1	Ballen	Leder —	50	113	Saarburg i/L.	Reichsbahn	
114	P H G	1	1	Korb	Salat —	85	114	Kempten	Bayerische Stsb.	
115	Pz	1464	1	Kiste	Flaschen —	22	115	Kranichstein	Direktion Mainz	
116	P W	304	1	„	? —	—	116	Borbeck	K. E.-D. Essen	
117	R	—	1	Korb	Möhren —	80	117	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
118	R D	1291	1	Fass	leer —	33	118	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
119	R H J	—	1	Korb	Effekten —	17	119	Wickrath	K. E.-D. Köln	
120	R S	8	1	Ballot	Leinen —	12	120	München Centr.	Bayerische Stsb.	
121	R W	314	1	Kollo	hölz. Bettrahmen —	5	121	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
122	S	1	1	„	eis. Ständer —	5	122	„	„	
123	S	2728	1	Kiste	Blechbüchsen mit Lederfett	16	123	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
124	S	4087	1	Kiste	Korb mit Säureflasche	20	124	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
125	S C	150	1	Rolle	Papier —	102	125	Dortmund B. M.	"	
126	S u C	13995	1	Ballen	? —	15	126	Stelle	K. E.-D. Hannover	bekl.: Bettenhausen-Stelle.
127	S P	4534	1	Kiste	Griffel und Schwämme	54,5	127	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
128	St.	3	1	Koffer	Kleider —	25,5	128	Westend	K. E.-D. Berlin	
129	S T / T 3 1 2	4887 / 4880	2	Fässer	gefüllt —	307 / 287	129	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
130	T	2101	1	—	leeres Bierfass —	?	130	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
131	T B Co.	8941	1	Kiste	Tabak —	20	131	Homberg	K. E.-D. Cassel	
132	T H S	18012 / 18036	2	Pack	? —	14	132	Emden	K. E.-D. Münster	bztl: Berlin H. u. L.-Borkum.
133	V A E	9	1	Kiste	Glastafeln —	227	133	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
134	V B	3074	1	Korb	Sattlerwaaren —	—	134	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
135	W	—	1	Verschlag	Ofentheile —	47	135	Krefeld	K. E.-D. Köln	
136	W	5472	1	Harrass	leer —	—	136	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
137	W B	161	1	Kiste	Tapeten —	26	137	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
138	W E	7695	1	Verschlag	Papier —	10	138	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
139	W H / L / C D / —	48 / 4 / — / —	4	—	Thierkäfige —	—	139	Sternschanze	K. E.-D. Altona	
140	W K	8763	1	Korb	leere Blechflasche —	4	140	Hannover N.	K. E-D. Hannover	beschr.: Hannover.
141	W L	2702	1	Kiste	leer —	8,5	141	"	"	
142	W N	325/6	2	Körbe	Kirschen —	40	142	Rostock C. B.	Meckl. Friedr. Franzb.	
143	W R	7	1	Ballen	Leder —	63	143	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
144	W Sch	25	1	Kiste	leer —	35	144	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
145	Ader	—	1	Fass	gefüllt —	—	145	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
146	Austria	341	1	Sack	Bohnen —	100	146	Kayl	Wilhelm-Luxemburg	
147	M F W Berlin	283	1	Kiste	leer —	27	147	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
148	F. H. Boley Uerdingen	—	1	Pack	Säcke —	25	148	Krefeld	K. E.-D. Köln	
149	Bredstedt	38	2	Kisten	— —	12	149	Bredstedt	K. E.-D. Altona	
150	A H Bromberg	1024	1	Kollo	50 Stück Unterlagsringe	6,5	150	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
151	Dieringhoff 1144	—	1	—	leeres Bierfass —	30	151	Goch	K. E.-D. Köln	
152	J. Driessen	—	1	Korb	Salat —	32	152	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
153	Stadtbrauerei Einbeck	3693	1	—	leeres Bierfass —	23	153	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
154	K Eisenach	—	1	Korb	Aprikosen —	4,5	154	Eisenach	"	
155	Elberfeld	—	1	—	gusseisern. Rohr —	9	155	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
156	G M Elberfeld	15	1	—	Küchentisch mit Schublade	27	156	"	"	
157	S H Elberfeld	304	1	Korb	1 l. Steintopf —	13	157	"	"	
158	Els. Lothr.	6106	1	—	Wagendecke —	—	158	Kranichstein	Direktion Mainz	plombirt.
159	Els. Tabaksmanufaktur	9827	1	Kiste	Tabak —	21	159	Strassburg	Reichsbahn	
160	K. E. D. Essen	—	1	—	eiserne Sackkarre —	—	160	Soest	K. E.-D. Cassel	
161	F E G Hannover	256/317	2	Kisten	leer —	7	161	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
162	Harrenstein & Mynssen	25	1	—	Privatdecke —	—	162	Rheinzabern	Pfalzbahn	
163	Louis Imer Cöthen	—	1	Korbflasche	leer —	9	163	Kiel	K. E.-D. Altona	
164	J H L. Kretzer Lüdenscheid	—	1	Korb	Kirschen —	27	164	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
165	C F F Lehmann	—	1	Pack	Säcke —	20	165	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
166	H N Mettmann	100	1	"	3 Körbe —	6	166	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
167	Mönchshof	26410	1	—	leeres Bierfass —	24	167	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
168	Stefan Müller	—	1	Korb	Aufnehmer —	—	168	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
169	G S Nippes HB Münster	—	1	Pack	Pappe —	30	169	Münster	K. E.-D. Münster	
170	Paris T	2503	1	Kiste	Porzellan —	98	170	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Ausfuhrgut.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
171	Priess u. Wessel	16	1	—	Privatdecke	—	—	171	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
172	Phönixbräu	2052	1	—	leeres Bierfass	—	25	172	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
173	Bierbrauerei Pilsen	—	1	—	leeres Bierfass	—	20	173	Eisenach	„	
174	Reimers	—	1	Sack	Säcke	—	10	174	Edendorf	K. E.-D. Altona	
175	Rendsburg	—	1	—	Pflugmesser	—	3,5	175	Bredstedt	„	
176	Riebeck & Co. Janowitz	671	1	Fass	—	—	45	176	Janowitz i/P.	K. E.-D. Bromberg	
177	Rose	—	1	„	leer	—	18	177	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
178	Schneider	—	1	Kollo	Gusshafen	—	8	178	Strassburg	K. E.-D. Strassburg	
179	R. W. H. Stern-brauerei	—	1	—	leeres Bierfass	—	8	179	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
180	Thonet W.	2	1	—	Rohrstuhl	—	—	180	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
181	Bernhard Wagner i/Wien	—	1	Reisekoffer	?	—	62	181	Gep.-Abf. Osnabrück Hauptbhf.	K. E.-D. Münster	bekl. Rotterdam-Salzbergen.
182	Abraham Waldstein Gnesen	—	5	Pack	gebr. Säcke	—	127	182	Znin	K. E.-D. Bromberg	
183	Ch. Wandt	2582	1	—	leeres Bierfass	—	22	183	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
184	Wohl & Co.	756/302	2	Fässer	leer	—	—	184	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
					C. Güter m. Numm. bez.						
185	weiss	I	2	—	Achsbuchsen	—	—	185	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
186	—	I	1	Decke	—	—	—	186	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
187	I	498	1	Blechkanne	gefüllt	—	31,5	187	Elberfeld	„	
188	—	4	1	Gebund	def. Fässer	—	21	188	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
189	—	22	1	Decke	—	—	—	189	Aachen T.	„	
190	—	40	1	—	Schraubenschlüssel	—	—	190	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
191	—	66	1	Kiste	2 Hüte	—	4	191	Breslau O. S.	„	Gepäckstück.
192	—	219—221	3	Körbe	Nägel	—	186	192	Czernitz	K. E.-D. Kattowitz	
193	—	222	1	Tafel	Blech	—	—	193	„	„	
194	—	226—228	3	Kolli	Winkeleisen	—	—	194	„	„	
195	—	—	1	Kollo	Winkeleisen	—	—	195	„	„	
196	—	201	1	Kollo	Flacheisen	—	338	196	„	„	
197	—	—	2	Kolli	Flacheisen	—	—	197	„	„	
198	—	—	1	Bund	Radeisen	—	—	198	„	„	
199	—	233	4	—	I-Eisen	—	62	199	Ebersweiler	K. E.-D. Strassburg	
200	—	306	1	runder Schliesskorb	?	—	13	200	Gep.-Abf. Bielefeld	K. E.-D. Hannover	von Hoerde.
201	—	716	1	Fass	leer	—	30	201	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
202	—	917	1	—	Heizschlauch	—	—	202	Münster	K. E.-D. Münster	
203	—	2178 26270	1	—	Spiegelrahmentheil	—	4	203	Fürth	Bayerische Stsb.	
204	—	3272	1	—	eisernes Rohr	—	20	204	Duisburg Hochf.-Süd	K. E.-D. Essen	
205	—	5525	1	Blecheimer	Margarine*)	—	20	205	Emden	K. E.-D. Münster*)	
206	Marke Patria	7400	1	—	Damenfahrrad	—	—	206	Gep.-Abf. Münster	„	
					D. Güter m. Zeichen vers.						
207	X X	4114	1	Fass	Pökelfleisch	—	55	207	Bocholt	K. E.-D. Essen	
208	[Zeichen]	17912	1	„	leer	—	50	208	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	Mainz-Berlin bez.
209	A. S. [Stern]	1629	1	Kiste	getrocknete Aprikosen		12,5	209	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
210	<CHC>	—	8	Pack	Eisenbleche	—	450	210	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
211	A G B H	25	1	Kiste	Eisenwaaren	—	17	211	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
212	blau ><	—	1	—	eis. Steinramme	—	26	212	Stavenhagen	Meckl. Friedr.-Frzb.	
213	Rother Strich	—	1	Bund	eiserne Rohre	—	41	213	Münster	K. E.-D. Münster	
214	grüner Strich	—	1	—	eisernes Rohr	—	10	214	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
215	weisser Strich	—	1	—	Stange Eisen	—	37	215	Dahmsdorf-Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
216	2 weisse Striche	—	1	Stab	6-kant. Eisen	—	39	216	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
217	2 weisse Striche	—	1	„	Rundeisen	—	6	217	„	„	
218	2 rothe Striche	—	1	„	6-kant. Eisen	—	43	218	„	„	
219	2 rothe Striche	—	1	„	Rundeisen	—	—	219	„	„	

*) Bztt. Margarinewerke Jurgens & Prinzen, Goch.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.					
220	—	—	1	—	eiserne Achse —	200	220	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1	—	hölz. Arbeitstisch —	8	221	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
222	—	—	1	Wagen	Ausrüstungsgegenstände	—	222	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Elsass-Lothr. 32302.
223	—	—	1	Ballen	? —	16	223	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
224	—	—	1	Bund	verz. Bandeisen —	29	224	Altenessen	K. E.-D. Essen	
225	—	—	1	Stück	Bauholz —	64	225	Brumath	Reichsbahn	
226	—	—	1	Pack	2 Bettladenkopfstücke	19	226	Rahden	K. E.-D. Münster	
227	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	22	227	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
228	—	—	1	Bierfass	leer —	40	228	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
229	—	—	1	Pack	6 Binsenstühle —	23	229	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	Stück	Blech —	—	230	Weiterstadt	Direktion Mainz	2,30 m lang, 0,40 „ breit.
231	—	—	1	Wagen	Bleche —	—	231	Bommern	K. E.-D. Essen	Essen 56374.
232	—	—	2	Stück	gelochte Bleche —	18	232	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	—	1	Bund	11 Stäbe Blech —	13	233	Augsburg	Bayerische Stsb.	
234	—	—	1	—	tannene Bohle —	—	234	Falkenberg	Reichsbahn	
235	—	—	2	Körbe	Bohnen —	24	235	Kufstein	Bayerische Stsb.	
236	—	—	1	Korb	Bohnen —	7	236	Bamberg	„	
237	—	—	1	Bund	9 runde eis. Bratpfannen	23	237	Lübeck	Lübeck-Büchener	Fabrikzeichen J. Sh.
238	—	—	1	—	eis. Bremsschuh —	2,5	238	Metz	Reichsbahn	
239	—	—	7	Gebund	eis. Bügel —	—	239	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	Pack	Bügelbolzen —	10	240	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
241	—	—	1	„	10 Bügeleisenbolzen —	17	241	Essen H. B.	„	
242	—	—	1	Kiste	Cigarren —	35	242	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
243	—	—	2	Stücken	Decke —	37	243	Merxheim	Reichsbahn	
244	—	—	1	—	eiserner Deckel —	5	244	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	Bund	Deckenrohr —	12,5	245	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
246	—	—	1	Rolle	Drahtseil —	73	246	Lenhausen	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	2	Bunde	weisser Draht —	53	247	Betzingen	Württemberg. Stsb.	
248	roth	—	16	Stangen	Eisen —	96	248	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
249	—	—	1	Stück	Eisen —	34	249	Hamburg H.	„	
250	—	—	2 2	Stangen —	Eisen — Holzlatten —	26	250	Colmar	Reichsbahn	
251	—	—	1	Stück	vierkantiges Eisen —	26	251	Düsseldorf-Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	Stange	T-Eisen —	20	252	Barmen	„	5,60 m lang.
253	—	—	1	—	Eisenkeil —	1	253	Eschweiler Thal	K. E.-D. Köln	
254	—	—	1	Bund	6 Eisenkugeln für Hängelampen	—	254	Altenessen	K. E.-D. Essen	
255	—	—	2	Stangen	Eisenrohre —	—	255	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	25	256	Düsseld.-Derend.	„	
257	—	—	1	—	Eisenstange mit Schraubengewinde	12	257	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
258	—	—	8	Kolli	Eisentheile —	33,5	258	Peine	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	—	Eisentheil —	17	259	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	Packet	Eisenwaaren —	1,5	260	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
261	—	—	1	—	Fahrrad —	20	261	Hannover Gep.-Abf.	„	Fabrikmarke Brennabor. 206 Packmstr. Nr.
262	—	—	1	—	Fahrrad —	20	262	Hannover Gep.-Abf.	„	Fabrikm. „Mars“ von Paul Reismann-Nürnberg.
263	—	—	1	—	Fahrrad —	—	263	Hamm Gep.-Abf.	K. E.-D. Essen	
264	—	—	1	—	Fahrrad —	—	264	Dortmund Gep.-Abf.	„	
265	—	—	1	—	Fahrrad —	—	265	Breslau Fr.	K. E.-D. Breslau	
266	—	—	1	Gestell	Fahrrad —	25	266	Cüstrin Vorstadt	K. E.-D. Bromberg	
267	—	—	1	Fass	leer —	—	267	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	Fischkiste	leer —	5	268	Kiel	K. E.-D. Altona	
269	—	—	1	Stab	Flacheisen —	36	269	Eichstätt Bhf.	Bayerische Stsb.	
270	—	—	24	Stäbe	Flacheisen —	843	270	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
271	—	—	2	Bunde	Flacheisen —	100	271	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	—	Stange Flacheisen —	10	272	Münder a/D.	K. E.-D. Hannover	
273	—	—	2	Stäbe	Flachstahl —	13	273	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
274	—	—	1	—	eiserner Gartentisch	9	274	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	1	Steige	leb. Gänse —	26	275	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
276	—	—	1	—	Gewichtsstück —	25	276	Ulm Eilg.	Württemberg. Stsb.	
277	—	—	1	Glaskiste	leer —	28	277	Münster	K. E.-D. Münster	
278	—	—	1	Sack	(verm.) Gries —	51	278	Mengen	Württemberg. Stsb.	
279	—	—	1	Bund	Gussformen —	30	279	Grevenbroich	K. E.-D. Köln	
280	—	—	1	—	Gussrad —	19	280	Diedenhofen	Reichsbahn	
281	—	—	2	Kolli	Gussrohre —	16	281	Kranichstein	Direktion Mainz	
282	—	—	1	—	Gussrohr —	22	282	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
283	—	—	1	—	grauer Handkoffer —	14	283	Eidelstedt	K. E.-D. Altona	
284	—	—	3	Pack	24 Stück Henkelkörbe	20,5	284	G.-Abf. Worms	Direktion Mainz	*)
285	—	—	1	—	Heurechensitz	5	285	Dülmen Sthf.	K. E.-D. Münster	
286	—	—	2	—	Holzbohlen —	—	286	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
287	—	—	2	Stück	Holzgestelle —	—	287	Wabern	K. E.-D. Cassel	
288	—	—	1	—	Holztrichter —	12	288	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
289	—	—	2	Kolli	Holzwaaren —	4	289	Hildesheim H.	„	
290	—	—	1	—	Holzwinderolle —	—	290	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
291	—	—	1	Kollo	Hufeisen —	15	291	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
292	—	—	1	Bund	Kabeldraht —	25	292	München Ctrb.	Bayerische Stsb.	
293	—	—	1	Sack	Kalk —	23	293	Flensburg	K. E.-D. Altona	
294	—	—	1	—	Kette —	10	294	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
295	—	—	1	—	Kette und 1 Tau —	—	295	Hagenow=L.	K. E.-D. Altona	
296	—	—	1	—	brauner Kinderwagen	12,5	296	Dt. Krone Ost	K. E.-D. Bromberg	
297	—	—	1	—	vierrädr. Kinderwagen	26	297	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
298	—	—	1	Pack	7 Kinderwagendeichseln	—	298	Steele N.	K. E.-D. Essen	
299	—	—	1	Korb	Kirschen —	28	299	Hannover Eil	K. E.-D. Hannover	
300	—	—	1	„	frische Kirschen —	8	300	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
301	—	—	1	Kiste	leer —	—	301	Schiltigheim	Reichsbahn	
302	—	—	1	„	leer —	21	302	Kiel	K. E.-D. Altona	
303	—	—	12 1	Kisten Fass	leer — leer —	—	303	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
304	—	—	1	Pack	Klappstühle —	42	304	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
305	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	13	305	Guttstadt	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
306	—	—	1	Koffer	? —	49	306	Gep.-Abf. Osnabrück Hptbhf.	K. E.-D. Münster	bekl.: Rotterdam-Salzbergen.
307	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	307	Osnabrück B. B.	„	Elf. 5944.
308	—	—	1	„	Kohlen —	—	308	„	„	Es 63618. Alte Beklbg. Bismark.
309	—	—	1	Korb	leer —	—	309	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
310	—	—	1	Pack	2 Körbe —	5,5	310	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
311	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	10	311	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	—	1 Kübel —	—	312	Hamm	K. E.-D. Essen	
313	—	—	1	Lattenkiste	leer —	53	313	Heide	K. E.-D. Altona	
314	—	—	1	Ballen	Leder —	39	314	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
315	—	—	1	Sack	alte Lumpen —	18,5	315	Oberröblingen (Helme)	K. E.-D. Erfurt	
316	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	37	316	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
317	—	—	1	„	Maschinentheil —	4	317	„	„	
318	—	—	1	„	Maschinentheil —	7	318	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
319	—	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	45	319	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
320	—	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	137	320	Osberghausen	„	
321	—	—	7	Stück	gusseis. Maschinentheile	180	321	Sebaldsbrück	K. E.-D. Hannover	
322	—	—	1	Bund	Messingstangen —	25	322	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
323	—	—	1	„	3 runde Messingstangen	47	323	Gera (Reuss) pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
324	—	—	2	—	Milchkannen —	—	324	Köln Eilgut	K. E.-D. Köln	
325	—	—	1	—	leere Milchkanne —	7	325	Hohenebra	K. E.-D. Erfurt	Bez. 20 Lit. Inhalt.
326	—	—	1	Blechkanne	Oel —	30	326	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
327	—	—	1	—	Ofenrohr mit Knie —	2	327	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	46 cm lg., 16 cm weit.
328	—	—	1	Sack	Pflugschaaren —	8	328	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
329	—	—	1	—	Pflugtheil (Vordertheil zu einem Pfluge mit 2 Rädern)	37	329	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
330	—	—	1	Ballen	Piassava —	50	330	Krefeld	K. E.-D. Köln	
331	—	—	2	—	halbrunde Platten —	11	331	Aachen	„	
332	—	—	20	—	eis. Platten —	—	332	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
333	—	—	1	Bund	8 Platten —	24	333	Lindau St.	Bayerische Stsb.	
334	—	—	1	—	Privatviehgitter —	—	334	Altenessen=Essen Süd	K. E.-D. Essen	
335	—	—	1	Kollo	Pumpentheil —	21	335	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
336	—	—	1	—	eisernes Rad —	7,5	336	Bad Steben	Bayerische Stsb.	
337	—	—	4	Stück	Riemenscheiben —	6	337	Altona	K. E.-D. Altona	
338	—	—	1	Bund	2 Rohre —	18	338	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
339	—	—	1	Stück	eis. Rohr —	24	339	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
340	—	—	1	Kollo	eis. Rohr —	60	340	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
341	—	—	1	—	eis. Rohr —	18	341	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
342	—	—	1	—	eis. Rohr*) —	2,5	342	Duisburg	„	*) in Leinen.
343	—	—	2	Dosen	Rollmöpse —	8	343	Kirchenlamitz	Bayerische Stsb.	
344	—	—	33	—	Roststäbe —	165	344	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	
345	—	—	1	Bund	Rundeisen —	50	345	Ingelheim	Direktion Mainz	
346	—	—	1	„	Rundeisen —	50	346	Strassburg	Reichsbahn	
347	—	—	2	Stäbe	Rundstahl —	57,5	347	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	1	—	hölzerne Sackkarre —	—	348	Holzwickede	„	
349	—	—	1	Pack	leere Säcke —	9	349	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	

*) Bei einem Pack fand sich der Zettel: K. K. 899. Rheinzabern-Wanne i/W. Absender: Karl Keller, Neupfotz a/Rh.-Pfalz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
350	—	—	9	Pack	Säcke —	—	350	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
351	—	—	1	Blechflasche	Säure —	57	351	Leer	K. E.-D. Münster	
352	—	—	1	Korbflasche	Säure —	65	352	Düsseldorf-Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	Kollo	Servirtisch —	11	353	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
354	—	—	1	Pack	Sitzunterlagen aus Wachstuch	—	354	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
355	—	—	1	—	runde, eis. Scheibe —	6,5	355	Lübeck	Lübeck-Büchener	in Papier.
356	—	—	50	Stück	Schienenlaschen —	—	356	Dömitz F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
357	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	11,5	357	Plochingen	Württemberg. Stsb.	weiss.
358	—	—	1	Schliesskorb	— —	7	358	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
359	—	—	1	Pack	10 Schrauben, 4 Gummiringe	1,5	359	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
360	—	—	1	—	Schrubber (ohne Stiel)	0,5	360	Coburg	K. E.-D. Erfurt	Strassenbesen aus geschliss. Wurzeln.
361	—	—	1	—	Schubkarren —	41	361	Würzburg	Bayerische Stsb.	
362	—	—	1	Pack	Schuhe —	20	362	Bottrop S. Gep.-Abf.	K. E.-D. Essen	
363	—	—	1	—	eis. Schüppe —	2,5	363	Essen H. B.	„	
364	—	—	1	Pack	eis. Schüppen —	27,5	364	„	„	
365	—	—	1	Bund	2 Stäbe Stahl —	—	365	Ruhrort Rh.	„	
366	—	—	1	Stange	Stahl —	7	366	München Centr.	Bayerische Stsb.	
367	—	—	1	Bund	4 Stg. Stahl —	—	367	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
368	—	—	1	„	Stahlstäbe —	—	368	Holzwickede	„	
			1	Stange	Rundeisen —	—				ca. 2 m lang.
			1	lose	Eisenblechplatte —	—				ca. 50 u. 35 cm Quadrat.
369	—	—	1	Bund	eis. Stangen —	36	369	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
370	—	—	1	Kollo	eis. Stangen (1 m lang)	13	370	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
372	—	—	1	—	Stocheisen —	13	372	Aachen	K. E.-D. Köln	
373	—	—	1	Bund	Stiele —	26	373	Köln-Gereon	„	
374	—	—	3	—	lebende Tauben —	—	374	München Centr.	Bayerische Stsb.	
375	—	—	1	Bund	Taue —	—	375	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
376	—	—	1	Wagen	Theerpech —	—	376	Steele Nord	K. E.-D. Essen	Essen 81797.
377	—	—	4	—	eiserne Töpfe —	5	377	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
378	—	—	1	Blecheimer	Vaseline —	5	378	Wutha	K. E.-D. Erfurt	
379	—	—	1	—	Ventil —	—	379	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
380	—	—	1	—	Vogelkäfig —	9	380	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
381	—	—	1	Wagen	? —	—	381	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	Bsl. 13129.
382	—	—	1	Pack	2 Wagenachsen —	15	382	Eilgutabf. Mainz	Direktion Mainz	
			1	Kollo	Ventilstück —					
383	—	—	1	—	Waschkessel —	4	383	Aachen	K. E.-D. Köln	
384	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	14	384	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
385	—	—	1	Pack	Zollstöcke —	2,5	385	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A M E	541	1	Bund	Stahl —	44	1	Mannheim	Badische Stsb.	
2	B N	153	1	Kiste	Eisentheile —	10	2	Berlin Anh. Bf.	K. E.-D. Berlin	
3	C R	—	1	„	fr. Gurken —	19	3	Halle a. Saale (Eilgut-Abf.)	K. E.-D. Halle a/S.	
4	D M G	—	1	—	Winde —	24	4	Berlin Anh. Bf. (Güter-Abf.)	K. E.-D. Berlin	
5	E	1	1	Kiste	Barometertheile —	7	5	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
6	E E //	125	1	—	Maschinentheil —	11	6	Magdeburg-Buckau	„	
7	F	76, 101	2	Ballen	bunte Baumwollabfälle	158, 244	7	Leipzig Magdeburger Bf. (Güter-Abf.)	K. E.-D. Halle a/S.	
8	F H	235	1	—	Syrupstonne —	30	8	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
9	G B	4	1	Pack	25 Stuhlsitze —	12	9	Aschersleben	„	
10	H	7756	1	Sack	Stärke —	50	10	Magdeburg H.	„	
11	H F	—	1	Bund	Ofendeckel —	10	11	Mannheim	Badische Stsb.	
12	H Z O	5	1	Reisekorb	Kleider —	40,5	12	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
13	J H	427	1	Fass	leer —	30	13	Radolfzell	Badische Stsb.	
14	J J Co	1370	1	Ballen	Bindfaden —	10,5	14	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
15	K R	1980	1	Fass	(Oel?) —	200	15	Pforzheim	Badische Stsb.	
16	O K	32	1	Kiste	leer —	13	16	„	„	
17	T	754, 1054	2	Kisten	gef. —	—	17	Heidelberg	„	
18	T 3 5	—	1	Theerfass	leer —	33	18	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
19	T B B H	—	1	Fass	leer —	7	19	Mannheim	Badische Stsb.	
20	W	90460	1	Kiste	Fenstervorhänge aus Leinwand	4	20	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
21	Kochelbräu	5938	1	Fass	leer —	24	21	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
22	Pilsener Genossenschaftsbrauerei	2216	1	Fass	leer —	28	22	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
23	F W uJ Freudenstadt	—	1	leerer Verschlag	Badewannen von Holz	—	23	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
24	Sechseck	6576	1	Korb	leer —	3	24	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
25	× roth	—	1	Pack	leere Säcke, gebr. —	24	25	Ortrand	K. E.-D. Halle a/S.	
26	—	—	1	Sack	Bettfedern —	3	26	Mannheim	Badische Stsb.	
27	—	—	1	—	hölzerne Doppelleiter	12	27	Basel	"	
28	—	—	1	Kollo	Eisentheile —	10	28	Nienburg a/Saale	K. E.-D. Magdeburg	
29	—	—	1 1	Kiste Bund	Eisenwaaren —	168	29	Pforzheim	Badische Stsb.	
30	—	—	1	Fass	leer —	33	30	Werder	K. E.-D. Berlin	
31	—	—	20	Säcke	Gips —	1400	31	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
32	—	—	1	—	brauner Handkoffer, leer	—	32	Braunschweig Gepäck	"	
33	—	—	2 2	Stück "	eis. Rohre m. Anker eis. Schraubenschlüssel	9	33	Bernburg	"	
34	—	—	2	—	leere, alte, gebrauchte Petroleumfässer	—	34	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
35	—	—	1	—	Stück eines Planes —	—	35	Calbe a/Saale	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
36	—	—	2	—	Rädchen —	16	36	Heidelberg	Badische Stsb.	
37	—	—	6	—	eis. Röhren —	240	37	Pforzheim	"	
38	—	—	1	Pack	Schrauben —	11	38	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
39	—	—	25	—	Stricke —	—	39	Blumenberg	"	
40	—	—	1	Bund	Waschklammern —	0,75	40	Eilsleben	"	
41	—	—	1	—	Wiegelmesser —	1	41	Kirnach	Badische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. Juli Vorm. gemeldet.

Nr. 14. Berlin, am 28. Juli 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	5642	1	Kiste	polirte Holzbrettchen	34	1	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
2	A D	1032	1	Bund	Glascylinder	3	2	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
3	A R	20468	1	Kiste	Waschbehälter u. 2 Teller	15,5	3	Hannover	K. E.-D. Hannover	
4	B	1000 305	1	—	Stuhl	2	4	Güterverw. Mannheim	Direktion Mainz	Mannheim bezettelt.
5	B O	242	1	—	Oelfass, leer	36	5	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
6	B S	15461	1	Kiste	Sämereien	13	6	Mühlhausen i. Thür.	K. E.-D. Erfurt	
7	B St J G	—	3	—	Rohrmuttern	1	7	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
8	C	—	1	Pack	6 leere Körbe	24	8	Breitingen	Sächsische Stsb.	Breitingen bez.
9	C B C	1834	2	Kolli	Stahlwalzen	75	9	Pforzheim	Badische Stsb.	
10	C D	20	1	Koffer	leer	15	10	Naumburg a. d. S.	K. E.-D. Erfurt	
11	C P S	3589	1	Ballot	Litzen	24,5	11	München Centr.	Bayerische Stsb.	
12	D	—	8	Tafeln	Schwarzblech	39	12	Ulm	Württemberg. Stsb.	
13	D E S F	1224/6	2	Fässer	leer	60	13	Warburg	K. E.-D. Cassel	
14	D G A	6398/99 6401, 6410	4	Kisten	leer	152	14	Dresden-A. G. V.	Sächsische Stsb.	
15	D G M	2300	1	Fass	leer	21	15	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	E	9303	1	Kübel	Käse	183	16	München Centr.	Bayerische Stsb.	
17	E B	34/35	—	—	eis. Oefen	135	17	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
18	E K	8415	1	—	eiserne Welle	405	18	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
19	E O E	—	1	Pack	2 leere Salatkörbe	21	19	Dresden-A. G. V.	Sächsische Stsb.	
20	E P	—	2	—	Transmissionsstangen m. Gelenkköpfen	?	20	Kahla S. A.	K. E.-D. Erfurt	eine Stange 4,30 m, die andere 2,90 m lg.
21	E V	3427	1	Kiste	Schraubenschlüssel	157	21	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
22	E W	510	1	Sack	Holzkämme	39	22	Kreuznach	Direktion Mainz	
23	F	—	1	Bund	Hohlringe aus Blech	5	23	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
24	F 22	640	1	Ball.	Webwaaren	15	24	Mühlhausen i. Thür.	K. E.-D. Erfurt	
25	F A L	506	1	—	Rohrstuhl	—	25	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
26	F R	5495	1	Fass	leer	14	26	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
27	F S	4476 4359	2	Fässer	alt, leer	74	27	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
28	F S C	43652	1	Ballen	Tuch	21	28	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
29	F W	—	1	—	Kette	—	29	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
30	G	1	1	Fass	leer	24	30	Westend	K. E.-D. Berlin	
31	G	2105 41 48 58 59	4	—	Guss	44	31	Düsseldorf-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
32	G A D	1795	1	Kiste	Porzellanwaaren	68	32	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
33	G B J	5990	1	Ballot	Baumwollstoff	17	33	Ulm	Württemberg. Stsb.	farbig.
34	G D S	891	1	Kiste	Eisenwaaren	?	34	Güterverw. Mannheim	Direktion Mainz	Käferthal Wohlgel. bezettelt.
35	G G	159	1	Pack	2 Eimer	—	35	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
36	G G	7131 7133 7137/8	4	Kisten	Glas	717	36	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
37	G H	6970	1	Kiste	leer	16	37	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
38	G H O	2250/51	2	Eisenfässer	anschein. Benzin	836	38	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
39	G L	9882	1	Kiste	Vasen	36	39	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
40	H	11/18	3	Ballen	Häute	107	40	München Südbf.		
41	H & Co.	6549	1	Kiste	leer	35	41	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
42	H D N	1263	1	Korb	Eier —	44	42	Düsseldorf Hauptbahnhof	K. E.-D. Elberfeld	
43	H G	—	5	Pack	Kartoffelhacken —	50	43	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
44	H G	304	1	Fass	? —	197	44	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
45	H G	637	1	—	Treibbrett zum Schleifstein	—	45	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchener	
46	H H	142	1 / 2	Gebund / Pack	Rohr — / Gasrohre —	118 / 80	46	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	H H	461	1	Kiste	gefüllt —	69	47	Görlitz	K. E.-D. Breslau	beschr.: Wien.
48	H K	32	1	Sack	leere Säcke —	6	48	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
49	H K	8081	1	Ballen	Leder —	45	49	Güterverw. Mannheim	Direktion Mainz	Mannheim bezettelt.
50	H K	3379	1	Kiste	leer —	12	50	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
51	H L	840	1	Fass	Kognak —	115	51	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	Hn	88158 oder 38188	2	—	hölzerne Rungen —	—	52	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
53	H W	—	1	Koffer	Effekten —	23	53	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Math. Solcher & Söhne, Wien.
54	J A	—	2	Kisten	gusseis. Verzierung —	74	54	Beckum	K. E. D. Hannover	
55	J B	30 und 1375/77	1	Kiste	? —	30,5	55	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
56	J D	25	1	"	Gehwerk zum Musikwerk	21	56	Reetz	K. E.-D. Bromberg	
57	J K	1065	1	Pack	Spankörbchen —	4,5	57	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	J M	8	1	—	leere Kiste —	14	58	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
59	J P	2522	1	Kiste	Cigarren —	20	59	München Centr.	Bayerische Stsb.	
60	J S	591	1	Ballot	Flanell —	22	60	"	"	
61	J S	732 d	1	Verschlag	Sägen —	48	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	J W	—	1	Fass	leer —	—	62	Frankfurt a/M. Eilg. H. P. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
63	K	299	1	Kollo	Eisenwaaren —	3	63	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
64	K	901	1	Kiste	Lockenscheeren —	25	64	Mannheim	Badische Stsb.	
65	K	6524 8129	2	Fässer	leer —	78	65	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
66	K & Co.	870	1	Ballen	Leinen —	49,5	66	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
67	K & C	5839	1	Fass	leer —	7	67	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
68	K & C	80018	1	Stange	Eisen —	16	68	Gera (Reuss) pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
69	K Q	6079	1	Fass	gefüllt —	55	69	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	K S	—	1	—	Kette, 10 m lg. —	—	70	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
71	L	10	1	Korb	? —	45	71	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
72	L F M	4182	1	Ballot	gef. —	32	72	Pforzheim	Badische Stsb.	
73	L J	18	1	Korb	Salat —	62	73	Auerbach i/V. unt. Bhf.	Sächsische Stsb.	Auerbach beschr. (verkauft).
74	M	178	4	—	Stahlreifen —	17	74	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
75	M H	2571	1	Kiste	leer —	—	75	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	M K	12246	1	"	Kordel —	38	76	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
77	M R	303	1	"	Schnittwaaren —	35	77	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
78	M R	605	1	"	? —	20	78	Wiesenburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	M S	547	1	Korb	Eisenwaaren —	14	79	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
80	M V	323	1	Pack	Peitschenstöcke —	30	80	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Mit Steuerbegleitschein I Nr. 482.
81	N	15	1	Kiste	gefüllt —	100	81	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	v. Rothenstein, London bezettelt.
82	N H	688	1	Ballen	Leder —	52	82	Mühlhausen i. Thür.	K. E.-D. Erfurt	
83	O B	I	—	—	je 1 Seil, Reitel, Anband	—	83	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
84	O H	50	1	Kiste	Bandwaaren —	107	84	Leipzig M. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
85	O R / G M N	9205/6 / 28/29	4	—	leere Kübel —	50	85	Bretten	Württemberg. Stsb.	
86	Pl B	521	1	Packet	2 Spiegel mit zertrümmerten Gläsern	—	86	Stendal	K. E.-D. Hannover	
87	P W	—	1	Kette	— —	—	87	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
88	P W	503	4	Bunde	Krampen —	65	88	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
89	R A V	3845/46	2	Fässer	leer —	14	89	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
90	R M	—	1	Fischfass	leer, gebr. —	53	90	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
91	R W	9380	1	Kiste	eis. Schrauben —	45	91	Lauterbach (Hessen)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	S	1/4	4 / 4 / 1	Stück / " / Bund	Bratröhren — / Platten — / Ringe —	124	92	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Waltershausen.
93	S C	10	1	Sack	Wollwaaren —	37	93	Schladern	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
94	S C M A	8170	1	Kiste	kleine Metallösen —	13,5	94	Teutschenthal	K. E.-D. Halle a/S.	
95	S H	—	1	Sack	leere Säcke —	—	95	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	S M C	3292	1	Kiste	Kaffeeschrot —	55	96	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
97	S S	962	1	"	Pflaumen —	12,5	97	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

*) Alte Bezettelung: „Nord-Allemagne via Jeumont 20/4.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
98	S S	4044	1	Kiste	Flaschenwein —	17	98	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
99	T G G	44	1	Fass	anscheinend Seife —	?	99	Königswusterhausen	K. E.-D. Berlin	
100	T T	39	1	—	guter Privatplan —	47	100	Magdeburg H	K. E.-D. Magdeburg	
101	T W S	351	1	Ballen	Tabakrippen —	35	101	Schieder	K. E.-D. Hannover	
102	V W	560	1	Kiste	unbekannt —	23	102	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
103	V	—	1	Stück	Stabeisen —	36	103	Güterabf. Darmstadt	Direktion Mainz	3,57 m lang, 6 cm breit, 2 cm stark.
104	W	—	1	Kolli	Eisenplatte —	4	104	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
105	W	—	3	Sack	leere Säcke —	150	105	Derneburg	K. E.-D. Hannover	
106	W	I/III	3	Pack	leere Säcke —	82	106	Berlin Nordbahnh.	K. E.-D. Berlin	
107	W	70	1	Korb	Kartoffeln —	40	107	Dinkelsbühl	Bayerische Stsb.	
108	W H	—	1	—	durchlochte Platte —	10	108	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
109	W K	4	1	Kiste	3 leere Kisten —	14	109	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
110	W K	1218	1	„	leer —	43	110	Grünhain	Sächsische Stsb.	
111	W L	—	1	Bund	Eisen —	22	111	Lörrach	Badische Stsb.	
112	W K	5360	1	Kiste	Porzellan —	89	112	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Wiesenburg beschr.
113	X	—	1	Bund	Ofenplatten —	18	113	Wilkau	Sächsische Stsb.	
114	X X	478	1	Kiste	— —	114	114	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
115	Baedorf	1112	1	Bierfass	leer —	18	115	Krefeld	K. E.-D. Köln	
116	Brennabor	—	1	—	Tandem —	—	116	Burg Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
117	Carl Diel	722	1	Fass	leer —	30	117	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	Dornap-Hahnerfurth	—	4	Sack	Kochsalz —	—	118	Dornap-Hahnerfurth	K. E.-D. Elberfeld	
119	J. Erlwein	—	1	Korb	Kirschen —	38	119	Amberg	Bayerische Stsb.	
120	Gröbers	2	1	—	Decke —	—	120	Gröbers	K. E.-D. Halle a/S.	K. E.-D. Magdb
121	Frau Major v. Hard	—	1	Schachtel	? —	1,5	121	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
122	Helios	4203	1	Kiste	Lampenglocken —	77	122	Düsseldorf-Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
123	B. Höhr	3	1	—	Metallblock —	35	123	Höhr-Grenzhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	Frau Elise Klothe, Meissen, Wittichstr. 5	—	1	Korb	unbekannt —	54	124	Thorn H.	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
125	R. König	11342	1	Kiste	leer —	7	125	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
126	Lindenau in Ostpreussen A.	2	1	Koffer	Wäsche —	22	126	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
127	W E D Oesterau	539	1	Kiste	Eisentheile —	12	127	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
128	Ingenieur Schügen	—	1	—	Reisekorb —	14	128	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
129	Victoria-Brauerei	1017	1	Fass	leer —	16	129	Altona	K. E.-D. Altona	
130	Kuchasski, Charlottenburg	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	130	Seesen	K. E.-D. Cassel	
131	Leipzig M.	Gep.-Sch. 428	1	—	brauner Handkoffer	10	131	—	K. E.-D. Halle a/S.	
132	Leipzig M.	Gep.-Sch. 126	1	—	brauner Holzkoffer —	35	132	—	„	
					C. Güter m. Numm. bez.					
133	/// weiss	—	15	—	eiserne Plattensiebe	1892	133	Znin	K. E.-D. Bromberg	
134	—	VII	1	—	Kette —	—	134	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	10 m lang.
135	—	13	4	—	Stränge —	—	135	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
136	—	16	1	Kiste	Würfelzucker —	28	136	Marktbibart	Bayerische Stsb.	
137	—	26	1	—	Dachfenster —	5	137	Hof	„	
138	—	72	1	—	Reisekorb mit Segeltuch überzogen	—	138	Gepäckabf. Kreiensen	K. E.-D. Cassel	bez. Cassel / Kreiensen.
139	—	75	1	Korb	Kirschen —	6,5	139	Aue	Sächsische Stsb.	
140	—	98	1	unverpackt	Fahrrad —	?	140	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
141	—	143	1	—	Gepäckstück —	—	141	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	389	1	Korb	unbekannt —	36	142	Zoppot	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
143	Anhängezettel	842, 845	2	Packleinen	Fahrräder —	—	143	Frankfurt a/M. H. P. B. Gepäck	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
144	weiss —	1993	2	—	eiserne Röhren —	208	144	Stolp	K. E.-D. Danzig	

*) Damenrad Marke Askane, Herrenrad Spree-Athen.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
145	—	3504	1	Bund	Flacheisen —	107	145	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
146	—	5630	1	Kiste	Maschinentheile —	33	146	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	mit Leipzig beschr.
147	—	5701	1	„	Margarine —	18	147	Immelborn	„	gestempelt: Margarine.
148	—	6807	1	„	leer —	43	148	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
149	—	9661	1	—	eiserner Behälter —	42	149	Niederschöneweide	„	
150	—	26418	1	Wagen	Kohlen —	—	150	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
151		1568	1	Kiste	leer —	23	151	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
152	HK	739	1	Pack	façonirte Pappdeckel	—	152	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	H M M	140	1	Kiste	geraspelte Kokosnuss	76	153	Bentheim	Holländische E.	seit 4. April d. J.
154	HP	556	1	„	leer —	40	154	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
155		18	1	Korbblechflasche	leer —	5	155	Siegen	„	
156	br. &	10288/89	2	Fässer	Farbe —	666	156	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
157	roth	—	1	—	Eisentheil —	—	157	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
158	roth	—	2	Bund	10 St. □-Eisen, 5—6 m lang	48	158	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
159	blau	—	2	Stangen	Flacheisen, 5 m lang	10	159	„	„	
160	grün	—	1	Kiste	Hufnägel —	12	160	„	„	
161	weiss	×	1	—	gusseis. Rohr —	65	161	Gera (Reuss) pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	50 cm lg., 45 cm Durchmesser.
162	weiss	+	3	—	eis. Rohre, 1,5 m lg. —	10	162	Eisenach	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
163	—	—	1	Kollo	10 Stück Ausklopfer	1	163	Stolp	K. E.-D. Danzig	
164	—	—	1	—	Bindekette, 12 m lg. —	?	164	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	bez.: K. K. St. B.
165	—	—	3	Tafeln	Blech, anscheinend kleine Thüren	3,5	165	Isenbüttel	K. E.-D. Hannover	
166	—	—	1	Blechfass	leer —	—	166	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
167	—	—	1	lose	Bremsleitung —	—	167	Bruck	K. E.-D. Magdeburg	
168	—	—	1	—	Brett von Kiefernholz (4 m lang, 0,24 m breit)	—	168	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
169	—	—	2	—	Bügeleisenstähle —	—	169	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
170	—	—	1	neuer, brauner Lederkoffer mit braunem Segeltuchüberzug	1 Karton mit 6 Stück Handschuhen, 10 Stück Oberhemden etc.	23	170	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
171	—	—	15	—	Dachfenster —	—	171	Düren	K. E.-D. Köln	
172	—	—	1	Sack	Decke —	7	172	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173	—	—	2	—	Deckel zu Herdringen	0,5	173	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
174	—	—	9	Stück	Eckeisen —	80	174	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
175	—	—	2	Stangen	Eisen mit Löchern —	19	175	Pausa	Sächsische Stsb.	
176	—	—	1	Tafel	verzinktes Eisenblech	16	176	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
177	—	—	2	Stück	Eisenblechtheile —	2,5	177	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	1	Partie	Eisenplatten —	—	178	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	aus Wag. 21141 Bn entladen.
179	—	—	1	—	Eisenrohr —	—	179	Altena	K. E.-D. Elberfeld	4,3 m lang.
180	—	—	1	Bund	6 Stück Eisenrohre —	54	180	Bingerbrück	Direktion Mainz	
181	—	—	1	—	Eisenstab —	0,5	181	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
182	—	—	1	Pack	2 Eisentheile —	10	182	Döbeln	Sächsische Stsb.	ansch. Nietenzieher.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
183	—	—	1	—	Fahrrad —	26	183	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
184	—	—	1	—	Fahrrad Marke Beckmann, Beklebung Köln	—	184	Gepäckabfertigung Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
185	—	—	1	Fass	leer —	57	185	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb	209 l.
186	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	7	186	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
187	—	—	1	—	eiserner Fuss —	20	187	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
188	—	—	2	—	Futterschneidmaschinenmesser	15	188	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
189	—	—	1	Pack	eis. Gardinenhaken	8,5	189	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
190	—	—	1	—	verzinktes Gasrohr	5	190	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	3 m lang.
191	—	—	2 1 1	Koffer Hutkoffer Handtasche	Gepäck —	153	191	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
192	—	—	1	Bund	Gusswaaren —	34,5	192	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	brauner Handkoffer	— —	14,5	193	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	beklebt: von Coblenz M Nr. 84.
194	—	—	1	—	braunlederne Handtasche	3	194	Gepäckabfertigung Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	4	—	Holzgestelle —	—	195	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
196	—	—	12	—	Holzgitter —	48	196	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	—	kleiner Holzkoffer —	—	197	Obercassel b/Bonn	K. E.-D. Köln	
198	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	—	198	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
199	—	—	1	„	Holzschuhe —	—	199	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
200	—	—	—	—	3 Paar Holzschuhe	4	200	Hameln	K. E.-D. Hannover	
201	—	—	1	Steige	30 Hühner —	—	201	Ulm	Württemberg. Stsb.	verkauft.
202	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	36	202	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	anscheinend Privatgut.
203	—	—	1	Kette	— —	—	203	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
204	—	—	1	—	roth u. weiss gestreiftes Keilkissen	2	204	Biendorf	K. E.-D. Magdeburg	
205	—	—	1	—	Kinderwagenverdeck	2	205	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
206	—	—	1	—	Kinderwagenverdeck mit grünem Vorhang	—	206	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
207	—	—	1	Korb	Kirschen —	6	207	Nürnberg Centrb	Bayerische Stsb.	
208	—	—	1	„	Kirschen —	14,5	208	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
209	—	—	1	Kiste*)	— —	10	209	Geltendorf	Bayerische Stsb.	*) mit Vorhängschloss.
210	—	—	1	Korb (Rohrgeflecht)	Kleider u. Bücher —	16	210	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	—	—	1	Reisekorb	Kleider u. Wäsche —	40	211	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
212	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Kleidung —	22,5	212	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
213	—	—	1	Koffer (grau)	— —	—	213	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck 3/2. Celle/Kiel.
214	—	—	1	Sack	Kohlrabi —	20	214	Werdau	Sächsische Stsb.	
215	—	—	1	Korb	— —	21	215	(Gep.-Abf.) Hamburg-Klosterth.	K. E.-D. Altona	*)
216	—	—	1	Stück	Krahnkette —	—	216	Warburg	K. E.-D. Cassel	
217	—	—	1	—	eis. Krahnkette —	48	217	Lübeck	Lübeck-Büchener	10 m lang.
218	—	—	1	Ballen	Kuhhäute (Leder) —	70	218	Lengerich	K. E.-D. Münster	
219	—	—	1	—	Lagerkasten —	—	219	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	—	—	1	—	Latirbaum —	—	220	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1 78	Bund Stück	Latten —	—	221	Hagen-Eckesey	„	
222	—	—	1	Pack	gusseis. Maschinentheil	15	222	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	—	—	3	ohne	hölzerne Maurereimer (2 neue, 1 alter)	9	223	Elsenau	K. E.-D. Bromberg	
224	—	—	1	Ballen	Matten —	82	224	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
225	—	—	1	Bund	altes Messing —	55	225	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
226	—	—	1	—	Milchkannendeckel —	—	226	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
227	—	—	1	Kolli	Obertheil zu einem Garderobenständer	2	227	Bremen	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	—	leeres Oelfass	—	228	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	9	Stück	Ofenringe —	—	229	Schlitz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	—	—	1	loses	Ofentheil —	9,5	229	Mücke	„	
230	—	—	5	—	Ofentheile —	4,5	230	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
231	—	—	1 1	Pack „	Papier graue Düten	25	231	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
232	—	—	1	—	leeres Petroleumfass	39	232	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
233	—	—	1	—	eiserne Platte —	44	238	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	

*) Gepäckbekl.: Nr. 197 Bad Nauheim/Hambg.-Klosterthor.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
234	—	—	8	Bund	Polsterwerg —	100	234	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
235	—	—	1	Pack in Leinwand	Portièrenstange —	1,5	235	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
236	—	—	1	—	Pumpenschwengel —	5	236	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	3 Holzleisten über dem Deckel u. ein Kunstschloss.
237	—	—	1	—	brauner Reisekoffer —	34	237	—	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	1	Bund	5 Rodehacken —	11	238	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
239	—	—	1	Stück	Roheisen —	98	239	Dülken	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	—	Eis. Rohr mit Holzgriff	11	240	Bremen	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	1	—	Rohrstuhl —	—	241	Giessen	K. E.-D. Frankfrt. a/M.	
242	—	—	1	—	eiserne Rolle (wie Skizze)	4	242	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
243	—	—	1	—	Roststab —	4	243	Marburg	K. E.-D. Cassel	
244	—	—	11	Stück	Roststäbe —	11	244	Soest	„	
245	—	—	1	Stab	Rundeisen —	52	245	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
246	—	—	6	Stäbe	Rundeisen —	14	246	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
247	—	—	1	Sack	leere Säcke —	12	247	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	Davon 1 Sack mit einer alten Bez. E. S. 153.
248	—	—	1	—	Sackkarren —	37	248	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
249	—	—	1	Sack	Samen —	—	249	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	1	Paar	Schafbockhörner —	—	250	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
251	—	—	1	Korb	eiserne Scheiben —	89	251	Grossenbaum	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	—	runde, gusseiserne, durchlöcherte Scheibe (anscheinend als Seiher zu einer Brauereieinrichtung gehörig)	—	252	Eberbach	Badische Stsb.	
253	—	—	1	Pack	Schrauben —	23	253	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	2	—	vernickelte Schraubenschlüssel	0 2	254	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	ansch. Fahrradschraubenschlüssel.
255	—	—	1	—	Schraubstock —	39,5	255	Gotha	„	
256	—	—	1	Bund	2 hölzerne Stangen, 7 eiserne Stangen	5,5	256	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
257	—	—	1	Korb	Steingut —	24	257	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M	
258	—	—	1	Pack	Stiele —	23	258	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	—	—	Taue —	29	259	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
260	—	—	1	—	eiserner Träger —	51	260	Offenbach	K. E.-D. Frankfrt. a/M.	
261	—	—	1	mit Holzwolle umwickelt	gusseis. Triebrad —	114	261	Schladern	„	6 Speichen u. 1,50 m Durchmesser.
262	—	—	1	Rolle	Tuch —	—	262	Linz	K. E.-D. Köln	
263	—	—	1	Verschlag	Untertheil eines Ofens	134	263	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
264	—	—	1	—	Viehgitter —	9	264	Kiel	K. E.-D. Altona	
265	—	—	1	Bund	Vorhangstangen —	4	265	Krozingen	Badische Stsb.	
266	—	—	1	Sack	Wäsche —	34	266	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
267	—	—	1	Bund	Weiden —	11,5	267	Redwitz a. d. Rodach	Bayerische Stsb.	
268	—	—	1	Sack	Werkzeug —	8	268	Weiden	„	
269	—	—	1	Pack	3 Stück Winkeleisen —	10	269	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	Bund	Ziereisen —	52	270	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	

Berichtigung.

Im Anzeiger überzähliger Güter Nr. 13 vom 11. Juli d. J. hat die lfd. Nr. 208 zu lauten:

Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
00	17912	1	Fass	leer —	50	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Mainz-Berlin bezettelt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 5. August Vorm. gemeldet.

Nr. 15. | Berlin, am 11. August 1900. | Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.						
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:						
1	A	211	20	Körbe	Weichsel	—	105	1	München Centr.	Bayerische Stsb.	
2	A	580	8	"	Weichsel	—	70	2	"	"	
3	weiss A	—	9	—	Roststäbe	—	88	3	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
4	A B	1342	1	Bierfass	leer	—	—	4	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
5	A B B	2520	1	"	leer	—	—	5	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	A B F	193/23	2	Säcke	Rinde	—	55	6	Benfeld	Reichsbahn	
7	A G	—	1	Korb	leer	—	0,5	7	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
8	A G	8570	1	Kiste	leer	—	99	8	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
9	A M	10	1	Fass	Syrup	—	?	9	Strassburg	Reichsbahn	
10	A M	8849	1	Kiste	alte Kleider u. Betten		22	10	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
11	A R	2512	1	"	Spielwaaren	—	58	11	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
12	A S	2911	1	"	leer	—	57	12	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
13	A Z	4800	1	Sack	Samen	—	32	13	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
14	B	2	1	Käfig	Hühner	—	26	14	Herne	K. E.-D. Essen	
15	B	6	1	Kiste	Galanteriewaaren	—	62	15	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
16	B	200	1	Ballen	Futterstoff u. Baumwollwaaren		10	16	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
17	B	901	1	Kiste	Holzwaaren	—	2	17	Moers	K. E.-D. Köln	
18	B A C	38095	1	"	?	—	46	18	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
19	B B	1249	1	Fass	leer	—	—	19	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
20	B & C	—	2	Rollen	Papier	—	32	20	Iserlohn	"	
21	B & Co.	9578	1	Kiste	Goldleisten	—	32	21	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
22	B E	610	1	—	Tragfeder	—	13	22	Duisburg	K. E.-D. Essen	
23	B H	21	1	Fass	leer	—	—	23	"	"	
24	B L	—	2	Kolli	Kochtöpfe	—	16	24	Lauterburg	Reichsbahn	
25	B L E	63	1	—	Wagendecke	—	40	25	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
26	B u. H	7091	1	Kiste	Wein	—	76,5	26	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
	M u. V	1900	1	Pack	Draht	—	62				
27	C A C	7065	1	Korbkanne	gefüllt	—	54	27	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
28	C A S	1181	1	Sack	Wetzhölzer	—	48	28	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
29	C B	2006	1	Ballen	Holzwaaren	—	22	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
30	C H S	1181	1	Ballen	grobe Holzwaaren	—	48	30	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
31	C K	1/4	4	Pack	Hackenstiele	—	118	31	Allendorf a/W.-Sooden	K. E.-D. Cassel	
32	C K	2829	1	Ballen	Papier	—	72	32	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
33	C K	6548	1	Kollo	Nähmaschine	—	55	33	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
34	C L	286	1	Ballen	Webewaaren	—	52	34	"	"	
35	C M	17	1	Korbflasche	Himbeersyrup	—	8	35	Köln-Gereon	"	
36	C S	415	1	Kiste	Butter	—	42	36	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
37	C V	16	1	Petroleumfass	leer	—	—	37	Radeberg	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
38	C W	11589	1	—	Kindersportwagen	—	18	38	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
39	D S	1	1	Ballen	Haare	—	83	39	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
40	D S	1748	1	Pack	Holzwaaren	—	4	40	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
41	D S V	4743	1	Kiste	?	—	—	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	E	19	1	Sack	Emballage	—	50	42	Zeitz	Sächsische Stsb.	
43	E B	253	1	Kübel	Butter	—	28	43	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	versteigert.
44	E B	842	1	Kiste	Teigwaaren	—	16	44	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
45	E C	31	1	Stange	Stahl	—	4	45	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
46	E C B	6334	1	Kiste	Schreibwaaren	—	12	46	Herne	K. E.-D. Essen	
47	E C C	566	1	Korbflasche	Essig	—	22,5	47	Strassburg	Reichsbahn	
48	E G	13228	1	Sack	Hanfsamen	—	99	48	Wanne	K. E.-D. Essen	
49	El	16078	—	—	Chamottesteine	—	—	49	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
50	E M	1112	1	Ballen	Leder	—	19	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	E S	4838	1	"	Tapeten	—	17	51	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
52	F	2	1	Sack	Rüben	—	—	52	Herford	K. E.-D. Hannover	
53	F	5124	1	Pack	Eisenwaaren	—	10	53	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	F	3907	1	Kiste	leer —	28,5	54	Minden	K. E.-D. Hannover	
55	F B	56	1	„	leer —	—	55	Dorsten	K. E.-D. Essen	
56	F B	16276	1	„	Zuckerwaaren —	31	56	Znin	K. E.-D. Bromberg	
57	F E	404/06 407/09	3 3	Stück Bunde	Decken — Latten —	—	57	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
58	F E	1655	1	Cylinder	ansch. Säure —	—	58	Hörde	K. E.-D. Essen	
59	F E G	8205	1	Korb	Eisentheile —	94	59	Wülfel	K. E. D. Hannover	
60	F K	—	1	Pack	alte Hämmer —	12	60	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	50 cm lang, 30 cm breit, 15 mm dick.
61	F K	8464	1	Stück	Eisenplatte —	—	61	Neviges	„	
61	F L	1872	1	Verschlag	Holzwaaren —	24	61	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
62	F S	871	1	Ballen	Riemen —	55	62	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
63	G B	1	1	Pack	Körbe —	19	63	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
64	G B C	210	1	Kollo	Stahl —	25	64	Diedenhofen	Reichsbahn	
65	Mit blauer Schrift G. B. T.	—	1	Oelfass	leer, gebraucht —	31	65	Soldau	K. E.-D. Danzig	
66	G D	2089	1	Korb	Eisenwaaren —	74	66	Regensburg	Bayerische Stsb.	
67	G D	54948	1	Kiste	Ziegelsteine —	98	67	Althegnenberg	„	
68	G E	—	11	—	eis. Schienen für Kippwagen	—	68	Duisburg	K. E.-D. Essen	
69	G H	3483	1	Rolle in Papier	Wachstuch —	12,5	69	Münster	K. E.-D. Münster	
70	G H	13700	1	Kiste	? —	29	70	Wanne	K. E.-D. Essen	
71	G J R	1	1	„	dünne Stäbchen —	69	71	Othfresen	K. E.-D. Hannover	
72	G P	7117	1	Rolle	Papier —	60	72	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Heidenheim.
73	G S	25/28	1	—	1 Tisch, 1 Bank, 2 Stühle	—	73	Loslau	K. E.-D. Kattowitz	bez. Breslau-Loslau.
74	G S	1276	1	Kiste	Spielwaaren —	75	74	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
75	G S	2854	1	„	Waffeln —	22,5	75	Augsburg	Bayerische Stsb.	
76	G S M	5223	1	„	Glas —	74	76	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
77	G W	8613	1	„	Gummischläuche —	46	77	„	„	
78	G W jr. G W jr.	67 107	2	Kolli	Gusstheile —	90 22	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
79	H	—	1	Sack	Rettige —	50	79	Nürnberg Centrb.	Bayerische Stsb.	
80	H A B	1710	1	Fass	leer —	—	80	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
81	H C	243	1	Sack	Leder —	50	81	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
82	H D	—	1	Fass	leer —	52	82	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
83	H E	—	1	Korb	Kirschen —	7	83	Hannover	K. E.-D. Hannover	
84	H G	—	1	„	Kirschen —	13,5	84	„	„	
85	H H	—	6	Kolli	leere Körbe —	42	85	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
86	H H	36	8	Bunde	Hackenstiele —	160	86	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
87	H H	252	1	Kiste	leer —	23	87	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
88	H H M	552	1	Fass	leer —	—	88	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
89	H K	696	1	Kiste	leer —	—	89	Altona	K. E.-D. Altona	
90	H M S	20924	1	Pack	9 Stück Eisen —	12	90	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
91	H S	6	1	Kiste	Stahlwaaren —	13	91	Emmerich	„	
92	H S	415	1	„	Butter —	42	92	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
93	H T	858	1	„	Glaswaaren —	55	93	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
94	H T C S A L C	343 9558 4202	1 1 1	„ „ „	leer — Pappwaaren — Glas- und Blechwaaren	29 51 43	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	H W S	—	1	Pack	Waschbretter —	11	95	Duisburg	K. E.-D. Essen	beschr.: Borkum.
96	J	269	1	Kiste	anscheinend Aepfelwein	17	96	Emden	K. E.-D. Münster	
97	J	917	1	Pack	Eisenwaaren —	3	97	Nippes N. B.	K. E.-D. Köln	
98	J F	3	1	Sack	Lumpen —	27	98	Kiel	K. E.-D. Altona	
99	J F	21/23	3	—	eis. Zahnräder —	15	99	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
100	J G A	9351	1	Pack	Kreissäge —	34	100	Altona	K. E.-D. Altona	
101	J G H	9258	1	Kiste	leer —	55	101	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
102	J J	4890	1	„	Blechwaaren —	55,5	102	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
103	J M	2674	1	„	leere Weinflaschen —	54	103	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
104	J P	485	3	Bunde	Kupferrohre —	152	104	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
105	J W	—	1	Korb	Bohnen —	12	105	Hof	Bayerische Stsb.	
106	K	—	1	—	Kaminthür —	—	106	Biebrich Rh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Eisenberg.
107	K	—	4	Säcke	Kleider und Betten —	65	107	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
108	K	—	1	—	eiserne Platte —	33	108	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Szt. György-Myslowitz.
109	K	5	1	Korb	Stachelbeeren —	6	109	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
110	K B	102	1	Kiste	gefüllt —	91	110	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
111	K & Cie.	160	1	Päckchen	Schlösser —	0,5	111	Amorbach	Bayerische Stsb.	
112	K F B	6450	1	Sack	Hundekuchen —	50	112	Grossenlüder	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	K L	— —	1 1	— —	Schaufel — Mulde —	—	113	Spandau	K. E.-D. Berlin	
114	K P	—	1	Fass	leer —	20	114	Düren	K. E.-D. Köln	
115	R S	96	1	Korb	leere Blechflaschen —	4	115	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
116	L	98	1	Ballen	Tuchabfälle —	100	116	Weidenau	„	
117	L	2115	1	Ballot	Flanell —	40	117	München Centr.	Bayerische Stsb.	
118	L C	594	1	Stange (Welle)	Stahl —	—	118	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	L F	42	1	Korb	leere Blechflaschen —	15	119	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
120	L K	—	2	Kisten	Nudeln —	32	120	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
121	L H	1/20	20	„	leer —	585	121	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	beztt.: Papenburg (Hannover).
122	L P	280/81	2	„	? —	215	122	Papenburg	K. E.-D. Münster	
123	L K	5	1	Sack	? —	30	123	Kiel	K. E.-D. Altona	
124	M	—	1	„	Kraut —	30	124	Colditz	Sächsische Stsb.	Colditz beschr.
125	M / M	3 15800 / 4 15826	2	Kolli	Eisentheile —	50	125	Lübeck	Lübeck-Büchener	
126	M A	145	1	Weinfass	leer —	21	126	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
127	M B	21 a	1	Pack	Messingwaaren —	1	127	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
128	M H	1922	1	Kiste	Käse —	19	128	Wanne	K. E-D. Essen	
129	M H B M	II	1	—	Kette —	—	129	Bevensen	K. E.-D. Hannover	
130	M K	—	1	Korb	Obst —	10	130	Hof	Bayerische Stsb.	
131	M K	131	1	Kiste	leer —	24	131	München Centr.	„	
132	M M	—	1	Korb	Birnen —	?	132	„	„	
133	M S	—	1	Sack	Samen —	98	133	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
134	M S	36	3	Körbe	Pflaumen —	24	134	Altenburg	Sächsische Stsb.	verkauft.
135	M S	1028	1	Kiste	Butter —	23,5	135	Herne	K. E.-D. Essen	
136	N G	1167	1	„	Seife —	39	136	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
137	N H	50	1	„	Kaffeeessenz —	22	137	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	mit Erfurt beschr.
138	O / —	— / —	2 / 2	— / —	Bienenkörbe — / Häckselmaschinentheile	8 / 12	138	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
139	O	II	1	Kiste	alte Sachen —	8	139	Ostritz	Sächsische Stsb.	
140	O K	11003	1	„	Kaffee —	—	140	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
141	O S	1832	1	„	Lakritz —	77	141	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
142	O Sh	—	1	Sack	Kohlen —	102	142	Mothern	Reichsbahn	
143	P	1	1	Fass	Thran —	—	143	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
144	P H	—	1	—	Feuertopf mit Roster	—	144	Herne	„	
145	P H	1648	1	Kiste	Tabak —	12	145	Essen Nord	„	
146	P K S od. M S	4864	1	Bll.	Tabak —	84	146	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
147	R	—	1	—	Mülleimer —	2	147	Düsseldorf-Derendorf	K. E-D. Elberfeld	
148	R	4767	1	Fass	ansch. Farbe —	—	148	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
149	R B	1014	1	„	Glaswaaren —	61	149	Soest	K. E.-D. Cassel	
150	R F A	86	1	Kiste	Packstroh —	—	150	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
151	R F & P Z	8480	1	Fass	leer, gebraucht —	—	151	Soldau	K. E.-D. Danzig	
152	R H	1398	1	Kiste	Glas und Porzellan	55	152	Harburg	K. E.-D. Altona	
153	R U	6	1	Pack	20 Stck. graue Pappen	26	153	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	70 × 100 cm.
154	S	67432	1	Ballon	Chemikalien —	73	154	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
155	S B	5870	1	Fass	anscheinend Wein —	137	155	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
156	S C	12119	1	Ballen	Tabak —	82	156	Flöha	Sächsische Stsb.	beschr.: München C.B.-Bremen.
157	S H G	1283/84	2	Kisten	? —	76	157	Bremen	K. E.-D. Hannover	
158	S M	1005	1	Verschlag	Holzwaaren —	39	158	Strassburg	Reichsbahn	
159	S M C	3165	1	Kiste	leer —	13	159	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
160	S S	—	1	„	leer —	38	160	Breslau Odth.	„	
161	St	—	1	Korb	Kirschen —	13	161	Annaberg	Sächsische Stsb.	verkauft.
162	S W S	2703	1	„	Eisenwaaren —	131	162	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
163	T	101	2	Pack	1 Bettstelle —	31	163	Haspe	„	
164	J H	3251	1	Kiste	Packheu —	45	164	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
165	T P	3863	1	„	leer —	15	165	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Aurich Vorsicht.
166	T S	—	1	„	frische Gurken —	16	166	Aurich	K. E.-D. Münster	
167	V C	—	1	Koffer	? —	23	167	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
168	V E	1935	1	Kiste	leer —	32	168	Neuulm	Bayerische Stsb.	
169	W	9	1	„	Materialwaaren —	13	169	Herne	K. E.-D. Essen	
170	W B	6536	1	„	leer —	27	170	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
171	W C	72	1	Ballen	Papier —	60	171	Herne	K. E.-D. Essen	
172	W D B	49	1	Fass	gefüllt —	50,5	172	Engers	K. E.-D. Köln	
173	W G	1600/01	2	Bund	Bleirohre —	75	173	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
174	W E	1121	1	—	Maschinentragfeder —	—	174	Heissen	K. E.-D. Essen	
175	W E	7471/72	2	Ballen	Federn —	78	175	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	beschr.: Grossheidorn b/Wunstorf.
176	W St	—	1	Korb	Kirschen —	14	176	Wilkau	Sächsische Stsb.	verkauft.
177	W St	—	4	—	eis. Bremsklötze —	—	177	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
178	W W	7613	1	Fass	Branntwein —	237	178	Essen Nord	„	
179	Z	—	2	Tafeln	Blech —	66	179	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
180	Z G	91	1	eis. Fass	leer —	47	180	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
181	Adam Opel Rüsselsheim	—	1	—	Fahrrad —	20	181	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.

*) Adler mit Krone an der einen Kiste, die andere 2 Täubchen als Fabrikmarke.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
182	A F Frankfurt a/M.	281	1	Ballen	Hemden, Schürzen etc.	—	182	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
183	Arienheller Sprudel Dreikönigsquelle	—	14	Stück	leere, gebrauchte ½-Flaschen	5	183	Norden	K. E.-D. Münster	
184	C B Solingen	I	1	Fass	leer —	43	184	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
185	Den. Haag	—	1	—	Fahrradgestell —	20	185	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
186	Dominium Gollassowitz	—	1	—	leere Milchkanne —	10	186	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
187	Dr. Brudzinski	—	1 1	Koffer Kiste	? — ? —	—	187	Kattowitz	„	bezettelt: Paris-Granica.
188	E S Hilden	3	1	Ballen	Kattuntücher —	86	188	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
189	Fortifikation	62	1	Kollo	leere Taubenkörbe —	8	189	Solingen	„	
190	H C Bässwitz	—	1	Pack	Brennereigeräthe —	10	190	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
191	H. Busch	—	1	Gebinde	leer —	10	191	Kiel	K. E.-D. Altona	
192	Heimkehr Kohlturterbrücke	3	3	Kolli	leere Taubenkörbe —	24	192	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
193	Helmuth	—	1	—	Viehgitter —	—	193	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	Hilden Düsseldorf	—	1	—	Pultstuhl —	—	194	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
195	Leopold Edderitz	37	1	—	Decke —	30	195	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
196	Mr. Dorsheimer, Langasterpa, Nordamerika. „Ausfuhrgut". „All stampt P D" „Germany" „Moselwein 1897 Treiser"	—	1	Kiste	12 Flaschen Weisswein	—	196	Westerhausen	K. E.-D. Münster	am 9/7. d. J. zwischen Wissingen u. Westerhausen im Eisenbahngraben gefunden.
197	Oberstleutnant Steinecker Weimar	—	1	Korb	gefüllt —	14	197	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
198	Odol	—	6/10	Kisten	leer —	—	198	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
199	Pils. Genoss.-Br.	—	1	Fass	leer —	34	199	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
199	Rhein. Kohlensäure-Syndicat	55922	1	Cylinder	? —	34	199	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
200	Sonnenschein Essen	—	1	Ballen	Aufnehmer —	4	200	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
201	Station Gronau	—	2	Kübel	Seife —	65	201	Gronau	K. E.-D. Münster	*)
202	Stendal	—	1	Ladung	52 Stück Schienen, 12 m lang. Prägung „Union 1900"	—	202	Stendal	K. E.-D. Hannover	Ha 37151.
203	Valentin Sojewitz	—	1	Koffer	? —	40	203	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
204	W M Birmingham	756	1	Kiste	— —	75	204	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.					
204	—	1	1	—	Satzkiste —	36	204	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
205	roth	I	1	—	Gasrohr, 5 m lg. —	3	205	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
206	roth	II	—	—	Flacheisen —	28	206	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
207	IIII gelb	—	1	Bund	Rundstahl —	36	207	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
208	—	6	1	Koffer	Kleider —	63	208	Tölz	Bayerische Stsb.	
209	blau III III	—	1	—	Eisenrohr —	?	209	Wernshausen	K. E.-D. Erfurt	5 m lg., mit Sauger.
210	—	21	1	Beutel	Eisentheile —	5	210	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
211	(weiss)	22	1	—	Ofentheil —	16	211	Strassburg	Reichsbahn	
212	—	27 u. 32	2	Pack	Häute —	55	212	München Centr.	Bayerische Stsb.	
213	—	50	1	Korb	Kartoffeln —	42	213	Rosenheim	„	
214	—	59	1	Petrol.-Fass	leer —	35	214	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	

*) Beschr.: Station Gronau. Alte Beklebung: von Hemelingen nach Lingen 26/5.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
215	—	150	1	Sack	Zwiebel —	50	215	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
216	—	218	1	Koffer	leer —	14	216	Danzig	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
217	—	1000	1	Korb	Birnen —	8	217	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	von München.
218	—	3000	1	Kistchen	Metallspäne —	15	218	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	7644	10	Kolli	Pflugschaare —	45	219	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
220	—	8033	1	—	Kesselplatte —	—	220	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	8536	1	Fass	leer —	10	221	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
222	—	9248	2	Kolli	kleine Sägen —	?	222	Strassburg	Reichsbahn	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
223	B C (umrahmt)	25188	1	Sack	? —	10	223	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	bschr. Dortmund.
224	⋋ roth	—	1	Kollo	Maschinentheil —	26	224	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
225	roth ⋋	—	1	„	grober Eisenguss —	14	225	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
226	(rothes Kreuz)	—	1	Sack	alte Tücher —	21	226	Strassburg	Reichsbahn	
227	+ weisser Strich	—	9	Bund	93 eis. Räder*) —	130	227	Lübeck	Lübeck-Büchener	(*) etwa 10 cm Durchmesser.
					E. Güter ohne Bezeichn.					
228	—	—	1	—	emaill. Abflussbecken	10	228	Hamm	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	Ballen	Asbest —	13	229	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
230	—	—	1	—	Bahnschwelle —	1	230	Annaberg	K. E.-D. Kattowitz	
231	—	—	1	—	verz. Behälter —	25	231	Duisburg	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	—	eis. Bett —	—	232	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	—	—	1	—	Bettpfosten von rohem Buchenholz	26	233	Soltau	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	9	—	Bierfässer, leer —	—	234	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	—	Bindekette —	—	235	Stolberg	K. E.-D. Köln	
236	—	—	1	Pack	Binsen bezw. Rohrstühle	—	236	Herne	K. E.-D. Essen	
237	—	—	2	—	Blechkannen, leer —	5	237	Fürth	Bayerische Stsb.	
238	—	—	1	—	Blechmarke mit Nummern	1	238	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
239	—	—	1	Pack	3 Platten Bleiguss —	53	239	Coblenz	K. E.-D. Köln	
240	—	—	34	—	Bretter —	143	240	Dollnstein	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
241	—	—	1	—	eichenes Brett —	22	241	Brumath	Reichsbahn	
242	—	—	1	Stück	Brett —	—	242	Friedheim	K. E.-D. Bromberg	schmal und
243	—	—	4	„	Bretter (Kistenbretter)	?	243	Ballstädt	K. E.-D. Erfurt	schwach.
244	—	—	14	—	Brieftaubenkobel, leer	182	244	Fürth	Bayerische Stsb.	
245	—	—	1	Korb	Butter —	22	245	Metz Eilg.	Reichsbahn	
246	—	—	1	„	Butter —	15	246	Nordhausen Eilgut	K. E.-D. Cassel	
247	—	—	1	Kollo	anscheinend gusseis. Deckel zu einem Zaunpfahle, 17 cm lang	4	247	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
248	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	10	248	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
249	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	—	249	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
250	—	—	1	Pack	Drahtseile —	15	250	Wanne	„	
251	—	—	2	Stäbe	Eisen —	11	251	Goch	K. E.-D. Köln	
252	—	—	1	Stange	Eisen —	17	252	Diedenhofen	Reichsbahn	
253	—	—	2	Stück	Eisen —	6	253	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
254	—	—	1	—	☐-Eisen —	42	254	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	1,20 m lg.,
255	—	—	2	Kolli	∠-Eisen —	38	255	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	6/6 cm stark.
256	—	—	1	—	U-Eisen —	9	256	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	3,56 m lang.
257	—	—	1	—	Eisenbahnschwelle von kiefern. Holz, 2,50 m lang, 0,23 m breit	—	257	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
258	—	—	1	—	altes verrostet. Eisenblechrohr	?	258	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
259	—	—	1	Stück	dreieck. Eisenblech	7,5	259	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
260	—	—	1	Kollo	Eisenringe —	—	260	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	3	—	alte Eisenrohre —	10,5	261	Dorsten	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	Kollo	gebogener runder Eisenstab	20	262	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
263	—	—	1	Ladung	180 Eisenstäbe —	—	263	Marten	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 57097.
264	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	23	264	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
265	—	—	1	Stück	Eisentheil —	—	265	Dauenhof	K. E.-D. Altona	
266	—	—	1	Bund	Eisentheile —	42	266	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	4	Säcke	Erbsen u. Bohnen —	120	267	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	Wagen Essen
268	—	—	1	Ladung	Erz —	—	268	Oberhausen	„	40913.
269	—	—	1	—	Fahrrad —	?	269	Plaue Gep.-A.	K. E.-D. Erfurt	
270	—	—	1	—	Fahrradlaterne —	—	270	Rheine	K. E.-D. Münster	seit 11./7.
271	—	—	1	—	Fahrradsattel —	—	271	Hannover	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
234	—	—	8	Bund	Polsterwerg —	100	234	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
235	—	—	1	Pack in Leinwand	Portièrenstange —	1,5	235	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
236	—	—	1	—	Pumpenschwengel —	5	236	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	3 Holzleisten über dem Deckel u. ein Kunstschloss.
237	—	—	1	—	brauner Reisekoffer —	34	237	—	K. E.-D. Hannover	
238	—	—	1	Bund	5 Rodehacken —	11	238	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
239	—	—	1	Stück	Roheisen —	98	239	Dülken	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	—	Eis. Rohr mit Holzgriff	11	240	Bremen	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	1	—	Rohrstuhl —	—	241	Giessen	K. E.-D. Frankfrt. a/M.	
242	—	—	1	—	eiserne Rolle (wie Skizze)	4	242	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
243	—	—	1	—	Roststab —	4	243	Marburg	K. E.-D. Cassel	
244	—	—	11	Stück	Roststäbe —	11	244	Soest	„	
245	—	—	1	Stab	Rundeisen —	52	245	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
246	—	—	6	Stäbe	Rundeisen —	14	246	Uerdingen	K. E.-D. Köln	Davon 1 Sack mit einer alten Bez. E. S. 153.
247	—	—	1	Sack	leere Säcke —	12	247	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
248	—	—	1	—	Sackkarren —	37	248	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
249	—	—	1	Sack	Samen —	—	249	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	1	Paar	Schafbockhörner —	—	250	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
251	—	—	1	Korb	eiserne Scheiben —	89	251	Grossenbaum	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	—	1	—	runde, gusseiserne, durchlöcherte Scheibe (anscheinend als Seiher zu einer Brauereieinrichtung gehörig)	—	252	Eberbach	Badische Stsb.	
253	—	—	1	Pack	Schrauben —	23	253	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	2	—	vernickelte Schraubenschlüssel	0 2	254	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	ansch. Fahrradschraubenschlüssel.
255	—	—	1	—	Schraubstock —	39,5	255	Gotha	„	
256	—	—	1	Bund	2 hölzerne Stangen, 7 eiserne Stangen	5,5	256	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
257	—	—	1	Korb	Steingut —	24	257	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M	
258	—	—	1	Pack	Stiele —	23	258	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	—	—	Taue —	29	259	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
260	—	—	1	—	eiserner Träger —	51	260	Offenbach	K.E.-D. Frankfrt. a/M.	
261	—	—	1	mit Holzwolle umwickelt	gusseis. Triebrad —	114	261	Schladern	„	6 Speichen u. 1,50 m Durchmesser.
262	—	—	1	Rolle	Tuch —	—	262	Linz	K. E.-D. Köln	
263	—	—	1	Verschlag	Untertheil eines Ofens	134	263	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
264	—	—	1	—	Viehgitter —	9	264	Kiel	K. E.-D. Altona	
265	—	—	1	Bund	Vorhangstangen —	4	265	Krozingen	Badische Stsb.	
266	—	—	1	Sack	Wäsche —	34	266	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
267	—	—	1	Bund	Weiden —	11,5	267	Redwitz a. d. Rodach	Bayerische Stsb.	
268	—	—	1	Sack	Werkzeug —	8	268	Weiden	„	
269	—	—	1	Pack	3 Stück Winkeleisen —	10	269	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	Bund	Ziereisen —	52	270	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	

Berichtigung.

Im Anzeiger überzähliger Güter Nr. 13 vom 11. Juli d. J. hat die lfd. Nr. 208 zu lauten:

{ 00 }	17912	1	Fass	leer —	50	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Mainz-Berlin bezettelt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 5. August Vorm. gemeldet.

Nr. 15. Berlin, am 11. August 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	211	20	Körbe	Weichsel	—	105	1	München Centr.	Bayerische Stsb.	
2	A	580	8	„	Weichsel	—	70	2	„	„	
3	weiss A	—	9	—	Roststäbe	—	88	3	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
4	A B	1342	1	Bierfass	leer	—	—	4	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
5	A B B	2520	1	„	leer	—	—	5	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	A B F	193 / 23	2	Säcke	Rinde	—	55	6	Benfeld	Reichsbahn	
7	A G	—	1	Korb	leer	—	0,5	7	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
8	A G	8570	1	Kiste	leer	—	99	8	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
9	A M	10	1	Fass	Syrup	—	?	9	Strassburg	Reichsbahn	
10	A M	8849	1	Kiste	alte Kleider u. Betten		22	10	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
11	A R	2512	1	„	Spielwaaren	—	58	11	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
12	A S	2911	1	„	leer	—	57	12	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
13	A Z	4800	1	Sack	Samen	—	32	13	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
14	B	2	1	Käfig	Hühner	—	26	14	Herne	K. E.-D. Essen	
15	B	6	1	Kiste	Galanteriewaaren	—	62	15	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
16	B	200	1	Ballen	Futterstoff u. Baumwollwaaren		10	16	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
17	B	901	1	Kiste	Holzwaaren	—	2	17	Moers	K. E.-D. Köln	
18	B A C	38095	1	„	?	—	46	18	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
19	B B	1249	1	Fass	leer	—	—	19	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
20	B & C	—	2	Rollen	Papier	—	32	20	Iserlohn	„	
21	B & Co.	9578	1	Kiste	Goldleisten	—	32	21	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
22	B E	610	1	—	Tragfeder	—	13	22	Duisburg	K. E.-D. Essen	
23	B H	21	1	Fass	leer	—	—	23	„	„	
24	B L	—	2	Kolli	Kochtöpfe	—	16	24	Lauterburg	Reichsbahn	
25	B L E	63	1	—	Wagendecke	—	40	25	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
26	B u. H	7091	1	Kiste	Wein	—	76,5	26	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
	M u. V	1900	1	Pack	Draht	—	62				
27	C A C	7065	1	Korbkanne	gefüllt	—	54	27	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
28	C A S	1181	1	Sack	Wetzhölzer	—	48	28	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
29	C B	2006	1	Ballen	Holzwaaren	—	22	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
30	C H S	1181	1	Ballen	grobe Holzwaaren	—	48	30	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
31	C K	1/4	4	Pack	Hackenstiele	—	118	31	Allendorf a/W.-Sooden	K. E.-D. Cassel	
32	C K	2329	1	Ballen	Papier	—	72	32	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
33	C K	6548	1	Kollo	Nähmaschine	—	55	33	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
34	C L	286	1	Ballen	Webewaaren	—	52	34	„	„	
35	C M	17	1	Korbflasche	Himbeersyrup	—	8	35	Köln-Gereon		
36	C S	415	1	Kiste	Butter	—	42	36	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
37	C V	16	1	Petroleumfass	leer	—	—	37	Radeberg	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
38	C W	11589	1	—	Kindersportwagen	—	18	38	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
39	D S	1	1	Ballen	Haare	—	33	39	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
40	D S	1748	1	Pack	Holzwaaren	—	4	40	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
41	D S V	4743	1	Kiste	?	—	—	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	E	19	1	Sack	Emballage	—	50	42	Zeitz	Sächsische Stsb.	
43	E B	253	1	Kübel	Butter	—	28	43	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	versteigert.
44	E B	842	1	Kiste	Teigwaaren	—	16	44	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
45	E C	31	1	Stange	Stahl	—	4	45	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
46	E C B	6334	1	Kiste	Schreibwaaren	—	12	46	Herne	K. E.-D. Essen	
47	E C C	566	1	Korbflasche	Essig	—	22,5	47	Strassburg	Reichsbahn	
48	E G	13228	1	Sack	Hanfsamen	—	99	48	Wanne	K. E.-D. Essen	
49	El	16078	—	—	Chamottesteine	—	—	49	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
50	E M	1112	1	Ballen	Leder	—	19	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	E S	4838	1	„	Tapeten	—	17	51	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
52	F	2	1	Sack	Rüben	—	—	52	Herford	K. E.-D. Hannover	
53	F	5124	1	Pack	Eisenwaaren	—	10	53	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	F	3907	1	Kiste	leer	28,5	54	Minden	K. E.-D. Hannover	
55	F B	56	1	„	leer	—	55	Dorsten	K. E.-D. Essen	
56	F B	16276	1	„	Zuckerwaaren	31	56	Znin	K. E.-D. Bromberg	
57	F E	404/06 407/09	3 3	Stück Bunde	Decken Latten	—	57	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
58	F E	1655	1	Cylinder	ansch. Säure	—	58	Hörde	K. E.-D. Essen	
59	F E G	8205	1	Korb	Eisentheile	94	59	Wülfel	K. E. D. Hannover	
60	F K	—	1	Pack	alte Hämmer	12	60	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
61	F K	8464	1	Stück	Eisenplatte	—	61	Neviges	„	50 cm lang, 30 cm breit, 15 mm dick.
61	F L	1872	1	Verschlag	Holzwaaren	24	61	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
62	F S	871	1	Ballen	Riemen	55	62	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
63	G B	1	1	Pack	Körbe	19	63	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
64	G B C	210	1	Kollo	Stahl	25	64	Diedenhofen	Reichsbahn	
65	Mit blauer Schrift G. B. T.	—	1	Oelfass	leer, gebraucht	31	65	Soldau	K. E.-D. Danzig	
66	G D	2089	1	Korb	Eisenwaaren	74	66	Regensburg	Bayerische Stsb.	
67	G D	54948	1	Kiste	Ziegelsteine	98	67	Althegnenberg	„	
68	G E	—	11	—	eis. Schienen für Kippwagen	—	68	Duisburg	K. E.-D. Essen	
69	G H	3483	1	Rolle in Papier	Wachstuch	12,5	69	Münster	K. E.-D. Münster	
70	G H	13700	1	Kiste	?	29	70	Wanne	K. E.-D. Essen	
71	G J R	1	1	„	dünne Stäbchen	69	71	Othfresen	K. E.-D. Hannover	
72	G P	7117	1	Rolle	Papier	60	72	Frkfrt. a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Heidenheim.
73	G S	25/28	1	—	1 Tisch, 1 Bank, 2 Stühle	—	73	Loslau	K. E.-D. Kattowitz	bez. Breslau-Loslau.
74	G S	1276	1	Kiste	Spielwaaren	75	74	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
75	G S	2854	1	„	Waffeln	22,5	75	Augsburg	Bayerische Stsb.	
76	G S M	5223	1	„	Glas	74	76	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
77	G W	8613	1	„	Gummischläuche	46	77	„	„	
78	G W jr. G W jr.	67 107	2	Kolli	Gusstheile	90 22	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
79	H	—	1	Sack	Rettige	50	79	Nürnberg Centrb.	Bayerische Stsb.	
80	H A B	1710	1	Fass	leer	—	80	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
81	H C	243	1	Sack	Leder	50	81	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
82	H D	—	1	Fass	leer	52	82	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
83	H E	—	1	Korb	Kirschen	7	83	Hannover	K. E.-D. Hannover	
84	H G	—	1	„	Kirschen	13,5	84	„	„	
85	H H	—	6	Kolli	leere Körbe	42	85	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
86	H H	36	8	Bunde	Hackenstiele	160	86	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
87	H H	252	1	Kiste	leer	23	87	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
88	H H M	552	1	Fass	leer	—	88	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
89	H K	696	1	Kiste	leer	—	89	Altona	K. E.-D. Altona	
90	H M S	20924	1	Pack	9 Stück Eisen	12	90	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
91	H S	6	1	Kiste	Stahlwaaren	13	91	Emmerich	„	
92	H S	415	1	„	Butter	42	92	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
93	H T	858	1	„	Glaswaaren	55	93	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
94	H T C S A L C	343 9558 4202	1 1 1	„ „ „	leer Pappwaaren Glas- und Blechwaaren	29 51 43	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	H W S	—	1	Pack	Waschbretter	11	95	Duisburg	K. E.-D. Essen	
96	J	269	1	Kiste	anscheinend Aepfelwein	17	96	Emden	K. E.-D. Münster	beschr.: Borkum.
97	J	917	1	Pack	Eisenwaaren	3	97	Nippes N. B.	K. E.-D. Köln	
98	J F	3	1	Sack	Lumpen	27	98	Kiel	K. E.-D. Altona	
99	J F	21/23	3	—	eis. Zahnräder	15	99	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
100	J G A	9351	1	Pack	Kreissäge	34	100	Altona	K. E.-D. Altona	
101	J G H	9258	1	Kiste	leer	55	101	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
102	J J	4890	1	„	Blechwaaren	55,5	102	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
103	J M	2674	1	„	leere Weinflaschen	54	103	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
104	J P	485	3	Bunde	Kupferrohre	152	104	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
105	J W	—	1	Korb	Bohnen	12	105	Hof	Bayerische Stsb.	
106	K	—	1	—	Kaminthür	—	106	Biebrich Rh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Eisenberg.
107	K	—	4	Säcke	Kleider und Betten	65	107	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
108	K	—	1	—	eiserne Platte	33	108	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
109	K	5	1	Korb	Stachelbeeren	6	109	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt: Szt. György-Myslowitz.
110	K B	102	1	Kiste	gefüllt	91	110	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
111	K & Cie.	160	1	Päckchen	Schlösser	0,5	111	Amorbach	Bayerische Stsb.	
112	K F B	6450	1	Sack	Hundekuchen	50	112	Grossenlüder	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	K L	— —	1 1	— —	Schaufel Mulde	—	113	Spandau	K. E.-D. Berlin	
114	K P	—	1	Fass	leer	20	114	Düren	K. E.-D. Köln	
115	R S	96	1	Korb	leere Blechflaschen	4	115	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
116	L	98	1	Ballen	Tuchabfälle	100	116	Weidenau	„	
117	L	2115	1	Ballot	Flanell	40	117	München Centr.	Bayerische Stsb.	
118	L C	594	1	Stange (Welle)	Stahl	—	118	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	L F	42	1	Korb	leere Blechflaschen	15	119	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
120	L K	—	2	Kisten	Nudeln —	32	120	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
121	L H	1/20	20	„	leer —	585	121	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	beztt.: Papenburg (Hannover).
122	L P	280/81	2	„	? —	215	122	Papenburg	K. E.-D. Münster	
128	L K	5	1	Sack	? —	30	123	Kiel	K. E.-D. Altona	
124	M	—	1	„	Kraut —	30	124	Colditz	Sächsische Stsb.	Colditz beschr.
125	M / M	3 15800 / 4 15826	2	Kolli	Eisentheile —	50	125	Lübeck	Lübeck-Büchener	
126	M A	145	1	Weinfass	leer —	21	126	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
127	M B	21 a	1	Pack	Messingwaaren —	1	127	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
128	M H	1922	1	Kiste	Käse —	19	128	Wanne	K. E-D. Essen	
129	M H B M	II	1	—	Kette —	—	129	Bevensen	K. E.-D. Hannover	
130	M K	—	1	Korb	Obst —	10	130	Hof	Bayerische Stsb.	
131	M K	131	1	Kiste	leer —	24	131	München Centr.	„	
132	M M	—	1	Korb	Birnen —	?	132	„	„	
133	M S	—	1	Sack	Samen —	98	133	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
134	M S	36	3	Körbe	Pflaumen —	24	134	Altenburg	Sächsische Stsb.	verkauft.
135	M S	1028	1	Kiste	Butter —	23,5	135	Herne	K. E.-D. Essen	
136	N G	1167	1	„	Seife —	39	136	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	mit Erfurt beschr.
137	N H	50	1	„	Kaffeeessenz —	22	137	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
138	O	—	2	—	Bienenkörbe	8	138	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
	—	—	2	—	Häckselmaschinentheile	12				
189	O	II	1	Kiste	alte Sachen —	8	139	Ostritz	Sächsische Stsb.	
140	O K	11003	1	„	Kaffee —	—	140	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
141	O S	1832	1	„	Lakritz —	77	141	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
142	O Sh	—	1	Sack	Kohlen —	102	142	Mothern	Reichsbahn	
143	P	1	1	Fass	Thran —	—	143	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
144	P H	—	1	—	Feuertopf mit Roster	—	144	Herne	„	
145	P H	1648	1	Kiste	Tabak —	12	145	Essen Nord	„	
146	P K S od. M S	4864	1	Bll.	Tabak —	84	146	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
147	R	—	1	—	Mülleimer —	2	147	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
148	R	4767	1	Fass	ansch. Farbe —	—	148	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
149	R B	1014	1	„	Glaswaaren —	61	149	Soest	K. E.-D. Cassel	
150	R F A	86	1	Kiste	Packstroh —	—	150	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
151	R F & P Z	8480	1	Fass	leer, gebraucht —	—	151	Soldau	K. E.-D. Danzig	
152	R H	1398	1	Kiste	Glas und Porzellan	55	152	Harburg	K. E.-D. Altona	
153	R U	6	1	Pack	20 Stck. graue Pappen	26	153	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	70 × 100 cm.
154	S	67432	1	Ballon	Chemikalien —	73	154	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
155	S B	5870	1	Fass	anscheinend Wein —	137	155	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
156	S C	12119	1	Ballen	Tabak —	82	156	Flöha	Sächsische Stsb.	beschr.: München C.B.-Bremen.
157	S H G	1283/84	2	Kisten	? —	76	157	Bremen	K. E.-D. Hannover	
158	S M	1005	1	Verschlag	Holzwaaren —	39	158	Strassburg	Reichsbahn	
159	S M C	3165	1	Kiste	leer —	13	159	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
160	S S	—	1	„	leer —	38	160	Breslau Odth.	„	
161	St	—	1	Korb	Kirschen —	13	161	Annaberg	Sächsische Stsb.	verkauft.
162	S W S	2703	1	„	Eisenwaaren —	131	162	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
163	T	101	2	Pack	1 Bettstelle —	31	163	Haspe	„	
164	J H	3251	1	Kiste	Packheu —	45	164	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
165	T P	3863	1	„	leer —	15	165	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Aurich Vorsicht.
166	T S	—	1	„	frische Gurken —	16	166	Aurich	K. E.-D. Münster	
167	V C	—	1	Koffer	? —	23	167	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
168	V E	1935	1	Kiste	leer —	32	168	Neuulm	Bayerische Stsb.	
169	W	9	1	„	Materialwaaren —	13	169	Herne	K. E.-D. Essen	
170	W B	6536	1	„	leer —	27	170	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
171	W C	72	1	Ballen	Papier —	60	171	Herne	K. E.-D. Essen	
172	W D B	49	1	Fass	gefüllt —	50,5	172	Engers	K. E.-D. Köln	
173	W G	1600/01	2	Bund	Bleirohre —	75	173	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
174	W E	1121	1	—	Maschinentragfeder —	—	174	Heissen	K. E.-D. Essen	
175	W E	7471/72	2	Ballen	Federn —	78	175	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	beschr.: Grossheidorn b/Wunstorf.
176	W St	—	1	Korb	Kirschen —	14	176	Wilkau	Sächsische Stsb.	verkauft.
177	W St	—	4	—	eis. Bremsklötze —	—	177	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
178	W W	7613	1	Fass	Branntwein —	237	178	Essen Nord	„	
179	Z	—	2	Tafeln	Blech —	66	179	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
180	Z G	91	1	eis. Fass	leer —	47	180	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
181	Adam Opel Rüsselsheim	—	1	—	Fahrrad —	20	181	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.

*) Adler mit Krone an der einen Kiste, die andere 2 Täubchen als Fabrikmarke.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
182	A F Frankfurt a/M.	281	1	Ballen	Hemden, Schürzen etc.	—	182	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
183	Arienheller Sprudel Dreikönigsquelle	—	14	Stück	leere, gebrauchte ½-Flaschen	5	183	Norden	K. E.-D. Münster	
184	C B Solingen	I	1	Fass	leer —	43	184	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
185	Den. Haag	—	1	—	Fahrradgestell —	20	185	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
186	Dominium Gollassowitz	—	1	—	leere Milchkanne —	10	186	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
187	Dr. Brudzinski	—	1 1	Koffer Kiste	? — ? —	—	187	Kattowitz	"	bezettelt: Paris-Granica.
188	E S Hilden	3	1	Ballen	Kattuntücher —	86	188	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
189	Fortifikation	62	1	Kollo	leere Taubenkörbe —	8	189	Solingen	"	
190	H C Bässwitz	—	1	Pack	Brennereigeräthe —	10	190	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
191	H. Busch	—	1	Gebinde	leer —	10	191	Kiel	K. E.-D. Altona	
192	Heimkehr Kohlturterbrücke	3	3	Kolli	leere Taubenkörbe —	24	192	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
193	Helmuth	—	1	—	Viehgitter —	—	193	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	Hilden Düsseldorf	—	1	—	Pultstuhl —	—	194	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
195	Leopold Edderitz	37	1	—	Decke —	30	195	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
196	Mr. Dorsheimer, Langasterpa, Nordamerika. „Ausfuhrgut". „All stampt P D" „Germany" „Moselwein 1897 Treiser"	—	1	Kiste	12 Flaschen Weisswein	—	196	Westerhausen	K. E.-D. Münster	am 9/7. d. J. zwischen Wissingen u. Westerhausen im Eisenbahngraben gefunden.
197	Oberstleutnant Steinecker Weimar	—	1	Korb	gefüllt —	14	197	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
198	Odol	—	6/10	Kisten	leer —	—	198	Hilden	K. E.-D. Elberfeld	
199	Pils. Genoss.-Br.	—	1	Fass	leer —	34	199	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
199	Rhein. Kohlensäure-Syndicat	55922	1	Cylinder	? —	34	199	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
200	Sonnenschein Essen	—	1	Ballen	Aufnehmer —	4	200	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
201	Station Gronau	—	2	Kübel	Seife —	65	201	Gronau	K. E.-D. Münster	*)
202	Stendal	—	1	Ladung	52 Stück Schienen, 12 m lang. Prägung „Union 1900"	—	202	Stendal	K. E.-D. Hannover	Ha 37151.
203	Valentin Sojewitz	—	1	Koffer	? —	40	203	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
204	W M Birmingham	756	1	Kiste	— —	75	204	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.					
204	—	1	1	—	Satzkiste —	36	204	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
205	roth	I	1	—	Gasrohr, 5 m lg. —	3	205	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
206	roth	II	—	—	Flacheisen —	28	206	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
207	IIII gelb	—	1	Bund	Rundstahl —	36	207	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
208	—	6	1	Koffer	Kleider —	63	208	Tölz	Bayerische Stsb.	
209	blau III III	—	1	—	Eisenrohr —	?	209	Wernshausen	K. E.-D. Erfurt	5 m lg., mit Sauger.
210	—	21	1	Beutel	Eisentheile —	5	210	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
211	(weiss)	22	1	—	Ofentheil —	16	211	Strassburg	Reichsbahn	
212	—	27 u. 32	2	Pack	Häute —	55	212	München Centr.	Bayerische Stsb.	
213	—	50	1	Korb	Kartoffeln —	42	213	Rosenheim	"	
214	—	59	1	Petrol.-Fass	leer —	35	214	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	

*) Beschr.: Station Gronau. Alte Beklebung: von Hemelingen nach Lingen 26/5.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
215	—	150	1	Sack	Zwiebel —	50	215	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
216	—	218	1	Koffer	leer —	14	216	Danzig	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
217	—	1000	1	Korb	Birnen —	8	217	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	von München.
218	—	3000	1	Kistchen	Metallspäne —	15	218	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	7644	10	Kolli	Pflugschaare —	45	219	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
220	—	8033	1	—	Kesselplatte —	—	220	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	8536	1	Fass	leer —	10	221	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
222	—	9248	2	Kolli	kleine Sägen —	?	222	Strassburg	Reichsbahn	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
223	[B C]	25188	1	Sack	? —	10	223	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	bschr. Dortmund.
224	⨯ roth	—	1	Kollo	Maschinentheil —	26	224	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
225	roth ⨯	—	1	„	grober Eisenguss —	14	225	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
226	(rothes Kreuz)	—	1	Sack	alte Tücher —	21	226	Strassburg	Reichsbahn	
227	+ weisser Strich	—	9	Bund	93 eis. Räder*) —	130	227	Lübeck	Lübeck-Büchener	(*) etwa 10 cm Durchmesser.
					E. Güter ohne Bezeichn.					
228	—	—	1	—	emaill. Abflussbecken	10	228	Hamm	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	Ballen	Asbest —	13	229	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
230	—	—	1	—	Bahnschwelle —	1	230	Annaberg	K. E.-D. Kattowitz	
231	—	—	1	—	verz. Behälter —	25	231	Duisburg	K. E.-D. Essen	
232	—	—	1	—	eis. Bett —	—	232	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	—	—	1	—	Bettpfosten von rohem Buchenholz	26	233	Soltau	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	9	—	Bierfässer, leer —	—	234	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	—	Bindekette —	—	235	Stolberg	K. E.-D. Köln	
236	—	—	1	Pack	Binsen bezw. Rohrstühle	—	236	Herne	K. E.-D. Essen	
237	—	—	2	—	Blechkannen, leer —	5	237	Fürth	Bayerische Stsb.	
238	—	—	1	—	Blechmarke mit Nummern	1	238	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
239	—	—	1	Pack	3 Platten Bleiguss —	53	239	Coblenz	K. E.-D. Köln	
240	—	—	34	—	Bretter —	143	240	Dollnstein	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
241	—	—	1	—	eichenes Brett —	22	241	Brumath	Reichsbahn	
242	—	—	1	Stück	Brett —	—	242	Friedheim	K. E.-D. Bromberg	
243	—	—	4	„	Bretter (Kistenbretter)	?	243	Ballstädt	K. E.-D. Erfurt	schmal und schwach.
244	—	—	14	—	Brieftaubenkobel, leer	182	244	Fürth	Bayerische Stsb.	
245	—	—	1	Korb	Butter —	22	245	Metz Eilg.	Reichsbahn	
246	—	—	1	„	Butter —	15	246	Nordhausen Eilgut	K. E.-D. Cassel	
247	—	—	1	Kollo	anscheinend gusseis. Deckel zu einem Zaunpfahle, 17 cm lang	4	247	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
248	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	10	248	Dt. Avricourt	Reichsbahn	
249	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	—	249	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
250	—	—	1	Pack	Drahtseile —	15	250	Wanne	„	
251	—	—	2	Stäbe	Eisen —	11	251	Goch	K. E.-D. Köln	
252	—	—	1	Stange	Eisen —	17	252	Diedenhofen	Reichsbahn	
253	—	—	2	Stück	Eisen —	6	253	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
254	—	—	1	—	□-Eisen —	42	254	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	1,20 m lg., 6/6 cm stark.
255	—	—	2	Kolli	⊿-Eisen —	38	255	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	—	U-Eisen —	9	256	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	3,56 m lang.
257	—	—	1	—	Eisenbahnschwelle von kiefern. Holz, 2,50 m lang, 0,23 m breit	—	257	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
258	—	—	1	—	altes verrostet. Eisenblechrohr	?	258	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
259	—	—	1	Stück	dreieck. Eisenblech	7,5	259	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
260	—	—	1	Kollo	Eisenringe —	—	260	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	3	—	alte Eisenrohre —	10,5	261	Dorsten	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	Kollo	gebogener runder Eisenstab	20	262	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
263	—	—	1	Ladung	180 Eisenstäbe —	—	263	Marten	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 57097.
264	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	23	264	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
265	—	—	1	Stück	Eisentheil —	—	265	Dauenhof	K. E.-D. Altona	
266	—	—	1	Bund	Eisentheile —	42	266	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	4	Säcke	Erbsen u. Bohnen —	120	267	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
268	—	—	1	Ladung	Erz —	—	268	Oberhausen	„	Wagen Essen 40913.
269	—	—	1	—	Fahrrad —	?	269	Plaue Gep.-A.	K. E.-D. Erfurt	
270	—	—	1	—	Fahrradlaterne —	—	270	Rheine	K. E.-D. Münster	seit 11./7.
271	—	—	1	—	Fahrradsattel —	—	271	Hannover	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
272	—	—	1	Fass	leer —	—	272	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
273	—	—	1	„	leer —	32	273	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	„	leer —	30	274	Dollnstein	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
275	—	—	1	Rolle	hölz. Fassreifen —	2	275	Neuss	K. E.-D. Köln	
276	—	—	1	Pack	hölz. Fassreifen —	2	276	Krefeld	„	nach Durchfahrt eines Viehzuges auf der Strecke Flieden-Elm gefunden.
277	—	—	1	Ballen	Federbett —	5	277	Fundbüreau Köln	„	
278	—	—	1	—	lebend. Ferkel —	—	278	Flieden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
279	—	—	1	Eimer	Fett —	6,5	279	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	—	Feuertopf mit Roster —	14,5	280	Mülheim a/Rh.	„	
281	—	—	1	—	Feuerungsthür —	15	281	Finnentrop	„	
282	—	—	2	Kolli	Flacheisen —	—	282	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
283	—	—	18	Kisten	Flaschen —	720	283	Schiltigheim	Reichsbahn	
284	—	—	1	Bund	Flaschenzug mit Kette	12	284	Pirna	Sächsische Stsb.	
285	—	—	1	braun. Segeltuch-Plaid	Frauenkleider —	—	285	Frankfurt a/M. H.-P.-Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
286	—	—	1	viereckiger Schliesskorb	Feine Frauenkleider Visitkarten: Mrs. Kickwood	—	286	Frankfurt a/M. H.-P.-Bhf.	„	Gepäck.
287	—	—	1	Bund	Fusskratzer —	13	287	Strassburg	Reichsbahn	
288	—	—	1	Kiste	Futtertröge —	50	288	Fürth	Bayerische Stsb.	
289	—	—	1	—	Gasrohr —	2	289	Strassburg	Reichsbahn	
290	—	—	2	—	Gasrohre —	—	290	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	4,8 m lang, 3,3 m lang.
291	—	—	1	Eimer	Gelee —	13	291	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
292	—	—	1	—	rundes eis. Gestell —	19	292	Cassel Eilgut	K. E.-D. Cassel	
293	—	—	1	Ballen	Gewebe —	65	293	St. Avold	Reichsbahn	
294	—	—	1	—	Gleisstück —	17	294	Herlisheim a/Zorn	„	
295	—	—	1	Ladung	Grubenholz —	—	295	Wanne	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 67 740.
296	—	—	1	Korb	3 lebende Hähnchen —	—	296	Twistringen	K. E.-D. Münster	Verkauft.
297	—	—	11	Stück	eis. Haken —	39	297	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	roth angestr.
298	—	—	1	—	Handkarren —	—	298	Augsburg	Bayerische Stsb.	
299	—	—	1	—	braunlederne Handtasche	—	299	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
300	—	—	1	—	Handwinde von Holz —	—	300	Rauxel	K. E.-D. Essen	
301	—	—	1	—	seidener Herrenschirm	0,5	301	Köln G.	K. E.-D. Köln	
302	—	—	1	—	brauner Holzkoffer —	37	302	Neudietendorf Eilg. A.	K. E.-D. Erfurt	
303	—	—	1	Sack	Holzrollen —	50	303	Röschwoog	Reichsbahn	
304	—	—	2	—	lebende Hühner —	—	304	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
305	—	—	7	Stück	lebende junge Hühner	—	305	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
306	—	—	1	Käfig	41 lebende Hühner —	32	306	München Centbhf.	Bayerische Stsb.	
307	—	—	1	Stück	Isolator —	2	307	Harburg	K. E.-D. Altona	
308	—	—	1	„	Jauchpumpe —	18	308	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
309	—	—	1	Korb	Johannisbeeren —	23	309	Speldorf	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	Ballen	Kaffee —	21	310	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	1	—	Kammrad —	87	311	Nürnberg Centbhf.	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	312	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
313	—	—	1	Kollo	Kasten aus Eisenguss	30	313	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
314	—	—	1	—	eis. Kette —	36	314	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
315	—	—	1	Kollo	Kinderspielwagen —	4	315	Köln G.	K. E.-D. Köln	
316	—	—	1	Korb	Kirschen —	20	316	München Centbhf.	Bayerische Stsb.	
317	—	—	2	Säcke	alte Kleider —	30	317	Fürth	„	
318	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	44	318	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
319	—	—	1	Pack	Kleiderhaken —	0,5	319	Neuss	K. E.-D. Köln	
320	—	—	1	Sack	Kleie —	25	320	Frankfurt a/M. H.-G.-B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
321	—	—	1	Ladung	Kohlen —	—	321	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 25 170.
322	—	—	1	—	verschlossene Komode	48	322	Gera, Reuss Gep.-A.	K. E.-D. Erfurt	
323	—	—	2 / 1	Kübel / Fass	leer —	15	323	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
324	—	—	1	—	Kurbel —	—	324	Düren	K. E.-D. Köln	
325	—	—	1	Bund	Laschen —	34	325	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	—	Lattirbaum —	—	326	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
327	—	—	1	Rolle	Leder —	23	327	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
328	—	—	1	Gebund	rohes Leinengarn —	1	328	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
329	—	—	2	—	Luftdruckbrems-Leitungsrohre	—	329	Altenessen	K. E.-D. Essen	
330	—	—	2	Säcke	Lumpen —	75	330	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
331	—	—	1	Kolli	Maschinentheil —	18	331	Altona	K. E.-D. Altona	
332	—	—	1	—	Matraze —	31	332	Westheim	Bayerische Stsb.	
333	—	—	1	Pack	10 Meissel —	7	333	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	
334	—	—	1	Rolle in Leinen	Messingblech —	27,5	334	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
335	—	—	1	Bund	Messinggewinde —	1,5	335	Nürnberg Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
336	—	—	1	—	Messinglager —	2	336	Basel Eilg.	Reichsbahn	
337	—	—	1	Bund	Messingrohre —	8,5	337	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
338	—	—	1	Kollo	Möbeltheil —	—	338	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
339	—	—	1	Sack	Möhren —	40	339	Zwickau	Sächsische Stsb.	Verkauft.
340	—	—	1	—	Nähkörbchen —	—	340	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
341	—	—	1	Oelfass	leer —	36	341	Butzbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
342	—	—	2	Oelkannen	leer, gebraucht —	5	342	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	4	—	gusseiserne Ofenfüsse	3	343	Emden	K. E.-D. Münster	
344	—	—	1	Pack	Papier	5	344	Altona	K. E.-D. Altona	
345	—	—	1	„	Papier —	15	345	Lauterburg	Reichsbahn	
346	—	—	1	Korb	Pflaumen —	8	346	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
347	—	—	1	Spahnkörbchen	Pflaumen —	8	347	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
348	—	—	1	Bund	4 Pflugschaare —	18	348	Lauenburg i. Pm.	K. E.-D. Danzig	
349	—	—	6	—	Pickel —	28	349	Kolbermoor	Bayerische Stsb.	
350	—	—	2	—	Privatdecken —	—	350	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
351	—	—	1	—	Privatkette —	13,5	351	Simbach	Bayerische Stsb.	
352	—	—	2	—	Privatviehgitter —	—	352	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	Gestell	Radfelgen —	30	353	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
354	—	—	1	—	hölzerner Rahmen —	2,5	354	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	Koffer	Reiseeffekten —	40	355	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck von London Zeichen: Bryon Lechlade.
356	—	—	1	—	Reissbrett —	0,5	356	Augsburg	Bayerische Stsb.	
357	—	—	1	Ladung	Roheisen —	—	357	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	Wagen Bsl. 56145.
358	—	—	1	„	Roheisen —	—	358	Weitmar	„	Wagen Bsl. 24188.
359	—	—	1	Bund	Rohrgewebe —	7	359	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
360	—	—	1	Rohrkorb	? —	—	360	Frankfurt a/M H. P. Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck Adresse Hamburg.
361	—	—	1	Kollo	Roststäbe —	21	361	Spandau	K. E.-D. Berlin	
362	—	—	1	Stange	Rundeisen —	9	362	Rheda	K. E.-D. Hannover	
363	—	—	1	Stab	Rundeisen —	12	363	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	1,4 m lang, 3,5 cm dick.
364	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	58	364	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
365	—	—	1	Pack	leere Säcke —	25	365	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
366	—	—	1	„	leere Säcke —	15	366	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
367	—	—	1	Sack	Säcke —	21	367	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M	
368	—	—	1	„	leere Säcke —	11	368	Wunsiedel	Bayerische Stsb.	
369	—	—	1	Ballon	Salzsäure —	27	369	Loslau	K. E.-D. Kattowitz	
370	—	—	1	Sack	Samen —	11	370	Colmar	Reichsbahn	
371	—	—	1	Ladung	Schienenlaschen —	—	371	Wanne	K. E.-D. Essen	Wagen Bsl. 25919.
372	—	—	3	Säckchen	Schrott —	30	372	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
373	—	—	1	—	Schutzbrett zu einer Karre	—	373	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
374	—	—	1	—	kleines Schwein, ca. 5—6 Wochen alt	—	374	Emsdetten	K. E.-D. Münster	*)
375	—	—	2	—	Seitentheile für Bettstelle	—	375	Steinau	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf d. Strecke Steinau-Schlüchtern gefunden.
376	—	—	1	—	Sophagestell —	29	376	Duisb.-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
377	—	—	1	—	eiserner Ständer —	32	377	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	2 m hoch.
378	—	—	1	Stange	Stahl —	13	378	Simbach	Bayerische Stsb.	
379	—	—	1	Stück	Stahl —	1	379	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
380	—	—	1	Wagen	Steinschlag —	—	380	Altwasser	„	50842 Brl. entladen.
381	—	—	1	—	Strohmesser —	—	381	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
382	—	—	4 2	— —	eis. Strohwalzen — Messerscheiben —	31	382	Oels	K. E.-D. Breslau	
383	—	—	1	Korb	Sülze (4 Magen) —	18	383	Greven	K. E.-D. Münster	
384	—	—	1	Ballon	Syrup —	71	384	Mülh.-Epp.	K. E.-D. Essen	
385	—	—	1	—	kleiner polirter Tisch	6	385	Soest	K. E.-D. Cassel	
386	—	—	2	—	Thorschlüssel —	1	386	Strassburg	Reichsbahn	
387	—	—	1	Ballen	Treibriemen —	63	387	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
388	—	—	1	Kollo	Unterlagschienen —	—	388	Rothe-Erde	K. E.-D. Köln	
389	—	—	2	Stück	Verbindungsschrauben	20	389	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
399	—	—	1	—	Vorsatzbrett —	—	390	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
391	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	391	Ohlau	„	
392	—	—	1	Korb	3 Wagenbuchsen —	8	392	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
393	—	—	2	—	Waschkübel —	7	393	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
394	—	—	4	—	hölz. Waschschragen	20	394	„	„	
395	—	—	1	Packet	4 Waschschwämme —	1	395	Meiningen	Bayerische Stsb.	
396	—	—	1	Korb (grün)	Wein —	47	396	Nordhorn	Bentheimer Kreisb.	
397	—	—	2	—	Weissblechkniee für Dachrinnen	2,5	397	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
398	—	—	1	—	eiserne Welle —	84	398	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
399	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	20	399	München Centrb.	Bayerische Stsb.	
400	—	—	1	Ladung	Ziegelsteine —	—	400	Wanne	K. E.-D. Essen	Wagen Mster. 71383.
401	—	—	3	—	Zinkrohre —	—	401	Görlitz	K. E.-D. Breslau	mit Handhaben.
402	—	—	1	—	Zweirad —	—	402	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	Styria Nr. 122 Poliz. Nr. 34.

*) Anscheinend aus Vz. 2818 in der Nacht vom 13. zum 14. Juli d. J. entsprungen.

I. Nachtrag.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A M	111	1	Fass	Oel	192	1	Villingen	Württemberg. Stsb.	
2	A N	2736	1	„	Oel	265	2	Pforzheim	„	
3	B Sch	380	1	„	leer	27	3	Feuerbach	„	
4	D L	4238	1	—	spanische Wand	87	4	Stuttgart H.	„	
5	E A	—	10	Körbe	Kirschen	70	5	Leipzig Magdeb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
6	E A U	42338	1	Pack	61 Porzellangriffe	5	6	Mannheim	Badische Stsb.	
7	E M	8	1	Kiste	Kleider und Stiefel	25	7	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
8	E S & S	3342	1	Bund	Pflugschaar	—	8	Drebkau	„	
9	F C	4663	1	Kiste	leer	120	9	Cottbus	„	
10	F C C	4530	1	Pack	30 Dockte in Drahtgeflecht	1,5	10	Mannheim	Badische Stsb.	
11	F H	—	3	Kolli	Eisenröhren	16	11	„	„	
12	F N	2/4	3	Körbe	leer	6	12	Halle a/S. (Eilgut)	K. E.-D. Halle a/S.	
13	G W Z	18	1	—	eis. Bock	12	13	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
14	G Z	125	1	Kiste	ein leeres Kistchen	14	14	Hausach	Badische Stsb.	
15	H S	74274	1	„	gef.	6	15	Heidelberg	„	
16	H W	6719/21	3	Säcke	Leim	339	16	„	„	
17	R O	66	1	Kiste	Nickelbügel	32	17	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
18	S	194	1	Korb	Blechflasche	6	18	Leipzig Magdeb. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
19	S S	23	1	Glasballon	leer	—	19	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
20	T G	1840	1	Bund	2 Lampenkugeln	4	20	Freiburg	Badische Stsb.	
21	W	215	1	Kiste	Käse	30	21	Pforzheim	„	
22	W G	—	4 3	Bunde Balken	Unterlagehölzer	—	22	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
23	W L	7438	1	Kiste	leer	24	23	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
24	Curth	—	1	Korb	Kirschen	10	24	Leipzig Mgdb. B.	„	
25	—	212	1	—	Diele, eich.	30	25	Schwetzingen	Badische Stsb.	etwa 3,5 m lang, 35 cm breit.
26	—	1237	1	—	Fahrrad	16	26	Osterburken	„	
27	—	5822	1	Kiste	Bonbons	28	27	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
28	—	—	1	Bund	2 Eisenstäbe	22	28	Mannheim	Badische Stsb.	
29	—	—	1	Korb	Heidelbeeren	6	29	Erbach	Württemberg. Stsb.	verkauft.
30	—	—	1	Blecheimer	Honig	14	30	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
31	—	—	1	Bund	Jalousietheile	9	31	Wildbad	Württemberg. Stsb.	
32	—	—	2	Kolli	Ketten	50	32	Heidelberg	Badische Stsb.	
33	—	—	1	Koffer	—	50	33	Leipzig Mgdb. B. (Gep.-Abf.)	K. E.-D. Halle a/S.	Gep.-Sch. 154 Eisleben-Leipzig Mgb.
34	—	—	1	—	eis. Lager	5	34	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
35	—	—	1	Ballen	Leder	69	35	Pforzheim	Badische Stsb.	
36	—	—	1	Sack	Salz	49	36	Mannheim	„	
37	—	—	1	Beutel	Schrauben und Muttern	6	37	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
38	—	—	1	Packet	2 Dutzend Schraubangeln	2	38	Hirschhorn	Badische Stsb.	
39	—	—	1	Theil	ansch. ein. Sofagestell.	2,5	39	Leopoldshöhe	„	
40	—	—	4	—	Sofagestelle	44	40	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
41	—	—	2	Säcke	Stechpalmblätter u. Fichtenzweige	34	41	Mannheim	Badische Stsb.	
42	—	—	18	—	Wasser- oder Gasleitungsröhren	108	42	Freiburg	„	
43	—	—	2	Kistchen	Zuckerwaaren	9	43	„	„	

II. Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A G	2593	1	Fass	leer	30	1	Gep.-Abf. Worms	Direktion Mainz	Bremen-Mülheim bezettelt
2	B T G M	33 8134	1	„	leer	33	2	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
3	E St	8736	1	Sack	ansch. Lederabfälle	63	3	Güsten	„	
4	E W	1129	1	Kiste	leer	8,5	4	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
5	F A	3827	1	„	leer	15	5	„	„	
6	G B C	2243	1	Stab	Eisen	15	6	Gep.-Abf. Worms	Direktion Mainz	
7	G St	3512	1	Kiste	Gemälde Nr. 256	5	7	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	In der Kiste befindet sich eine Aufschrift R. Tusquetz-Venezia Roma.
8	G U	1—2	2	Gebinde	Theer	400	8	Rostock H.	Meckl. Friedr. Franzb.	
9	H	6564	1	Kiste	leer	5	9	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
10	H O	6141	1	Fass	leer	—	—	10	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	Köln-Bingen bezettelt.
11	J H	—	5	—	l. Körbe	—	13	11	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
12	J L	—	2	—	Ofentheile (Seitenplatten)		30	12	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
13	J R	1094	1	Rolle	Drahtgeflechte	—	32	13	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
14	MM	143	1	Kiste	leere Flaschen	—	32	14	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	Bingen bezettelt.
15	M P	—	1	Petroleumfass	leer	—	—	15	G.-A. Mainz	„	im Tunnel Neuthor-Mainz gefunden.
16	P K	357	1	Kiste	leere Flaschen	—	25	16	G.-A. Bingen	„	Frankfurt-Bingen bezettelt.
17	R	—	1	Kollo	eiserne Fenster	—	9	17	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
18	R D C	—	1	Pack	Schiefertafeln	—	11	18	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
19	R F S	1430	1	Kiste	l. Flaschen	—	32	19	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
20	S C	4	1	Musterkoffer	?	—	44	20	Clausthal	„	
21	S E A G	31921	1	Kiste	leer	—	27	21	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
22	W M	1390	1	„	Patronenhülsen	—	140	22	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
23	Enameline	—	18	Schachteln	Ofenpolitur	—	—	23	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
24	H. Trittenheim	—	1	Kollo	eiserner Träger	—	50	24	Reinsfeld	„	
25	P H B Mainz	13109	1	Bierfass	leer	—	—	25	Niedermendig	„	
26	Prussia	—	1	Oelfass	leer	—	—	26	Weisenau	Direktion Mainz	
27	—	2	1	Fass	leer	—	27	27	G.-A. Bingen	„	Bingen bezettelt.
28	—	899/900	2	Fässer	leer	—	30 / 20	28	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
29	—	1398	1	Fass	leer	—	—	29	„	„	
30	—	3277	2	—	klöppelartige Maschinentheile		18	30	G.-A. Alzey	Direktion Mainz	
31	—	43091	2	—	kl. eis. Achsen	—	—	31	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
32	—	52993	1	Fass	leer	—	35	32	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
33	roth X	—	1	—	eis. Rohr	—	12	33	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
34	roth //	—	5	Stangen	Flacheisen	—	94,5	34	Oschersleben	„	
35	—	—	1	Partie	Briketts	—	350 bis 400	35	Spay	Direktion Mainz	
36	—	—	1	Fass	leer	—	34	36	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
37	—	—	1	Fläschchen	gefüllt	—	0,5	37	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
38	—	—	1	Pack	Ketten	—	21	38	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
39	—	—	1	Sack	Leim	—	15	39	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
40	—	—	1	—	gusseis. Platte für Kanalöffnung		18	40	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	50 cm im Quadrat.
41	—	—	3	—	eiserne Röhren mit Knöpfen		240	41	„	„	5,80 m lang, 7 cm dick.
42	—	—	2	Stäbe	Stahl	—	10 / 17	42	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
43	—	—	1	Kiste	Weizenkleie	—	16	43	Saarbrücken	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. August Vorm. gemeldet.

Nr. 16. Berlin, am 25. August 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	I	1	Reisekorb mit 2 Schlössern	Kleidungsstücke —	25	1	Goslar Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
2	AB	1	1	Sack	Steinkohlen —	49	2	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
3	A D	—	1	—	leeres Weinfass —	58	3	Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
4	A D K	—	1	Kiste	Kaffee —	21	4	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
5	A F	26	1	Fass	gefüllt —	163	5	Kirn	Direktion Mainz	
6	NB	966	1	Bl.	Packung —	23	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
7	A R	9	1	Kiste	Pappkasten mit Chokoladenuhren	9	7	Dresden-A. G. V.	Sächsische Stsb.	
8	A W	8116	1	Korb	Wein? —	11	8	Neustadt a. Aisch	Bayerische Stsb.	
9	B	24	2	offen	Bettstatttheile (Häupter)	20	9	Freiburg	Badische Stsb.	
10	B B	4826	1	Sack	Kanariensamen —	25	10	Lessen	K. E.-D. Danzig	
11	B J	3942	1	Stange	Stahl —	13	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	B L	6125	1	Fass	leer —	21	12	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
13	C	1	1	Kiste	Därme —	55	13	München Centr.	„	
14	I [illegible]	—	2	—	eis. Rippenrohre —	65	14	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
15	C F D	1661	1	Kiste	Baumwollwaaren —	165	15	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
16	C F / H B	597	1	Korb	Butter —	24	16	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Korb trägt alte Eilgutbeklebung: Clerf 28/7. Luxemburg.
17	C H	—	19	—	Eisenröhren —	1600	17	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
18	C H S	25806	1	Kiste	Packstroh —	80	18	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
19	C N	1999	1	Pack	eiserne Bohrer —	3	19	Minden	K. E.-D. Hannover	
20	C P	781	1	Wanne	Senf —	5	20	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
21	D Co	739	1	Pack	eiserne Nägel —	9	21	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
22	D F E	391	2	Holzschachteln	? —	12	22	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
23	D M	1333	1	Kb.	Tücher —	52	23	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
24	D O	5024	1	Korb	gefüllt —	25	24	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Oberlahnstein.
25	E B	40268	1	Kiste	Wichse in Schachteln	10	25	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
26	E G	5288	1	„	leer —	14	26	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
27	E J	879	1	„	leer —	—	27	Mannheim	Badische Stsb.	
28	E K	128/30	3	Pack	Drahtkörbe —	16	28	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
29	E P E	3470	1	Kiste	leer —	11	29	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
30	F A	5	1	Kasten	Frauenkleider etc. —	11	30	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
31	F A	6419	1	—	Bettrost —	46	31	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
32	F A H	861/62	2	Ballen	Leder —	268	32	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Nordhausen-Hannover.
33	F A S	4201	1	Bl.	Tuch —	23	33	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
34	F B	10042	1	Kiste	Blechbüchsen mit Bohnerwachs	106	34	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
35	F C	5881	1	„	Zuckerwaaren —	47	35	München Centr.	Bayerische Stsb.	
36	F G	6210	1	Bierfass	leer —	28	36	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
37	F K	91	1	Kollo	Maschinentheil —	62	37	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
38	G A	985/86	2	Fässer	leer —	—	38	Essen Km.	K. E.-D. Essen	
39	G D	2236	1	Kiste	Charnire —	69	39	Duisbg.Hochf.Süd	„	
40	G G	7730	1	„	leer —	9	40	Gelsenkirchen	„	
41	G H	—	11	Körbe	Obst —	18	41	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
42	G H	300	1	Kiste	Maschinentheil —	8	42	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
43	G H	10561	1	Korbflasche	leer —	5	43	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
44	G K	7	1	Bund	4 eis. Röhren —	36	44	Lübeck	Lübeck-Büchen	
45	G K	16	1	Sack	feingemahlene grüne Substanz	101	45	Linden K.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	G K C	201	1	Ballen	Bindfaden —	—	46	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
47	G M	6685	1	Kiste	Glaswaaren —	58	47	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
48	G O	—	1	Korb	Gurken —	5,5	48	München Centr.	Bayerische Stsb.	
49	G P	—	1	„	Aprikosen —	6	49	„	„	
50	G St	952	1	Kiste	leer —	15	50	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
51	G T P	313	1	„	2 Flaschen enth. Wein	81	51	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
52	G W H	55 a	1	„	— —	161	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
53	HB	2361 1024	2	Fässer	leer —	90	53	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
54	H C	16383	1	Ballen	Tapeten —	10	54	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
55	H G	—	1	Pack	Korbdeckel —	9	55	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
56	H G	—	1	Sack	Lederabfälle —	65	56	Ulm	Württemberg. Stsb.	
57	H K	4819	1	Fass	Gips —	106	57	Göttingen	K. E.-D. Cassel	beschrieben: Harburg.
58	H & K	9471	1	Pack	Holzstoffpapier —	27	58	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	in grau Leinwand genäht.
59	H L S	23812	1	Harrass	Packstroh —	30	59	Aue	Sächsische Stsb.	
60	H N	7011	1	Kiste	Cigarren —	22	60	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
61	H S	966	1	Sack	leere Säcke —	—	61	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	H V	—	2	Bl.	hölz. Budentheile —	14	62	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
63	H W	112	1	—	leeres Weinfass —	18	63	Mainz	Direktion Mainz	Mainzbezettelt.
64	H W & Co.	—	1	Ballen	Korkstopfen —	4	64	Mombach	„	
65	J B	1	1	Korb	Beeren —	47	65	München Centr.	Bayerische Stsb.	
66	J C N	11278	1	Bl.	— —	59	66	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
67	J F P S	28505/6	2	Kisten	Ausfuhrgut —	127	67	„	„	
68	J G	16	1	Kiste	Cigarren u. Tabak —	49	68	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
69	J H	40	1	„	5 Packete Kaffee —	20	69	Eilg.-Abf. Dortmund	„	
70	J M	109	1	—	leeres Weinfass —	16	70	Mainz	Direktion Mainz	
71	J R	86	1	Kiste	Holzmodelle —	151	71	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
72	J S J S	71 73	1 1	Mappe —	Zeichnungen — loses Stativ —	4 2	72	Görlitz	Sächsische Stsb.	
73	J T	1—5 7, 9 2, 4	9	Pack	leere Säcke —	122	73	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
74	K	4	2	Körbe	leer —	4	74	Immendingen	Badische Stsb.	
75	K	5	1	Fass	Wein —	62	75	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
76	K	9	1	Sack	Tabak —	18	76	Wiesloch	Badische Stsb.	
77	K	9490	1	Fass	anscheinend Oel —	240	77	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
78	K K	—	1	—	Achsbuchsobertheil —	—	78	Hannover Eil.	K. E.-D. Hannover	
79	K L	1/7	7	Körbe	leere Flaschen —	338	79	Duisburg	K. E.-D. Essen	
80	K O V Z	—	1	—	Pferdebaum —	—	80	Kiel	K. E.-D. Altona	
81	K W	1	1	Kiste	2 Flaschenzüge —	17	81	München Centr.	Bayerische Stsb.	
82	L	1/7	7	Kisten	leer —	50	82	Hamburg B.	H. E.-D. Altona	
83	L	57	1	—	leeres Weinfass —	6	83	Mainz	Direktion Mainz	Mainzbezettelt.
84	L	1510	1	—	leeres Oelfass —	33	84	„	„	
85	L G	—	1	—	leeres Weinfass —	56	85	„	„	Mainzbezettelt
86	L K	3065	1	Kiste	Packstroh —	56	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
87	L R	12512	1	Schliesskörbchen	Kleidung —	10,5	87	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	*)
88	L S	4	1	—	neuer Reisekorb, leer	3	88	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
89	L W	—	1	Pack	7 leere Körbe —	10	89	Querfurt	K. E.-D. Halle a/S.	
90	M	733	1	Fass	Petroleum —	161	90	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
91	M	—	1	Block	Zinn —	9	91	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
92	M	3	1	Kiste	Messer —	60	92	Bocholt	K. E.-D. Essen	beschr.: Almelo.
93	M	6422	1	Ball.	Garn —	19,5	93	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
94	M & B	16217	1	Fass	Schnaps —	181	94	Markt-Oberdorf	Bayerische Stsb.	
95	M G	10	1	Ballen	gefüllt —	38	95	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	M & K	1/3	3	Kisten	Patent-Eismaschinen	—	96	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
97	M N	II	12	—	eis. Flanschen —	10	97	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
98	M W	—	1	Sack	Gurken —	50	98	Mainz	Direktion Mainz	
99	O R	—	1	Korb	frische Pflaumen —	31	99	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	verkauft.
100	P	10/12	3	Koffer	Kurzwaarenmuster —	217	100	Leipzig Mgb. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	Zollbegleitschein I. Nr. 1452.
101	P	11497 11498	1	Kiste	leer —	37	101	Schwarzenbach a. Saale	Bayerische Stsb.	
102	P H	665	1	Bund	Draht —	29	102	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
103	R	31	1	Pack	Säcke —	17	103	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
104	R	230	1	Kiste	gefüllt	18	104	Ndr.-Salzbrunn	K. E.-D. Breslau	bezettelt von London.
105	R B C	17	1	Ballen	Wachstuch —	—	105	Emmerich	K. E.-D. Essen	
106	R D	—	1	Kiste	Lampenbrenner —	35	106	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
107	R F	107	1	—	leeres Weinfass —	58	107	Mainz	Direktion Mainz	Mainzbezettelt.

*) Trägt Aufgabezettel von Osnabrück Brm. Bhf. vom 27. Juli 1900 N. ohne Bestimmungsstation u. Beklebung vom Hofspediteur L. Rettenmeyer in Wiesbaden L. R. 12512.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
108	R F S	11721	1	Kiste	Weberschützen —	56	108	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
109	S	—	1	—	Platte —	4	109	Hof	„	
110	S	I	1	—	Holzkoffer —	61	110	Bohrau	K. E.-D. Breslau	
111	S/2	4	1	Verschlag	Latten —	2	111	Darmstadt	Direktion Mainz	
112	S	2961	1	Ballen	Papier —	70	112	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
113	S J	19	1	Rolle	Drahtgeflecht —	39,5	113	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	S R	300	1	Korb	Spazierstöcke —	13	114	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
115	S S	1204	1	Kiste	4 stein. Töpfe mit Farben	40	115	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	St	1/14	14	Pack	leere Säcke —	223	116	Walkenried	K. E.-D. Cassel	
117	S T	27	1	Fass	? —	255	117	Nieder-schöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
118	St Co	—	1	Bl.	l. Säcke —	16	118	Berlin H. u. L.	„	
119	T	—	1	—	Ofen —	45	119	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
120	T	7058	1	Ballon	Essigsäure —	75	120	„	„	beschr.: Dortmund.
121	T G	—	4	—	eis. Kübel —	—	121	Essen H. B.	„	
122	U	1754	1	—	verzinkte neue Flasche	2,5	122	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
123	W B V V	352	1	—	leeres Eisenfass —	84	123	Mainz	Direktion Mainz	
124	W D	444	1	Kiste	? —	115	124	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	anscheinend Marktgut.
125	W E	221/22	2	Kisten	Damenspitzen —	74	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
126	W H	1228	1	Bl.	Kupferbeutel —	37	126	Hamburg H.	„	
127	W K	528	1	Korb	Wäsche —	17	127	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
128	W R	1578	1	Kiste	— —	100	128	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
129	Z	—	1	Tafel.	Zinkblech —	10	129	Villingen	Württemberg. Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
130	Ballenstedt	—	1	Pack	4 Schwengen, leer —	7	130	Ballenstedt Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
131	Bergbrauerei Steinbek	2130	1	Geb.	leer —	33	131	Kiel	K. E.-D. Altona	
132	Berlin Al. Königsberg	20	1	Sack	Wolle —	14	132	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
133	Ch. Naumann	—	1	Pack	Körbe —	9	133	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
134	Gruson Buckau	36258	1	—	Maschinenrad —	34	134	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
135	Hotel Krone	8182	1	Fass	leer —	17	135	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
136	Imperator (gez. Rhein)	342 164	1	—	Fahrrad —	—	136	Berlin P. Gepäck	K. E.-D. Berlin	
137	Lipotschan	9998	1	Fass	leer —	29	137	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
138	Malzfabrik Trschitz Mähren	—	1	Pack	Säcke (leer) —	20	138	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
139	O. Kerth	113	1	Fass	leer —	58	139	Radolfzell	Badische Stsb.	
140	Taub u. Müller, Reichenbach i/V.	—	1	Kollo	Wagendecke —	—	140	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
141	Weiss	4355	1	Fass	leer	18	141	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.					
142	roth	1	1	Kollo	3 Blechtafeln —	3,5	142	Isenbüttel	K. E.-D. Hannover	
143	1 × 0,25	—	1	Rolle	Eisendraht —	50	143	Seesen	K. E.-D. Cassel	
144	—	11	1	Fass	Schmalz —	56	144	Wasserthaleben	K. E.-D. Erfurt	
145	—	114	1	unverpackt	Fahrrad —	20	145	Ilmenau	„	
146	—	339	2	Stück	Roststäbe —	21	146	Cassel Eilgut	K. E.-D. Cassel	
147	—	350	1	Bettsack	Betten —	30	147	Thorn Hptbh.	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
148	—	464	1	Pack	2 Stühle —	—	148	Annen Süd	K. E.-D. Essen	
149	—	1052	1	Fass	ansch. Oel —	237	149	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
150	—	2342	1	„	leer —	—	150	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	—	3150	1	„	leer —	10	151	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
152	—	4729	1	Kollo	6 eis. Flanschen mit je 4 Bolzen	17	152	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
153	—	5491	1	Stück	Wagendecke —	—	153	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
154	—	32588	1	Papp-schachtel	Fahrradzubehörtheile	0,5	154	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
155	(Zeichen) B	1678	1	Ballen	— —	49	155	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Kopenhagen.
156	W (Zeichen) B	160431	1	Kiste	Margarine —	29,5	156	Hösel	K. E.-D. Essen	Abs. Bornheim u. Schanzloh K. Ehrenfeld.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
157	N 3 C	1544	1	Fass	— —	150	157	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
158	R&R A	1000	1	Pack	Bindfaden —	22	158	Horka	K. E.-D. Halle a/S.	
159	OR	21238	1	Kiste	Zuckerw. —	49	159	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
160	Strich roth	—	1	Bund	8 Stangen dünnes, flaches Eisen, etwa 2,50–3,50 m lang	42	160	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
161	—	—	1	—	Achslager —	2	161	Breslau A.	K. E.-D. Breslau	
162	—	—	1	Korb	Aepfel —	30	162	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
163	—	—	1	—	Balken, 5,40 m l., 22–24 cm stark	—	163	Strausberg	"	
164	—	—	1	Kinderwagen	Betten usw. —	—	164	Cottbus (Gep.-Abf.)	K. E.-D. Halle a/S.	
165	—	—	1	Sack	Betten —	56	165	Bartschin	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
166	—	—	1	Korb	Birnen —	30	166	Aalen	Württemberg. Stsb.	
167	—	—	1	Blechbüchse	(mit Inhalt) —	4	167	Kiel	K. E.-D. Altona	
168	—	—	1	Blechcylinder	leer —	5	168	Harburg H.	"	
169	—	—	1	Blechflasche	leer —	5	169	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
170	—	—	1	Kiste	Blechwaaren —	3	170	Pockau-L.	Sächsische Stsb.	
171	—	—	1 1	Pack "	Blechwaaren — Einschmierbürsten —	8	171	Duisburg	K. E.-D. Essen	
172	—	—	2	—	Bleirohre —	15	172	Mehrhoog	"	
173	—	—	1	Kollo	Bienengeräthe —	8	173	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
174	—	—	1	Bl.	Bindgarn —	29	174	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
175	—	—	1	Korb	Birnen —	—	175	Pforzheim	Badische Stsb.	
176	—	—	1	—	eichene Bohle —	—	176	Bingerbrück	Direktion Mainz	5,12 m lang, 44 cm breit, 3 cm stark.
177	—	—	1	—	Bratenröhre aus Eisenblech	27,5	177	Steinbach-Hallenberg	K. E.-D. Erfurt	mit gusseis. Doppelthüre und 1 Bund Herdringe.
178	—	—	10	Stück	schwarze Chamotteplatten	3	178	Glauchau	Sächsische Stsb.	
179	—	—	2	lose	gemalte Coulissen —	—	179	Frankfurt a/M. H. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
180	—	—	3	Kolli	Dachpappe —	101	180	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
181	—	—	1	Rolle	Deckenrohr —	9	181	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
182	—	—	15	—	tannene Dielen —	180	182	Mainz	Direktion Mainz	3,04 m lang, 28 cm breit, 3,5 cm stark.
183	—	—	1	Korb	Draht und Messingbähne	29	183	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
184	—	—	1	Packet	Drahtstifte —	2	184	Weissenburg a. Sand	Bayerische Stsb.	
185	—	—	1	Pack	Eimer (8 Stück) —	11	185	Offenburg	Badische Stsb.	
186	—	—	1	"	4 Eisenflanschen —	9,5	186	Dresden-N. Eg. V. II	Sächsische Stsb.	
187	—	—	3	—	Eisenrohre m. Flanschen	41	187	Crimmitschau	"	
188	—	—	1	—	Eisenstab —	2,5	188	Königszelt	K. E.-D. Breslau	3 m lang.
189	—	—	1	Stück	Eisenguss —	5	189	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
190	—	—	1	—	Eisenrohr —	23	190	Mannheim	Badische Stsb.	
191	—	—	4	—	Eisenrohre —	27	191	Würzburg	Bayerische Stsb.	
192	—	—	9	—	Eisentheile, ansch. zu Brückenbau	—	192	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
193	—	—	1	—	Fahrrad —	15	193	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
194	—	—	1	Fahrradkorb	leer —	10	194	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
195	—	—	1	Fass	leer —	—	195	Soest	K. E.-D. Cassel	
196	—	—	23	Fässer	leer —	550	196	München Centr.	Bayerische Stsb.	
197	—	—	30	"	leer —	177	197	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
198	—	—	18	—	Fassdauben —	92,5	198	Kranichstein	Direktion Mainz	
199	—	—	1	—	Fassreifen —	8	199	Fürth	Bayerische Stsb.	
200	—	—	3	Pack	hölzerne Fassreifen —	21	200	Heudeber-Dannstedt	K. E.-D. Magdeburg	
201	—	—	1	Bund	4 Stäbe Flacheisen —	6	201	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
202	—	—	1	"	Galoschen, 12 Paar —	—	202	Minden	K. E.-D. Hannover	
203	—	—	1	—	Gasrohr, gebogen —	7,5	203	Chemnitz	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
204	—	—	1	Waggon	Gruskohlen —	15 000	204	Linden K.	K. E.-D. Hannover	Mg. 29427.
205	—	—	3	—	Gussrohre —	—	205	Altend. Essen Süd	K. E.-D. Essen	
206	—	—	1	Pack	Hacken —	12,5	206	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	1	Stück	Handkoffer —	15	207	Stadtoldendorf	„	
208	—	—	1	Sack	Hausrath —	20	208	Nürnberg Centrb.	Bayerische Stsb.	
209	—	—	1	—	Holzgestell mit 2 aufgebundenen kleinen Matratzen, in Münchener Zeitung verpackt	—	209	Stühlingen	Badische Stsb.	
210	—	—	3	—	lebende junge Hühner	—	210	Niederheimbach	Direktion Mainz	Aus Eilgüterzug 2115 entsprungen.
211	—	—	1	—	neues Hufeisen —	—	211	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
212	—	—	1	—	lebender Hund —	—	212	Northeim	K. E.-D. Cassel	
213	—	—	1	Pack	Juteleinen —	30	213	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
214	—	—	1	Ballen	Kapock-Pflanzenhaare	24,5	214	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	—	—	1	—	eis. Kartoffelhacke —	—	215	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
216	—	—	1	Kette	— —	—	216	Kiel	K. E.-D. Altona	
217	—	—	1	Stück	Kette —	—	217	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
218	—	—	1	Kette	— —	17	218	Stendal Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
219	—	—	1	—	eis. Kette ohne Haken	—	219	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	8 m lang.
220	—	—	1	Sportkarre	Kinderwäsche —	21	220	Altona Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	
221	—	—	1	Korb	Kinderwäsche, Frauenkleider	18	221	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
222	—	—	1	Holzkoffer	Kleider u. schmutzige Wäsche	20	222	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	Packmstr.-K. 337.
223	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	13	223	Brieg	K. E.-D. Breslau	Mit Riemen umschnürt und 1 Vorlegeschloss.
224	—	—	1	Sack	Kleider —	21	224	Leipzig II Gep.-Abf.	Sächsische Stsb.	Wien N.W.B.-Leipzig II 43 bez.
225	—	—	1	„	Kleider u. Betten —	20	225	Herne	K. E.-D. Essen	
226	—	—	1	„	Kleider u. 1 Kopfkissen	5	226	Essen H. B.	„	
227	—	—	6	—	Klosetbecken (gusseiserne)	53	227	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
228	—	—	2	Pack	Körbe —	63	228	Bocholt	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	Pack (Satz)	ovale Körbe —	8	229	Coburg	K. E.-D. Erfurt	Zeil-Coburg bez.
230	—	—	1	Wagen	Kohlen —	12 500	230	Wülfel	K. E.-D. Hannover	Efd. 24203.
231	—	—	1	„	Kohlen —	—	231	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	Erf. 25836.
232	—	—	1	„	Kohlen —	—	232	Herne	„	Essen 57434.
233	—	—	1	—	Kohlenplätte —	—	233	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
234	—	—	1	Ring	5 mm starker Kupferdraht	13	234	Güsten Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
235	—	—	1	Ballen	3 Kupferrohre —	50	235	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
236	—	—	1	Wagen	Laschen und Unterlagsplatten	—	236	Hamm	K. E.-D. Essen	Brsl. 29201.
237	—	—	1	Rolle	Leder in Packtuch —	30	237	Pforzheim	Badische Stsb.	
238	—	—	3	Kolli	Maschinentheile —	—	238	Braubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
239	—	—	5	Stück	eis. Maschinentheile (2 Räder u. 3 Stützen)	38	239	Riesa	Sächsische Stsb.	
240	—	—	1	Verschlag	Maschinentheile —	102	240	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
241	—	—	1	—	Messingrohr —	1	241	Henfenfeld	Bayerische Stsb.	
242	—	—	29	—	leere Mineralölfässer	—	242	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
243	—	—	1	Korb	Obst —	23	243	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
244	—	—	1	„	Obst und Gemüse —	31	244	Neckarhausen	Württemberg. Stsb.	
245	—	—	1	Bund	4 leere Obstkörbe —	—	245	Bruchsal	Badische Stsb.	
246	—	—	4	—	Pferdebäume —	—	246	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
247	—	—	8	Stück	eiserne Pfähle —	380	247	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	1—2 m lg.
248	—	—	1	—	eichene Planke (Brett), 1,10 m l.	—	248	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
249	—	—	1	Bund	10 Stück Plättbolzen	18	249	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
250	—	—	1	—	gusseiserne Platte —	8	250	Fürth	Bayerische Stsb.	
251	—	—	2	—	gusseiserne Platten mit einem in der Mitte befindlichen 4 cm □-Loche	15	251	Stolp	K. E.-D. Danzig	
252	—	—	1	Kollo	kleine eis. Platten —	7	252	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
253	—	—	1	Ballen	Polsterwolle —	50	253	Frankfurt a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
254	—	—	1	Packet	Porzellanknöpfe —	—	254	Herford	K. E.-D. Hannover	
255	—	—	2	—	hölz. Putzkasten —	1,5	255	Bielefeld	„	
256	—	—	1	Kollo	gusseis. Rad —	11,5	256	Minden	„	
257	—	—	1	Reisekorb	? —	24,5	257	Eilg.-Abf. Oberh.	K. E.-D. Essen	
258	—	—	1	—	eiserne Riemenscheibe	4	258	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
259	—	—	8	—	eis. Ringe —	1	259	Heiligenhafen	K. E.-D. Altona	
260	—	—	1	—	eis. Rohr (Guss-Nr. 144)	1	260	Coburg	K. E.-D. Erfurt	24 cm lg., 6,5 cm Durchmesser.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
261	—	—	2	—	eis. Rohre —	43,5	261	Gräfenroda	K. E.-D. Erfurt	5,8 m lg., ohne Bezettelung.
262	—	—	3	Rohrkörbe	— —	22,5	262	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
263	—	—	1	Wagen	Schlacken —	—	263	Camen	K. E.-D. Essen	Brl. 20587.
264	—	—	1	Bund	Schrauben —	3	264	Nortorf	K. E.-D. Altona	
265	—	—	1	Korb	Schraubstöcke —	17	265	Duisburg	K. E.-D. Essen	
266	—	—	1	—	Schwelle —	—	266	Zörbig	K. E.-D. Halle a/S.	
			1	—	Bindekette —					
			1	—	Knüppel —					
267	—	—	1	Seemannssack	— —	55	267	Kiel	K. E.-D. Altona	
268	—	—	1	—	Sofagestell —	10	268	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
269	—	—	5	Ctr.	Steinkohlenbriketts —	—	269	Argenau	K. E.-D. Bromberg	
270	—	—	1	Pack	8 Steinschrauben —	14	270	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
271	—	—	20	Bund	Strickgarn —	9	271	München Centr.	Bayerische Stsb.	
272	—	—	1	Kb.	Tabaksblätter —	14	272	Hamburg-Dammthor (Gep.)	K. E.-D. Altona	
273	—	—	1	Sack	Theerpech —	77	273	Hörde	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	Wagen	Thonwaaren —	—	274	Hamm	„	Bbg. 15841.
275	—	—	1	—	Transmissionswelle —	218	275	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
276	—	—	1	—	Wagendecke —	33	276	Marktredwitz	„	
277	—	—	1	Pack	Wäsche, Kleider u. Teppiche	44,5	277	Ettlingen	Badische Stsb.	
278	—	—	1	Bund	Waschklammern —	—	278	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
279	—	—	1	—	Waschkorb —	3	279	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
			1	Kollo	3 Gardinenstangen —	3				
			1	—	Garnwinde —	4				
			1	—	Schrubber —	0,5				
			8	—	Wassertragen —	8				
			1	Stange	O-Eisen —	48				
			1	Kiste	Schwämme —	8				
			2	—	Blechkannen —	4				
280	—	—	1	—	gebrauchtes Winkeleisen	—	280	Wiesloch	Badische Stsb.	
281	—	—	1	Stück	Zange —	2	281	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
282	—	—	1	Wagen	Ziegelsteine —	—	282	Herne	K. E.-D. Essen	Essen 58822.
283	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	8	283	Soest	K. E.-D. Cassel	
284	—	—	1	Brod	Zucker —	13	284	Osterburken	Badische Stsb.	„Zuckerfabrik Frankenthal“.
285	—	—	1	„	Zucker —	13	285	Waibstadt	„	„Zuckerraffinerie Magdeburg“.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B u. M	8693	1	Kiste	anschein. Eisenwaaren	65	1	Düsseldorf Eilgutabf.	K. E.-D. Elberfeld	
2	E S	7550	1	„	Gläser —	33	2	Düsseldorf-Derendorf	„	
3	F S	11740	1	„	Rahmen —	30	3	„	„	
4	H S	870	1	—	Sofalehnengestell —	—	4	Hagen	„	
5	L N L	439	1	Kiste	Messingschrauben —	16	5	Düsseldorf-Derendorf	„	
6	P	195	1	Kollo	2 Bettrahmen —	20	6	Barmen	„	
7	B C Voerde	2	1	—	Gussstück —	45	7	Harkorten	„	
8	Esch	3564	1	Kiste	Nickelkannen —	19	8	Iserlohn	„	
9	—	—	1	Ballen	weisses Bibertuch —	9	9	Düsseldorf-Derendorf	„	
10	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	38	10	Hagen	„	verkauft.
11	—	—	1	—	Brett (Möbeltheil) —	5	11	Düsseldorf-Derendorf	„	
12	—	—	1	—	Kontregewicht mit Hebel	21	12	„	„	
13	—	—	5	—	Einsatzbretter (für einen Schrank)	10	13	„	„	
14	—	—	1	Bund	10 Eisenrohre —	3	14	„	„	
15	—	—	1	Pack	5 durchl. runde Eisenscheiben	18	15	„	„	
16	—	—	1	„	Eisenstangen —	9	16	Velbert	„	
17	—	—	1	Fass	leer —	9	17	Düsseldorf-Derendorf	„	
18	—	—	1	Pack	6 Stück Fensterstangen	6	18	Hagen	„	
19	—	—	1	Packet	Futterstoff —	7	19	Elberfeld	„	
20	—	—	1	Korb	weiss emaillirtes Gussbecken	15	20	Düsseldorf-Derendorf	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
21	—	—	4	Paar	Holzschuhe —	—	21	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
22	—	—	2	—	alte Holzverschläge	33	22	Altena	"	
23	—	—	1	Pack	6 Kinderwagenräder	10	23	Düsseldorf-Derendorf	"	
24	—	—	1	Korb	Kleider —	24	24	Düsseldorf	"	
25	—	—	1	Korbflasche	leer —	10	25	Düsseldorf-Derendorf	"	
26	—	—	1	—	Ofenthür —	0,5	26	"	"	
27	—	—	1	Ballen	Papierabfälle —	77	27	Werl	"	
28	—	—	1 1	— —	gusseis. Rohr, 2,20 m lang gusseis. Rohr, 0,60 m lang	20 6	28	Altena	"	
29	—	—	1	Bund	Seegras —	25	29	Menden	"	
30	—	—	1	Pack	verkupferte Springfedern	25	30	Mülheim a/Rh.	"	
31	—	—	1	Ballen	Steppdecken etc. —	19	31	Welschenennest	"	
32	—	—	1	Verschlag	Tablett aus Blech —	4	32	Düsseldorf-Derendorf	"	
33	—	—	1	Korb	Wäsche —	—	33	Holzwickede	"	
34	—	—	1	Sack	Zwiebel —	50	34	Siegen	"	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. September Vorm. gemeldet.

Nr. 17. Berlin, am 12. September 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	28/29	2	Kisten	Kathreiner's Malzkaffee	100	1	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A D	2	1	—	eis. Gasrohr —	9	2	Brohl	K. E.-D. Köln	
3	A F	646	1	Ballen	Wolldecken —	71	3	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
4	A F	2502	1	Kiste	Bonbons —	44	4	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
5	A G	—	1	Korb	leer —	0,5	5	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
6	A H	—	1	Fass	leer —	22	6	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
7	A H	—	1	Korb	Paradiesäpfel —	30,5	7	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	A H M	5	1	Pack	Rouleauxstangen —	5	8	Pforzheim	Badische Stsb.	
9	A R	IV	1	„	leere Säcke —	10	9	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
10	A S	39541	1	Kiste	? —	13	10	Münster	K. E.-D. Münster	
11	A Z	7868	1	Ballen	Gummischlauch —	13	11	Bonn	K. E.-D. Köln	
12	B	8	6	—	Waschbretter —	12	12	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
13	B	1736	1	Ballen	Putzwolle —	150	13	Düsseldorf-Der.	„	
14	B	35950	1	Kiste	4 feuerfeste Steine —	40	14	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
15	B	13827	1	Pack	Papier —	21,5	15	München Centr.	Bayerische Stsb.	
16	B A	—	2	„	ansch. Eisenwaaren	40	16	Bocholt	K. E.-D. Essen	
17	B G	2149	1	Bierfass	leer —	22	17	Potschappel	Sächsische Stsb.	
18	B M	—	1	Kollo	Eisen —	—	18	Hoerde	K. E.-D. Essen	
19	B P	—	1	Korb	frische Birnen —	15	19	Leipzig I	Sächsische Stsb.	verkauft.
20	B & P	5853	1	Sack	Rundbleche —	55	20	Bonn	K. E.-D. Köln	
21	B P M	6	1	—	Kette —	—	21	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
22	B S J	2390	10	Stäbe	Stahl —	405	22	Duisburg	K. E.-D. Essen	
23	B W	4	1	Koffer	gefüllt —	73	23	Basel	Reichsbahn	
24	C	64	1	Sack	leere neue Säcke —	15	24	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
25	C B	3	1	Blln.	Kapok —	47	25	Herzogenrath	K. E.-D. Köln	bztt.: Köln-Deutz-Osnabrück 6/7.
26	C B	26	1	Kiste	leer —	10	26	Emsdetten	K. E.-D. Münster	
27	C H	6	1	Kollo	Eisen —	4	27	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
28	C H	316	1	Ballen	leere Hopfenballen —	39,5	28	Capellen-Wevelh.	K. E.-D. Köln	
29	C M	21	1	Pack	Düten —	4	29	Mersch	Wilhelm-Luxemburg	
30	C M	1482	1	Kiste	? —	95	30	Lauterburg	Reichsbahn	
31	C M	13379	1	„	Kaffeeessenz —	20	31	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	bkl. ab Werdohl.
32	C P	3671	1	Pack	Eisenwaaren —	7	32	Bocholt	K. E.-D. Essen	
33	C R	38	1	Fass	? —	45	33	Betsch	Reichsbahn	
34	C S	12581	1	Kiste	gefüllt —	17	34	Höchst-Neustadt	Direktion Mainz	
35	C Sch	14348	1	Bierfass	leer —	22,5	35	Potschappel	Sächsische Stsb.	
36	D	1	1	—	eis. Rohr —	—	36	Herne	K. E.-D. Essen	
37	D F K	52298	1	Ballen	Leder —	78	37	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
38	D P & Co.	—	1	Fass	anscheinend Gurken	130	38	Othfresen	K. E.-D. Hannover	
39	D R	3162/4 3166/8	6	Säcke	Leinsaat —	492	39	Calau	K. E.-D. Halle a/S.	
40	D V	4684	1	Pack	Häute —	20	40	Breyell	K. E.-D. Köln	
41	E	2	1	Sack	Kleider —	19	41	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
42	E B	I	1	„	Kaffee —	25	42	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
43	E B	1007	1	Schachtel	Blechwaaren —	—	43	Bocholt	K. E.-D. Essen	
44	E B C	4609	6	Stück	Gabeln —	16	44	Vechelde	K. E.-D. Hannover	
45	E B C	8087	1	Kiste	Plakate —	8	45	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
46	E C	515	1	„	Plüsch —	71	46	München Centr.	Bayerische Stsb.	
47	E F	1/2	2	—	Chamottplatten —	89	47	Reichenbach i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
48	E H V	101/102	2	Fässer	Oel —	403	48	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
49	E Z	199	1	Kiste	gefüllt —	199	49	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
50	E K	13954	1	Eimer	Gelee —	—	50	Altena	„	
51	E K Ww	654	1	Kiste	Messinghähne —	122	51	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
52	E L	2556	1	„	Diverse —	18	52	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
53	F	—	1	—	Haut —	35	53	München Centr.	Bayerische Stsb.	
54	F	1977	1	Sack	Holzwaaren —	18	54	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
55	F	7568	1	—	Kupferblech —	78	55	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
56	F A	350/18	1	Sack	Kaffee —	23	56	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
57	F C	1211	1	Fass	leer —	32	57	Mainz	Direktion Mainz	
58	F G	—	1	Pack	5 leere Obstkörbe —	13	58	Heinrichau	K. E.-D. Breslau	
59	F H	—	3	—	gusseis. Ofentheile —	15	59	Mannheim	Badische Stsb.	
60	F L	—	3	Körbe	Pflaumen —	—	60	Hannover	K. E.-D. Hannover	
61	F P	48	1	Kiste	Butter —	81	61	Mainz	Direktion Mainz	
62	F S	—	1	Fass	leer —	18,5	62	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
63	F S	4112	1	Kiste	leer —	8	63	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
64	F T	361	1	„	Kleider etc. —	21	64	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
65	F V	—	1	—	gusseis. Webstuhltheil	—	65	Krefeld	„	
66	F W	3505	1	Stange	Stahl —	31	66	Werdau	Sächsische Stsb.	
67	F W G	4881	1	Kiste	Porzellan —	38	67	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
68	G	2316	1	„	Teigwaaren —	16	68	Baden	Sächsische Stsb.	
69	G A	506	1	Ballen	Manufakturwaaren —	17	69	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
70	G B C	624	1	Kiste	Eisenwaaren —	48	70	Rheinau	Badische Stsb.	
71	G B C	3455	1	Bund	7 Stahlstangen —	70	71	Wanne	K. E.-D. Essen	
72	G B C	3544	1	Korb	12 runde eis. Platten	24,5	72	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
73	G F D	4	2	—	Eisenrohre —	—	73	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
74	G G	—	1	Korb	Pflaumen —	18	74	Seesen	K. E.-D. Cassel	
75	G G	100	1	Bund	Draht —	27	75	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
76	G K W	72	1	Cylinder	Kohlensäure —	33	76	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
77	G O	823	1	Kiste	leer —	6,5	77	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
78	G S	1, 4, 5	3	—	leere Fässer —	45	78	Rheydt	K. E.-D. Köln	
79	G W	395	2	Kolli	Eisentheile —	17	79	Tempelhof Rangirbahnhof	K. E.-D. Berlin	
80	G W jr.	387	2	Pack	Eisentheile —	—	80	Dorsten	K. E.-D. Essen	
81	G Z	7126	1	Kiste	Butter —	91,5	81	Regensburg	Bayerische Stsb.	
82	H	—	2	Pack	Schippenstiele —	55	82	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
83	H	—	4	—	Steine —	635	83	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
84	H	70/71	2	—	Petroleumfässer —	—	84	Dortmund Bm.	K. E.-D. Essen	
85	H	884	1	Fass	Oel —	202	85	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
86	H	1900	1	„	Sardellen —	50	86	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
87	H B	2812	1	Kiste	gef. —	25	87	Heidelberg	Badische Stsb.	
88	H B H B	5128 5127	1 1	Kistchen Koffer	? — ? —	15	88	Bensheim	Direktion Mainz	
89	H B F	1749/50	2	Pack	Düten —	80	89	Duisb.-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	bez. ab Hamm.
90	H C	60832	1	Kiste	gefüllt —	56	90	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
91	H C V	37 (schwarz) 78 (roth)	1	Fass	Mineralöl —	163	91	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
92	H F	1	1	Kanne	Oel —	59	92	Poulheim	K. E.-D. Köln	
93	H F	3081	1	Fass	Oel —	—	93	Honnef	„	
94	H G	1/2	2	Pack	leere Säcke —	71	94	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
95	H L	1	1	Sack	Kartoffeln —	51	95	Meiningen	Bayerische Stsb.	
96	H P	53/54	2	Ballen	Packleinen —	50	96	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
97	HR & C.	5514	1	„	Manufakturwaaren —	31	97	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
98	H S	—	1	Sack	grobe Holzwaaren —	9	98	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
99	H W	—	1	Korb	Zwetschgen —	20	99	München Centr.	Bayerische Stsb.	
100	J B	103	1	Kiste	Bild —	16	100	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
101	J C B	9	1	—	Pflugschaar —	—	101	Hörde	K. E.-D. Essen	
102	J J A	9360	1	Fass	leer —	15	102	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
103	J K	2566	1	Ballen	Korke —	24	103	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
104	J L	6945	1	Kiste	leer —	45	104	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
105	J N	70	1	Sack	Packstroh —	3	105	Appenweier	Badische Stsb.	
106	J N	2296	1	Ballen	Netztaschen —	19	106	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	Dresden beschr.
107	J R	5	1	Käfig	6 Gänse —	30	107	Leipzig Eilbg. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
108	K	15	1	Oelfass	leer —	34	108	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
109	K	4736	1	Pack	leere Körbe —	8	109	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
110	K	56019/20	2	Kisten	? —	148	110	Soest	K. E.-D. Cassel	Kupferhammer
111	K & G C L	6500/8	1	Kiste	Stearinkerzen —	20	111	Mannheim	Badische Stsb.	Grünthal.
112	K H	27529	1	„	leer —	34	112	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
113	K L	2244	1	„	gefüllt —	18	113	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
114	K N	1	1	Sack	43 leere Mehlsäcke —	32	114	Chemnitz G.-V.	Sächsische Stsb.	
115	K R	18	1	Schliesskorb	Wäsche —	23	115	Aalen	Württemberg. Stsb.	
116	K S	62632	1	Kiste	Bruchchokolade —	31	116	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
117	R W	1025	1	Ballen	Tuch —	37	117	„	„	
118	L B	—	2	Körbe	leer —	3	118	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
119	L L	23	1	Kiste	Theer —	44	119	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
120	L R	77	1	lose	Haut —	8	120	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	L W	23, 24, 130, 186, 85, 101, 110, 119	8	Stück	Rungen —	—	121	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
122	M F	259	1	Kiste	gefüllt —	31	122	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	M F G	10	1	Sack	Altpapier —	28	123	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
124	M G	9460	1	Korb	Wäsche —	36	124	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
125	M H	5354	1	Pack	Papier —	97	125	Dornap	K. E.-D. Elberfeld	
126	M J S	5832	1	Kiste	gefüllt —	17	126	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	*)

*) Mit Steuerbleien von Stuttgart verschlossen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
127	M M	3049	3	Säcke	Spitzhaken	30	127	Bonn	K. E.-D. Köln	
128	M P	II	3	—	grüngestrichene Bretter	15	128	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
129	M T	1	1	Weinfass	leer	17	129	Düren	K. E.-D. Köln	
130	M & W	4806	1	Beutel	eis. Schrauben	8	130	Mgdebg.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
131	N J	29	1	Bund	7 Möbelleisten	3	131	Annaberg	Sächsische Stsb.	
132	N M	300	1	Ballen (Sack)	Speck	12	132	Morsbach (Kr. Waldbröl)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	O L H	645	1	Ballen	Moleskin	35	133	Rheydt	K. E.-D. Köln	
134	O/N W B	1477	1	Kiste	?	—	134	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
135	P A	1502	1	Fass	leer	70	135	Kreuznach (Stadt)	Direktion Mainz	
136	P F	6	1	Bund	Hohlglas	6	136	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
137	P F	3318	1	„	Stahl	44	137	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
138	P K	1	1	Pack	Eisenstangen	32	138	Eschweiler Thal	K. E.-D. Köln	
139	P K	3841	1	Kiste	Papier	140	139	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
140	P S	797	1	Pack	Tapetenmuster	32	140	Köln	K. E.-D. Köln	
141	P S	1189	1	Kollo	Gussrohr	31	141	Mainz	Direktion Mainz	
142	P W C	113	1	Verschlag	Marmor	49	142	Saarburg i/L.	Wilhelm-Luxemburg	
143	R	—	1	Kollo	Gusseisenwaaren	3	143	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	in Riestedt überzähl. gemeldet.
144	R	—	1	Korb	?	47	144	Rossleben	K. E.-D. Erfurt	
145	R	214	1	Pack	6 Rohrstühle	—	145	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
146	R B	38	1	Korb	leer	6	146	Aachen	K. E.-D. Köln	
147	R E	158	1	Bund	Gussräder	—	147	Köln Eilgt.-Abf.	„	
148	R J	1490	4	—	Bettfüsse	—	148	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
149	R J	1565	1	Pack	6 Mantelstöcke	26	149	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
150	R K	16	1	„	Werkzeuge	26	150	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
151	R K	36/37	1 1	Koffer Korb	Kleider	31	151	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
152	R L	1000	1	Kiste	Biskuits	12	152	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
153	R R	42	1	Korb	Korbwaaren	14	153	Freiburg	Badische Stsb.	
154	R R	6228	1	Kiste	Messinglager	?	154	Köln Eilgt.-Abf.	K. E.-D. Köln	
155	R R R	6085	1	Pack	landwirthschaftl. Maschinentheile	18	155	Rheine	K. E.-D. Münster	1 Kammrad, 5 eis. Gabeln.
156	R S	3888	1	Fässchen	leer	8	156	Ulm	Württemberg. Stsb.	
157	S	—	1	Bund	Flacheisen (4 Stäbe)	23	157	Pforzheim	Badische Stsb.	
158	S	—	2	—	Gusswaaren	10	158	Neuulm	Bayerische Stsb.	
159	S	4	5	Kübel	leer, gebraucht	15	159	Guhrau	K. E.-D. Posen	
160	S	2126	1	Pack	2 Eisenplatten	33	160	Stolberg Rh.	K. E.-D. Köln	
161	S	402	1	—	Haut	47	161	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
162	S & Co	7/9	3	Ringe	Kupferdraht	138	162	München Centr.	„	
163	S^3	2565	1	Kiste	Teigwaaren	15	163	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
164	S	7858	1	Pack	6 Schaufeln	9	164	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
165	S B	26	1	Fass	leer	12	165	Bingen	Direktion Mainz	
166	S C	—	1	Kollo	Eisengusswaare	10,5	166	Schöppenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
167	S L C	988	1	Fass	Schwefelkohlenstoff	284	167	Plagw.-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
168	S S	1	1	Kiste	leer	—	168	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	bezettelt: Bremen —?
169	S S	1028	1	„	?	37	169	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
170	S S	4267	1	Pack	Couverts	24	170	Düren	K. E.-D. Köln	
171	S W	533	1	Ballen	Tuch	27	171	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
172	T	10	1	Kiste	Messer und Gabeln	23	172	Hof	Sächsische Stsb.	
173	T	10/11	2	Pack	eis. Ketten	105	173	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
174	T	14—26	13	Fässer	Petroleum oder Oel	2275	174	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
175	T	311	1	Kiste	Kaffee (Tietz-Kaffee)	33	175	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
176	T B	52	1	Korb	Mirabellen	33	176	Mainz	Direktion Mainz	
	—	—	1		Mirabellen	22				
177	T K	13	1	„	leere Glasbüchsen	7	177	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
178	T L	265	1	Bund	Stuhlrohr	25	178	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
179	T N	1536	1	Kiste	Werkzeug	40	179	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
180	V W D	4966	1	Päckchen	eis. Scheiden	1,25	180	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
181	W	—	3	Säcke	Gurken	150	181	München Centr.	Bayerische Stsb.	
182	W A R S S	1	1	Pack	leere Säcke	4	182	Neuss	K. E.-D. Köln	
183	W B	1006	1	Korb	?	—	183	Wanne	K. E.-D. Essen	
184	W B	3564	1	„	eiserner Krümmer	78	184	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
185	W H	2854	1	Sack	Leim	51	185	Bonn	K. E.-D. Köln	
186	W H Co	613	1	Fass	leer	47	186	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
187	W V	340	1	Bund	Draht	50	187	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
188	W W K	8	1	Ballen	Wolle	24	188	Düsseldorf	„	
189	Z A	—	2	Kisten	Teigwaaren	29	189	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
190	Adr.	—	1	Ballen	Bettzeug	40	190	Aachen	K. E.-D. Köln	
191	Adresse	—	1	—	leere Milchkanne	—	191	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
192	8. Bahnmeisterei	—	1	Bund	15 Hackenstiele	18	192	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
193	B B F Piller	2040 304	2	Bierfässer	leer	39	193	Potschappel	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
194	Theilweise mit Bischofswerder beschrieben	—	13	Pack	Nägel —	16	194	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
195	Blau	—	2	Packete	Eisenblech —	40	195	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
196	B M Hannover	23098	1	Kiste	leer (Holzwolle) —	8	196	Hannover N.	„	
197	Borzestowska	—	1	„	Kleider —	24	197	Frankenstein i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
198	Candidat Bosse i/Burg b/Quakenbrück	—	1	—	kl. Reisekorb —	—	198	Braunschweig H. Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
199	C. Pfeiffer	443	1	Pack	2 Stühle —	7	199	Hoerde	K. E.-D. Essen	
200	// Ebenfurt (undeutlich)	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	60	200	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
201	Eland	54	1	Koffer	Gepäck —	45	201	Berlin Potsd. Bhf.	K. E. D. Berlin	
202	E V Hoerde (auf einem alten beschmutzten Etikett)	18	1	altes Stück	Kette —	17	202	Meppen	K. E.-D. Münster	
203	F B Berlin	—	2	Theile	Schlagmaschine zur Kraftprobe	70	203	Wandsbek	Lübeck-Büchen	
204	F H Müllheim a. D.	—	2	Körbe	leer —	4	204	Gutach b/Hbg.	Badische Stsb.	
205	G B Eisenach	104	1	Sack	Gurken —	28	205	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Gut wurde verkauft.
206	Gumpel Hannover	—	1	„	leere gebrauchte Säcke	22,5	206	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
207	Gustav Stoffregen M.-Gladbach	—	1	Koffer	Kleider —	58	207	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
208	Heyne Leipzig	—	1	Kiste	Insektensammlung —	27	208	Leipzig Mgd. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
209	Höxter	—	1	Fass	Oel —	195	209	Höxter	K. E.-D. Cassel	
210	Hoppegarten	—	1	hölzerner Koffer	unbekannt —	20	210	Berlin Alexanderplatz	K. E.-D. Berlin	
211	J. W. Specks	69942	1	—	Kohlensäureflasche —	—	211	Cleve	K. E.-D. Köln	
212	K. Gerlach	682	1	Bierfass	leer —	21,5	212	Potschappel	Sächsische Stsb.	
213	Kissling	1633	1	Fass	leer —	14	213	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
214	Lenson F S J	1	1	Ballen	Matratze —	13	214	Westend	K. E.-D. Berlin	
215	Naumans Germania	—	1	—	Fahrrad —	—	215	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
216	O Köln	—	2	Pack	eis. Rohr- oder Ankerhalter	24	216	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
217	Pallo Körner	—	1	Reisetasche	Wäsche u. Stiefeln —	—	217	Berlin Anh. B. (Gep.-Abf.)	K. E.-D. Berlin	
218	Prince of Wales	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	218	Krefeld Gepäckabf.	K. E.-D. Köln	
219	R. Geiser (undeutlich)	288	1	Fass	altes leeres Bierfass	15	219	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
220	R L Köln	—	1	Kiste	Rosinen —	6	220	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
221	Sauerstoff-Fabrik Berlin	—	3	—	eiserne, leere Kohlensäureflaschen	58	221	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
222	V Pforzheim	—	1	Tafel	galvanisirtes Blech —	9	222	Pforzheim	Badische Stsb.	
223	Weinheim a B J K Wiesloch	669	1	Fass	leer —	13	223	Mannheim	„	
224	W U Hannover	8483	6	Packete à 10 kg	eis. Blumendraht —	62	224	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.					
225	weiss	1	1	Bund	2 Gasrohre —	6	225	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
226	—	VI	1	—	Winkeleisen —	7	226	Rheine	K. E.-D. Münster	
227	—	11/34	1	Stück	Eisen —	2	227	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
228	—	25 × 15	1	Pack	6 Stg. Stahl —	25	228	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
229	—	40 × 3	1	Bd.	6 Stck. Bandstahl —	—	229	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
230	—	88	1	Korb	2 rothe Mützen —	—	230	Borgholzhausen	K. E.-D. Münster	
231	—	115	1	Fass	leer —	32	231	Bingen	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
232	—	130	2	Stück	Spannketten —	43	232	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
233	—	400	2	Körbe	Zwetschgen —	44	233	München Centr.	Bayerische Stsb.	
234	—	411	1	Bund	Packwagenschlüssel —	—	234	Grosslehna	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
235	—	519/30	12	Kolli	eis. Radsätze —	828	235	Osnabrück Hn.	K. E.-D. Münster	bekl. Osnabrück.
236	—	2325	1	„	Bettstelltheile —	8	236	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
237	—	2945	2	Eimer	Kraut —	—	237	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	4235	1	Fass	leer —	45	238	Elberfeld	„	
239	—	49353	1	„	leer —	—	239	Schmalnau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
240	A	100	1	Kiste	Gläser u. Teller —	10	240	Rahden	K. E.-D. Münster	bez. Gütersloh-Rahden, beschr. Mosbach-Rahden.
241	H	175	1	„	Weckeruhren —	49	241	Bingerbrück	Direktion Mainz	
242	H	3654	1	Ballen	Tabak —	80	242	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
242	H S	4361	1	Kiste	Säure —	50	242	Neuss	K. E.-D. Köln	
243	L H	604	1	Pack	Werkzeug —	7,5	243	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
244	I W Y	7939	1	Kiste	Metallwaaren —	31	244	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
245	— roth	—	4	—	Eisenrohre —	87	245	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
246	2 rothe Striche	—	1	Bund	20 neue Hufeisen —	16	246	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
247	weisser Strich	—	8	Stück	Gasrohre —	110	247	Crossen a/E.	K. E.-D. Erfurt	
248	2 weisse Striche	—	2	—	eis. Rosten —	8	248	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
249	×	77	1	Bierfass	leer —	19	249	Potschappel	Sächsische Stsb.	
250	× ×	—	1	—	Eisencylinder —	24	250	München Centr.	Bayerische Stsb.	
251	× ×	—	3	Bunde	Hufeisen —	43	251	Freren	K. E.-D. Münster	
252	grün × ×	—	1	Bund	Eisen, bestehend aus 2 Stäben ○-Eisen, 2 Stäben □-Eisen, 2 Stäben ⊏⊐-Eisen	45	252	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
253	—	—	1	—	eiserne Achse —	50	253	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	Korb	Aepfel —	18	254	Eisenach Eilg.-A.	K. E.-D. Erfurt	
255	—	—	1	Ladung	Asche —	—	255	Herne	K. E.-D. Essen	Wagen Bsl. 54522.
256	—	—	1	—	eichene Bahnschwelle, 2,75 m lang	—	256	Nassow	K. E.-D. Danzig	
257	—	—	21	Kolli	leer —	—	257	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
			5	„	Balken —					
			7	„	Holzgestelle —					
			1	„	Rohr —					
258	—	—	1	Bund	Bandeisen —	—	258	Speldorf	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	Stück	Bergstock —	—	259	Minden	K. E.-D. Hannover	
260	—	—	1	Sack	Betten —	11	260	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
261	—	—	1	„	Betten —	17	261	B.=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	1	„	Betten, Wäsche, Blechgeschirr	52,5	262	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
263	—	—	1	Korb	Birnen —	25	263	Kaufbeuren	Bayerische Stsb.	
264	—	—	1	Packet	8 Blasebälge —	2	264	Elberfeld=Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	Kiste	Bleibügel —	6	265	Magdeburg=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
266	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	45	266	Eilg.-Abf. Münster	K. E.-D. Münster	
267	—	—	1	Partie	Braunkohlenbriketts —	340	267	Gera	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
268	—	—	1	Stück	Brett, 4,3 m lang, 1 cm dick	—	268	Driburg	K. E.-D. Cassel	
269	—	—	1	„	gehobeltes Brett von Pitsch-pine-Holz	—	269	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
270	—	—	1	Pack	Bretter —	78	270	Dresden=A. G. V.	Sächsische Stsb.	
271	—	—	1	Sack	Cement —	50	271	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
272	—	—	1	Ballen	Coeper —	48	272	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
273	—	—	47	—	Cylindergläser —	7	273	Ostönnen	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	—	Damenfahrrad mit Marke 86	—	274	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
275	—	—	1	—	Damenplüschmantel —	—	275	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
276	—	—	1	—	verzinkt. Deckel —	—	276	Jülich	K. E.-D. Köln	
277	—	—	2	—	eiserne Deckplatten —	—	277	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
278	—	—	1 1 1	Ring — Verschlag	Draht — eiserner Ofentheil — 6 Eimer —	30 3 14	278	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	Stange	Eisen —	5	279	Cleve	K. E.-D. Köln	
280	—	—	2	Stück	hölzerne ungetränkte Eisenbahnschwellen	—	280	Uchtspringe	K. E.-D. Hannover	
281	—	—	1	Bund	Eisenblech —	—	281	Werder	K. E.-D. Berlin	
282	—	—	1	Pack	9 Tafeln Eisenblech —	—	282	Werder	„	
283	—	—	1	Eisenfass	leer —	79	283	Coburg	K. E.-D. Erfurt	mit rother Aufschrift „Benzin“.
284	—	—	2	Kolli	45 Eisenplatten —	46	284	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
285	—	—	—	—	Eisenröhren —	?	285	Saarburg i/L.	Reichsbahn	
286	—	—	1	—	Eisenrohr —	28,5	286	Calcum	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	1	Kolli	Eisenrohr —	12,5	287	Montenau	K. E.-D. Köln	
288	—	—	2	—	Eisenrohre —	16	288	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	3	—	Eisenrohre —	—	289	Menden	„	
290	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	15	290	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
291	—	—	10	—	Eisenstangen —	110	291	Aachen	K. E.-D. Köln	
292	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	35	292	Bremen	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	„	Eisenwaaren —	53	293	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
294	—	—	1	Kiste	Emaillewaaren —	93	294	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	Ladung	Erz —	—	295	Hattingen	K. E.-D. Essen	Wagen Efd. 6002.
296	—	—	1	„	Erz —	—	296	Hattingen	„	Wagen Efd. 11658.
297	—	—	1	„	Erz —	—	297	Oberhausen	„	Wagen 25304.
298	—	—	1	—	Fahnenstange —	—	298	Wiesloch	Badische Stsb.	
299	—	—	1	—	Fahrrad —	20	299	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
300	—	—	1	—	Fahrrad —	25	300	Gep.-Abf. Dtmd.	K. E.-D. Essen	
301	—	—	1	—	Feldstuhl mit Kinderschaukel	2	301	Berlin Stettiner Bhf.	K. E.-D. Berlin	
302	—	—	1	Stab	Flacheisen —	36	302	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
303	—	—	1	—	irdene Flasche (?) —	9,5	303	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
304	—	—	1	Sack	Flurplättchen —	18	304	Neuss	K. E.-D. Köln	
305	—	—	1	—	hölzerne Fussbank —	1	305	Berlin Stettiner Bhf.	K. E.-D. Berlin	
306	—	—	1	Kollo	Gasrohr, 5 m l. —	26	306	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
307	—	—	1 1	Stück „	Gasrohr, 5,25 m l. — desgl., 2 m l. —	29,5	307	Freiberg	Sächsische Stsb.	
308	—	—	2	—	Gasrohre —	11	308	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	4,6 m lang, 6 cm Umfang.
309	—	—	1	Korb	Gemüse —	15	309	Schwabach	Bayerische Stsb.	
310	—	—	4	—	Geschränke —	18	310	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
311	—	—	1	Pack	Gewichte, eis. —	10	311	Pforzheim	Badische Stsb.	
312	—	—	2	Säcke	Glasscherben —	87	312	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
313	—	—	1	—	Granitstufe —	99	313	Saal a. d. Donau	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
314	—	—	1	Säckchen	Gummiabfälle —	4	314	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
315	—	—	1	Pack	Gummischläuche —	15	315	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
316	—	—	2	Kolli	Gussstücke —	15	316	Mannheim	Badische Stsb.	
317	—	—	4 4	— —	Hacken — Schippen —	23 11	317	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
318	—	—	1	—	Handtuchhalter —	1,5	318	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
319	—	—	1 1	Sack Blechfl.	Haselnusskerne — Backpulver —	—	319	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
320	—	—	1	Kiste	Haushaltungsgegenstände	?	320	Geldern	K. E.-D. Köln	
321	—	—	2	unverpackt	Herzstücke —	—	321	Stockstadt a. Rh.	Direktion Mainz	
322	—	—	1	—	Holzmodell —	3	322	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
323	—	—	2	—	Holzrahmen für Matratzen	8	323	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
324	—	—	1	Ballen	Hosenstoffe —	15	324	Köln Hpt.-B.	„	
325	—	—	1	—	Hutkoffer mit braunem Leinen überzogen	6	325	Berlin P. Gepäck	K. E.-D. Berlin	
326	—	—	1	Pack	Isolirdraht —	5	326	Heidelberg	Badische Stsb.	
327	—	—	1	„	Jalousie —	8	327	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
328	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	102	328	Stuttgart Eilg.	Württemberg. Stsb.	
329	—	—	1	„	Kartoffeln —	27	329	Altensteig	„	
330	—	—	1	„	Kartoffeln —	42	330	Heidelberg	Badische Stsb.	
331	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	331	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
332	—	—	1	Bund	Kehlleisten —	27	332	Köthen	„	
333	—	—	1	—	Kopf- bezw. Keilkissen	4	333	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	Dienstgut, anscheinend für einen Dienstraum.
334	—	—	1	—	Kette —	—	334	Friedrichshütte-Laasphe	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	Pack in Papier	Kinderwagenverdeck	2	335	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
336	—	—	1	—	Klappstuhl mit angebundenem Spaten	5	336	Emden	K. E.-D. Münster	Eilgutbeklebung von Leer. Alte Gepäckbeklebung Juist-Leer 68.
337	—	—	1	Kiste	Kleider —	18,5	337	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	Korb	Kleider —	24	338	Luxemburg Gep.	Wilhelm-Luxemburg	Beklebt: 355. Trier-Luxemburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
339	—	—	1	Packet	Kleider —	4,5	339	Luxemburg Gepk.	Wilhelm-Luxemburg	beklebt: 10. Longwy-Luxemburg.
340	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	10	340	Metz Gepk.	Reichsbahn	
341	—	—	1	Packet	Kleiderstoffmuster —	—	341	Krefeld	K. E.-D. Köln	
342	—	—	1	—	Kochheerdplatte mit zugehörigen Ringen	21	342	Czarnikau	K. E.-D. Bromberg	
343	—	—	1	Ladung	Kohlen —	—	343	Duisburg Haf.	K. E.-D. Essen	Wagen Bln. 70801.
344	—	—	11	Stück	schw. lack. Kohleneimer	16	344	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
345	—	—	1	Korb	? —	28	345	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
346	—	—	1	Schliesskorb	feine Korbwaaren —	16	346	Corschenbroich	K. E.-D. Köln	
347	—	—	1	—	Kupferrohr —	—	347	Görlitz	K. E.-D. Breslau	1,13 m lang.
348	—	—	1	—	Ladebrücke —	—	348	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
349	—	—	1	Stück	hölzerne Ladebrücke	35	349	Weimar	K. E.-D. Erfurt	88 cm br., 1,58 m lg.
350	—	—	1	Bund	Lampengewicht —	7	350	Erfurt	„	
351	—	—	2	Stück	Lampenkuppeln (muthmaasslich)	5,5	351	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
352	—	—	1	—	Laterne —	—	352	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
353	—	—	1	Bd.	Latten —	26	353	Stolberg Rh.	K. E.-D. Köln	
354	—	—	1	Säckchen	Mais —	3,5	354	Appenweier	Badische Stsb.	alte Post N. 16.
355	—	—	1	—	altes Maschinenlager	6	355	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
356	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	12	356	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
357	—	—	1	—	eiserner Maschinentheil	13	357	Guben	K. E.-D. Berlin	
358	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	14	358	Aachen	K. E.-D. Köln	Mannheim u. Berlin bezettelt.
359	—	—	1	Kiste	Maschinentheil —	215	359	Bretten	Württemberg. Stsb.	
360	—	—	1	Sack	Mehl, alte Kleider u. Schuhe	15	360	Gessertshausen	Bayerische Stsb.	
361	—	—	1	Rolle	Messingblech —	7	361	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	
362	—	—	2	—	Messinglager —	—	362	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
363	—	—	1	Bund	Messingrohre —	8,5	363	Suhl Gep.-A.	K. E.-D. Erfurt	
364	—	—	2	—	Messingstangen —	2	364	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
365	—	—	1	Stück	Messingtheil —	24	365	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
366	—	—	1	Kiste	Messinstrumente —	6	366	Luxemburg Gep.	Wilhelm-Luxemburg	
367	—	—	1	Korb	Mirabellen —	23	367	Mainz	Direktion Mainz	
368	—	—	1	Spahnkorb	fr. Obst (Birnen) —	22,5	368	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	verkauft.
369	—	—	1	Fass	Oel —	207	369	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
370	—	—	1 1	Kanne Blechbüchse	Oel — gefüllt —	12 19,5	370	Düsseldorf-Der.	„	
371	—	—	1	—	Ofenroste —	2	371	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	Schleppe auf 2 Rädern.
372	—	—	1	—	Pflugtheil —	23	372	Coesfeld Stbhf.	K. E.-D. Münster	
373	—	—	2 2 1	— — —	Picken — Schaufeln — Hebeeisen —	?	373	Basel Gepäck	Reichsbahn	
374	—	—	1	—	Privatdecke —	?	374	Dt. Avricourt	„	
375	—	—	1	—	Rad zu einer Maschine gehörig	43	375	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
376	—	—	1	—	Rahmen —	17	376	Dt. Avricourt	Reichsbahn	Koffer trägt Schiffsbeklebung von Baltimore.
377	—	—	1	Koffer	Reiseeffekten —	47	377	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
378	—	—	1	—	eiserne Riemenscheibe	17	378	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
379	—	—	2	—	gusseis. Ringe —	4	379	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
380	—	—	1	—	eisernes Rohr —	—	380	Soest	K. E.-D. Cassel	
381	—	—	1	—	eis. Rohr —	15	381	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	
382	—	—	1	—	eis. Rohr mit abgedrehten massiven Enden, 3 m lang	—	382	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
383	—	—	1	—	eis. Rohr mit Saugkorb, 4,75 m lang	37	383	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
384	—	—	1	—	Rohr mit Ventil —	7	384	Saaralben	Reichsbahn	
385	—	—	2	—	Rohrschellen —	1	385	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
386	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	5	386	Lörrach	Badische Stsb.	
387	—	—	1	—	Rohrstuhl mit zerrissenem Sitz	5	387	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
388	—	—	1	Kiste	1 Rohrwalze Nr. 9745, 1 Welle und 14 Bleiröllchen	24	388	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
389	—	—	1	Kollo	eis. Roster mit Mantel	8	389	Grevenbroich	K. E.-D. Köln	
390	—	—	1	—	Roststab —	4	390	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	
391	—	—	1	—	Rundeisen, 3,5 m lg.	8	391	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
392	—	—	1	Bund	4 Stangen Rundeisen	50	392	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
393	—	—	1	Pack	leere Säcke —	9	393	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
394	—	—	1	Sack	Salz —	52	394	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
395	—	—	1	Ladung	Sand —	—	395	Oberhausen	K. E.-D. Essen	Wagen El. 25476.
396	—	—	1	Wagen	Sandsteintreppenstufen	—	396	Soest	K. E.-D. Cassel	Esn. 51247.
397	—	—	1	Schliesskorb	leer —	—	397	Frankfurt a/M. H.-G.-B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Beklebung: Kirchheimbolanden-Limburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
398	—	—	1	Bund	2 neue Schliesskörbe	4	398	Bonn	K. E.-D. Köln	
399	—	—	1	—	kleiner neuer Schliesskorb, leer	2,5	399	Köln-Gereon	„	
400	—	—	1	Schliess-korb	? —	33	400	Gep.-Abf. Emden	K. E.-D. Münster	mit schwarz. Wachstuchbezug, eis. Stange u. Schloss.
401	—	—	1	Schliess-korb	gefüllt —	11,5	401	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	ab Eydtkuhnen.
402	—	—	1	Pack	26 eis. Schippen —	28	402	Hösel	K. E.-D. Essen	
403	—	—	2	—	Schraubenschlüssel —	—	403	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
404	—	—	1	Bund	2 kl. Schraubenschlüssel	—	404	„	„	
405	—	—	1	Ball.	Schwefelsäure —	35	405	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
406	—	—	1	Waggon	eis. Schwellen —	—	406	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	Köln 71579.
407	—	—	1	Pack	2 Seitentheile einer Bettstelle	—	407	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
408	—	—	1	Kollo	schw. lack. Senkeimer	2	408	Köln-G.	„	
409	—	—	1	Stroh	Sophatisch —	22	409	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
410	—	—	1	Glasballon	schwarzer Spirituslack	38,5	410	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
411	—	—	1	Pack	7 Stück Springstangen zu Turnerzwecken	15	411	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	1	Stange	Stahl —	12	412	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
413	—	—	1	Bund	4 Stangen Stahl —	61	413	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
414	—	—	1	Stange	Stahl —	11	414	Metz	Reichsbahn	
415	—	—	2	—	Stahlstücke —	20	415	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
416	—	—	1	Bund	eiserne Stangen mit Gelenk u. Rollen	28,5	416	Rheda	K. E.-D. Hannover	
417	—	—	1	Reisekorb (offen)	1 Stehkragen —	2,1	417	Fordon	K. E.-D. Bromberg	
418	—	—	1	Ballen	Steuergut —	—	418	Soest	K. E.-D. Cassel	beschrieben: Rotterdam.
419	—	—	1	Fass	Theer —	235	419	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
420	—	—	1	Sack	Thomasphosphatmehl	68	420	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
421	—	—	500	Stück	Thonplatten —	750	421	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
422	—	—	1	Kollo	2 Tische —	—	422	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
423	—	—	1	—	gusseis. Untersatz zum Viehkessel	34	423	Dülmen Stbhf.	K. E.-D. Münster	
424	—	—	2	Stäbe	Vierkanteisen, 5—6 m l.	—	424	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
425	—	—	1	—	Reisetasche aus Wachstuch	16	425	Luxemburg Gepk.	Wilhelm-Luxemburg	
426	—	—	1	—	Wagentragfeder —	8	426	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
427	—	—	1	—	Waschkonsole —	—	427	Hoerde	K. E.-D. Essen	
428	—	—	1	—	Waschkonsole —	12	428	Essen Nord	„	
429	—	—	1	—	fahrbare Wassertonne	210	429	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	aus Wag. 48944 K. entladen.
430	—	—	15	—	Weichenschwellen —	—	430	Gräben	K. E.-D. Breslau	
431	—	—	1	Weinfass	leer —	37	431	Mannheim	Badische Stsb.	
432	—	—	1	—	eis. Welle m. 4 Riemenscheiben	27	432	Chemnitz G.-V.	Sächsische Stsb.	
			1	—	Hängearm dazu —	12				
433	—	—	2	Pack	4 Wienerstühle —	18	433	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
434	—	—	2	—	eis. Winkel —	0,5	434	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
435	—	—	1	—	Winkeleisen —	13	435	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
436	—	—	2	Bund	Winkeleisen —	135	436	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
437	—	—	1	Ballen	Wolldecken —	27	437	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
438	—	—	1	—	Wurfmaschine —	—	438	Kotlin	K. E.-D. Posen	
439	—	—	1	Partie	Zaunlatten —	—	439	Castrop	K. E.-D. Essen	
440	—	—	2	Pack	Zinkeimer —	22	440	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
441	—	—	1	—	Zinkrohr —	13	441	Rahden	K. E.-D. Münster	
442	—	—	1	—	Zinkrohr, 2 m lang —	—	442	Geilenkirchen	K. E.-D. Köln	
443	—	—	1	Block	Zinn —	38	443	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
444	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	25	444	Mülhausen Eilg.	Reichsbahn	
445	—	—	1	„	Zwetschgen —	28	445	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
446	—	—	1	Brod	Zucker —	13	446	Mosbach	Badische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 22. September Vorm. gemeldet.

Nr. 18. Berlin, am 26. September 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	11	—	eis. Flanschenringe	15	1	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
2	A H	4	2	—	Eisenkästen	200	2	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A K	—	2	Kisten	leer	45	3	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
4	A P	596	1	Fass	Rüböl	198	4	Bochum Süd	"	
5	A P & Co.	9588	1	Kiste	Leim	73	5	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
6	A R	2303	1	"	Fliegenleim	—	6	Mülh.-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
7	A S	73766	1	Ballen	?	171	7	Neubukow	Meckl. Friedr. Franzb.	
8	B	—	3	Steintöpfe	leer	—	8	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
9	B F	16819	1	Kiste	Herrenkleider	13	9	Köln	"	
10	B S	882	1	Ballen	?	160	10	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
11	B S	2276	1	Kiste	Hufnägel	19	11	Sohrau O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
12	C	—	2	Kolli	eis. Kammräder	—	12	Eilg.-Abf. Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
13	C B	80	1	Korb	Birnen	9	13	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
14	C D S	—	1	—	eis. Platte	4	14	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
15	C H	22	1	Pack	Leinen	9	15	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
16	C K	5063	1	Kiste	gefüllt	57	16	Güterabf. Kreuznach St.	Direktion Mainz	
17	C & K	5163	1	"	Schuhmacher-Art.	9	17	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
18	C M	12	1	Fass	leer (643 l)	108	18	Ulm G.	Württemberg. Stsb.	
19	C R	3604	1	Ballot	Leder	42	19	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
20	C Z	5745	1	Kiste	Präzisionsinstrumente	70	20	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
21	D	2289	1	Pack	Holzschuhe	—	21	Herford	K. E.-D. Hannover	
22	D A G	—	1	Kiste	Zuckerwaaren	9,5	22	Herne	K. E.-D. Essen	
23	D & E	1841	1	"	emaill. Eisenw.	46	23	Bonn	K. E.-D. Köln	
24	D K	114	1	Fass	leer	29	24	Offenburg	Badische Stsb.	
25	D M	—	20	Säcke	Weizen	1520	25	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
26	D N	1898/9	1	Bund	8 kl. Bufferfedern	22,5	26	Tempelhof Rang.-Bf.	K. E.-D. Berlin	
27	D R	327	1	Fass	leer	12	27	Rheydt	K. E.-D. Köln	
28	Dr. W H L	62846	1	"	leer	38	28	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
29	D S	1221/2	2	Kisten	leer	46	29	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
30	E	—	1	—	eis. Maschinentheil	17	30	Zwickau	Sächsische Stsb.	
31	E	34	1	Fass	Essig	14,5	31	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
32	E	1992	1	Kiste	leer	12	32	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
33	E B	898	1	Bund	vier eiserne Lagertheile	3	33	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
34	E D	—	1	Pack	Eisenwaaren	7	34	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
35	E G	12483	1	Stab	Stahl	47	35	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
36	E H	1349	1	Fass	leer	—	36	Duisb.-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
37	E M	100	1	Verschlag	leer	16	37	Wegberg	K. E.-D. Köln	
38	E S	1182/1195	14	Stück	eis. Maschinentheile	317	38	Weener	Gr. E.-D. Oldenburg	
39	F	—	1	—	Schornsteinaufsatzrohr	—	39	Emmerich	K. E.-D. Essen	
40	F B	2	1	—	grosse Flasche, gefüllt	39	40	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	Zeichen: T B 2 Pochtolsdorf.
41	F B	3	1	Koffer	Muster	—	41	Hannover	K. E.-D. Hannover	
42	F G	22547	1	Ring	Draht	25	42	Görlitz	K. E.-D. Breslau	in Leinwand, beschr.: Bucarest.
43	F H	174	1	Kiste	Stahldrahtkratzen	10	43	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
44	F K O	110/12	3	Pack	Holzleisten	15	44	Coblenz	K. E.-D. Köln	
45	F S	7047	1 1	Kollo Kiste	Maschine Zubehör	—	45	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
46	G	15	1	Pack	2 Stühle	8	46	Bonn	K. E.-D. Köln	
47	G	112	1	Harrass	leer	51	47	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
48	G B	20816	1	Kiste	Baumwollstoffe	216	48	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
49	G C	8937	1	Ballen	Manufakturwaaren	45	49	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
50	G O	1/3	3	Fässer	leer	120	50	Krefeld	K. E.-D. Köln	
51	G G U	6286	1	Kollo	Eisenrohr	—	51	Düren	"	
52	G S	1898	1	Ballen	Tabak	75,5	52	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	G S & S	4700	1	Schmierölfass	leer, gebr. —	35	53	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
54	G T	269	1	Bll.	Sackleinewand —	26	54	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Breslau	
55	G T	8960	1	Korb	Eisenwaaren —	13	55	Freiburg i/Schl.	„	
56	G W	7036	1	Verschlag	Holzmodelle —	5	56	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
57	H	1/5	5	Säcke	altes Metall —	376	57	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
58	H	10	1	Pack	eiserne Kellerthüren	45	58	Coblenz	K. E.-D. Köln	
59	H	36 und 92	2	Fässer	leer —	72	59	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
60	H	89	1	Ballen	Keilkissen —	5,5	60	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
61	H	10107	1	—	Ambos —	62	61	Güterabf. Bingen	Direktion Mainz	
62	H B	111	1	Kollo	? —	6	62	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
63	H F	3267	1	Verschlag	leer —	20	63	Aachen	K. E.-D. Köln	
64	H M	1	1	Kollo	vier leere Körbe, beschr.: Hannover	13,5	64	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
65	H M	1323	1	Kiste	? —	135	65	Camenz	K. E.-D. Breslau	bz.: von Zürich.
66	H M	5004	1	Verschlag	leer —	25	66	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
67	H R	2072	1	Kiste	Nägel, Schrauben usw.	39	67	Potsdam	„	bezettelt: Hohenzollern-Aktien-Ges. für Lokomotivbau Düsseldorf-Grafenberg.
68	H S	4219	1	„	leer —	32	68	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
69	H Z	4929	1	„	leer —	8	69	Güterabf. Mainz Hafen	Direktion Mainz	
70	J	4	1	Fass	leer (687 l) —	98	70	Ulm G.	Württemberg. Stsb.	
71	J	—	1	Korbfl.	Likör —	17	71	Stuttgart H.	„	
72	J B	1	1	Fass	Butter —	24	72	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
73	J B	1	1	Korb	Glasballon —	10	73	Duisburg	„	
74	J B	4584	1	Kiste	leer —	43	74	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
75	J E S	—	1	Sack	altes Papier —	15	75	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	
76	J F R	14978	1	Kiste	Bindfaden —	33	76	Herne	K. E.-D. Essen	
77	J G N	1744	1	Bund	Forken —	6	77	Hamburg L. B.	Lübeck-Büchener	Neubukow.
78	J M	100	1	Ballen	Tapeten —	51	78	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
79	J S	3, 6, 8, 10, 11, 13	6	Fässer	leer —	210	79	Moers	K. E.-D. Köln	
80	J S W	1162	1	Verschlag	Drahtseile —	312	80	Bamberg	Bayerische Stsb.	
81	J W P	200 9323	1	Korb	leere Körbe —	12	81	Mannheim	Badische Stsb.	
82	J X	15	1	„	Zwetschgen —	7	82	München Centr.	Bayerische Stsb.	
83	K	—	2 1	Stück „	L-Eisen — Kontregewicht —	10 15	83	Duisbg. Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
84	K	3	1	Pack	5 Kistchen ger. Fische	20	84	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
85	K	9486	1	Fass	leer —	88	85	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
86	K E	18825	1	Kiste	? —	55	86	Lehrte	K. E.-D. Hannover	beschr.: Montequee lez Liège.
87	K E D	1904	1	—	Brechstange (eiserne)	—	87	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
88	K K	5012	1	Kiste	Chokolade —	19	88	Heidelberg	Badische Stsb.	
89	K K St B	156	1	—	Kette —	29	89	Gottesberg	K. E.-D. Breslau	
90	K L B	2 3	2	—	Stück Taue —	—	90	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
91	K P	69	1	Korb	Tomaten —	7	91	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	verkauft.
92	K S	815	1	Kiste	Bestecke —	15	92	München Centr.	Bayerische Stsb.	
93	L	4482	1	„	geschnürt u. plombirt	43	93	Meerane	Sächsische Stsb.	
94	L	7968	1	Korbflasche	anscheinend Politur	41	94	Briesen W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
95	L G	2	1	Pack	Säcke —	25	95	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
96	L L & Co	2348	1	Kiste	leer —	25	96	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
97	L P	1027/9	3	Ballen	— —	468	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	L S	325	1	Kiste	? —	149	98	Jessnitz i/Anh.	K. E.-D. Halle a/S.	
99	L S	581	1	Bund	Messingstangen —	24	99	Neustadt a/D.	K. E.-D. Altona	
100	L S L	100	1	Kiste	Glasscheiben, beschr.: Hannover	—	100	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
101	M	3112	1	Fass	leer —	15	101	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
102	M	974	1	Bund	Alpengras —	17	102	Cleve	K. E.-D. Köln	
103	M B	1771 B 1772 D	2	Pack	Pappe —	46	103	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
104	M B B	2	1	Sack	Wolle nach Hannover Süd	6	104	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
105	M & H	4548	1	Ballen	Bettfedern —	—	105	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
106	M K	—	1	Fass	leer —	8	106	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	bez.: Weissenfels-Ilmenau.
107	M M B	80439	1	„	gefüllt —	—	107	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
108	M R J K	3459 188	1	Kiste	leer —	37	108	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
109	M S	—	1	Kübel	leer —	7	109	Bocholt	K. E.-D. Essen	
110	N	361	1	Kiste	Cigarren —	10	110	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
111	N H	1684	1	Sack	Horn —	25	111	Wanne	K. E.-D. Essen	
112	O B	1	1	„	leere Säcke —	52	112	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
113	O C	1073	1	Kiste	leer —	54	113	Berlin H. u. L.	„	Absender N. Rüdiger, Berlin.
114	O G	—	1	Pack	5 runde leere Körbe	13	114	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
115	O G	6	1	Kiste	Kognak —	22	115	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
116	O S	9569/41	3	Säcke	Leim —	202	116	Ulm	Württemberg. Stsb.	
117	P	—	1	—	Fussrohr —	91	117	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
118	P	—	1	Pack	Ofenthüren —	4,5	118	Dorsten	K. E.-D. Essen	
119	P B	101	1	—	Staffelei —	—	119	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
120	P M	100	1	—	eis. Wagenfeder —	11	120	Linden F.	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	P S	37	1	Bund	leere Säcke —	89	121	Altona	K. E.-D. Altona	Kellinghusen / Altona.
122	P S	151	1	Rolle	Papier —	31	122	Freiburg	Badische Stsb.	
123	R	12	1	Kiste	gef. Flaschen —	15	123	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
124	S	25161	1	Kollo	alte Schalenwaage —	18	124	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
125	S B	1046	1	Kiste	leer —	43	125	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
126	Sch R C	5787	1	Harrass	leer —	42	126	Köln B.	K. E.-D. Köln	
127	S & Co	1/3	2 1	— —	Räder — ❑ Form —	130	127	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
128	S J N	4703	1	Ring in Leinen	Drahtseil —	—	128	Emmerich	K. E.-D. Essen	
129	S H	—	1	Ballen	Werg —	—	129	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
130	S S	—	4	Sack	Gries —	200	130	Düren	K. E.-D. Köln	
131	S S	7675	1	Kiste	Holzwaaren —	42	131	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
132	T	—	4	Stäbe	Winkeleisen —	436	132	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	
133	T B M	1182	1	Kiste	Blechwaaren —	101	133	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
134	T G	827	1	„	leer —	58	134	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Gelsenkirchen.
135	T W	—	2	Fässer	leer und gebraucht —	27	135	Güterabf. Darmstadt	Direktion Mainz	Zeichen „T. W." sind mit Blaustift geschrieben.
136	W W	306/7 308	2 1	Kisten Ballen	gefüllt — gefüllt —	— —	136	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	Graz bez.
137	W	5146	1	Pack	Papier —	27	137	Aalen	Württemberg. Stsb.	
138	W B	6	1	„	ger. Fische —	18	138	Dresden-N Eg V.II	Sächsische Stsb.	
139	W D C	6223	1	Kiste	leer —	37	139	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
140	W D V L	—	1	„	Käse —	—	140	Bocholt	K. E.-D. Essen	
141	W H	653/55	3	—	Blumenständer —	—	141	Mülh.-Eppingh.	„	
142	W J	2	1	Pack	ger. Fische —	18	142	Dresden-N.Eg.V.II	Sächsische Stsb.	
143	W J	8182	1	Kiste	Holzwaaren —	18,5	143	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
144	W J B	594	1	Verschlag	Spiegel —	19	144	Blomberg	K. E.-D. Hannover	von Essen H. B. nach Lindenwerder.
145	W M & Co.	9801	1	Kiste	? —	22,5	145	Mistorf	Meckl. Friedr. Franzb.	
146	W N	9970	1	„	— —	—	146	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburrg.
147	W O C	377/1	1	„	gef. —	210	147	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
148	W R	—	2	Pack	ger. Fische —	28	148	Dresden-N.Eg.V.II	Sächsische Stsb.	
149	W S	—	5	Kolli	Eisentheile (1 Knierohr, 1 Kreuzrohr mit Abzweigung, 3 Deckel zu den Rohren passend)	96	149	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
150	W S	9800	1	Ballen	6 Stücke Tuch —	39	150	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
151	W v A L	102	1	Kiste	gefüllt —	50	151	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
152	Adr.	—	1	Sack	Kamillenthee —	20	152	Köln	K. E.-D. Köln	
153	A. Fiedler u. W. Bietz'g	469	1	Bierfass	leer —	16	153	Dresden-A. G. V.	Sächsische Stsb.	
154	C. Pistorius	527	1	„	leer —	30	154	„	„	
155	F. J. Trautenau	—	1	Sack	Betten —	19	155	Dresden-Fr.	„	
156	F. K. Berlin	7	1	Glasballon	leer	10	156	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
157	F. W. Munkelt Leipzig	—	1	Pack	Gewebe —	5	157	Leipzig M. (Eilgut)	„	
158	Hydr. sulf. oxyd.	—	1	Flasche	Gift —	10	158	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
159	J. Gretz	—	4	Fässer	leer —	520	159	Pforzheim	Badische Stsb.	
160	Jacob	—	1	Korb	? —	10	160	Delitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
162	K. E. D. Altona	187	1	—	Decke —	—	162	Flensburg	K. E.-D. Altona	
163	Kurz Brauerei Inng.	—	1	Bierfass	leer —	22	163	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
164	Kurz Brauerei Inng.	—	1	„	leer —	32	164	„	„	
165	Moskwa	—	1	Pack	leere Körbe —	17	165	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
166	Möller & Schreiber	—	1	Kiste	Hufnägel —	14	166	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
167	Raschke u. Dummer Grabow-Stettin R.u.D.	5262	1	Sack	Kaffee —	30	167	Liebemühl	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
168	Schlenker & Co.	3	1	—	Leine —	—	168	Magdeburg Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	bezettelt: Röhling.
169	S Wildeshausen-Quakenbrück	10	1	Koffer (rothbraun)	ansch. Kleidung —	43,5	169	Quakenbrück	Gr. E.-D. Oldenburg	
					C. Güter m. Numm. bez.					
170	—	1	1	Kiste	Knierohre aus Blei —	80	170	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	bez. Arnstadt.
171	—	4	2	—	kleine eiserne Handeln	8	171	Karlsruhe Hbhf.	Badische Stsb.	
172	—	7	1	Pack	Gardinenstangen —	—	172	Düren	K. E.-D. Köln	
173	weiss	7	1	—	eis. Platte —	47	173	Lindhorst	K. E.-D. Hannover	
174	weiss	11	1	Stange	Flacheisen —	18	174	Bremen	„	
175	—	15	1	Milchkanne	leer —	—	175	Gaualgesheim	Direktion Mainz	
176	—	30	1	Kollo	Bandeisen —	—	176	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
177	—	51—66 705	19	Stück	rohbehauene Granitsteine	ca. 5000	177	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
178	—	119	1	Korb	Reiseeffekten —	25	178	Thorn H.	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
179	—	144	1	Korbflasche	Schwefelsäure —	—	179	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	200	1	Korb	frische Pflaumen —	7	180	Gera	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Gera.
181	—	mit Kreide 308	1	Verschl.	eis. Maschine —	100	181	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
181	—	475	1	Ring	Bandeisen —	24	181	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
182	—	680	1	Reisekorb	— —	18	182	Wittenburg i/M.	K. E.-D. Altona	
183	—	827	1	Pack	Zahnräder —	5,5	183	Duisburg	K. E.-D. Essen	
184	—	1087	1	Bierfass	— —	22	184	Potschappel	Sächsische Stsb.	
185	—	2217½	1	Ballen	Männerhemden —	38	185	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	2342	1	Verschlag	Fahrrad —	—	186	Bacharach	Direktion Mainz	
187	—	6889	1	Kette	11 m lang —	25,5	187	Kamenz	Sächsische Stsb.	
188	—	20616	1	Fass	Wein —	23	188	Stommeln	K. E.-D. Köln	
189	—	337563	1	Pack	Flaschen —	10	189	Elberfeld-Varresbeck	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
190	△	15467	1	Ballen	Tabak —	86	190	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
191	Λ S	1053	1	Kiste	Küchengeschirr —	20	191	Neustadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
192	▽ ZK Z	6343	1	„	— —	299	192	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Remscheid / Hamburg.
193	⚓	423	1	„	leer —	30	193	Bocholt	K. E.-D. Essen	
194	blauer Strich	—	1	Stab	Rundeisen —	35	194	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
195	blau //	—	1 1	Bund, Stange	Flacheisen —	79	195	Adorf	Sächsische Stsb.	
196	roth	—	1	—	eis. Rohr —	19	196	Hettstedt	K. E.-D. Magdeburg	
197	weiss	—	1	—	eis. Wagenbüchse —	4,5	197	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
198	weiss × ×	—	1	Stück	Eisenplatte —	2	198	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
199	—	—	1	—	Achsbüchse —	—	199	Duisburg	K. E.-D. Essen	
200	—	—	1	Tragkorb	Aepfel —	29	200	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
201	—	—	1	Stück	Bahnschwelle, 2,5 m lang	—	201	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
202	—	—	8	—	Bahnschwellen —	—	202	Spandau	K. E.-D. Berlin	
203	—	—	1	Ballen	? —	20	203	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
204	—	—	1	Bund	Bandeisen —	40	204	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	Reisekorb	Bekleidungsstücke etc.	42	205	Zoppot	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
206	—	—	1	Bierfass	leer —	27	206	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
207	—	—	2	Blechkannen	leer —	7	207	„	„	
208	—	—	1	Pack	Bretter —	20	208	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	1,48 m lang, 20 cm breit.
209	—	—	2	Stück	4 m lange, 3 cm starke neue kieferne Bretter	—	209	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
210	—	—	11	—	Bretter, 3 je 6,73 m, 7 je 8,00 m, 1 7,60 m lang	413	210	Strasburg W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
211	—	—	16	—	alte Bretter —	60	211	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
212	—	—	35	Stück	alte Bretter —	173	212	Riesa	Sächsische Stsb.	
213	—	—	1	Ladung	Bretter —	—	213	Essen Nord	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 74341.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
214	—	—	1	—	Bufferscheibe —	20	214	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
215	—	—	4	Kollo	? —	à 16	215	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
216	—	—	1	—	Deckel zum Kochkessel von Zink	1	216	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
217	—	—	1 1	— —	gusseis. Deckel — Einsatz —	5	217	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
218	—	—	2	Bund	eis. Draht —	102	218	Barmen-Rittershs.	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Pack	9 Drahtsiebe —	—	219	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
220	—	—	1	—	Eisen —	24	220	Barmen-Rittershs.	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	8	Kolli	Eisen —	12	221	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
222	—	—	1	Kollo	Eisen —	15	222	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
223	—	—	1	Stange	Eisen —	66	223	Lübeck	Lübeck-Büchen	5,25 m lang, 4 cm breit.
224	—	—	1	Partie	altes Eisen, Fassreifen usw.	150	224	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
225	—	—	2	—	Eisenbahnwagenlaternen	—	225	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
226	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	19,5	226	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
227	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	38	227	„	„	
228	—	—	1	Ladung	Eisenerz —	—	228	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	Wagen Frkf. 23568.
229	—	—	1 1	— —	Eisenrohr — Kupferrohr —	25	229	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
230	—	—	1	Kollo	Eisenrohr —	—	230	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
231	—	—	1	Bund	Eisenstäbe —	18	231	„	„	
232	—	—	1	„	Eisentheile —	7	232	Eilgutabf. Worms	Direktion Mainz	
233	—	—	1	Kollo	Eisentheile —	15	233	Dalheim	K. E.-D. Köln	
234	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	70	234	Schlachters	Bayerische Stsb.	
235	—	—	10	Kolli	Emballage —	99	235	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
236	—	—	1	Pack	4 Stangen Façoneisen	—	236	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
237	—	—	1	Bündel	Façoneisen —	—	237	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	2	—	Façonstücke —	5	238	Remscheid	„	
239	—	—	1	—	1. Fass —	33	239	Neisse	K. E.-D. Breslau	
240	—	—	1	Schliesskorb	2 Felle —	—	240	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
241	—	—	1	—	gusseis. Fenster —	—	241	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
242	—	—	1	—	Fensterriegel mit Eisenklammern	4	242	Elberfeld	„	
243	—	—	1	Stange	Flacheisen —	16,5	243	Hagen	„	
244	—	—	1	Sack	gebr. Gerste —	50	244	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
245	—	—	2	—	Gerüstdielen —	45	245	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
246	—	—	1	Kollo	eis. vierbeiniges Gestell	42	246	Flensburg	K. E.-D. Altona	
247	—	—	1	Wagen	Grubenholz —	—	247	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	Wagen K. K. Stb. 69528.
248	—	—	2	—	Gusstheile —	2	248	Augsburg	Bayerische Stsb.	
249	—	—	2	Bund	4 Gusstheile —	5	249	Kettwig	K. E.-D. Essen	
250	—	—	3 1	Sack „	Häcksel — Knüppelholz —	57	250	Zempelburg	K. E.-D. Bromberg	
251	—	—	1	Stück	Haut (gesalzen) —	29	251	Plauen i. V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
252	—	—	1	—	Heerdstange —	2	252	Aachen	K. E.-D. Köln	
253	—	—	2	—	Heerdstangen —	—	253	Reckl.-Bruch	K. E.-D. Essen	
254	—	—	1	—	Heizthüre —	9	254	München Centr.	Bayerische Stsb.	
255	—	—	1	braunlederner Handkoffer	1 Hemd, 1 Paar Pantoffeln	3	255	Gep.-Abf. Mainz	Direktion Mainz	ein angesteckter Zettel trägt die Buchstaben „Ph. K.“.
256	—	—	1	—	Hemmschuh —	8	256	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
257	—	—	2	Paar	Holzschuhe —	3	257	Bremen	K. E.-D. Hannover	
258	—	—	1	Hutschachtel	Hüte —	—	258	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	Pack	alte Jutesäcke, in einigen einzelne Maiskerne	16	259	Riesa	Sächsische Stsb.	
260	—	—	1	—	Kammrad —	3,5	260	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
261	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	16	261	Altend.-Essen S.	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	—	Kartoffelschaufel —	—	262	Bocholt	„	
263	—	—	1	Bund	Ketten —	41	263	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
264	—	—	1	Kollo	Kinderstuhl —	7	264	„	„	
265	—	—	1	Kiste	leer —	7,5	265	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
266	—	—	3	Kisten	leer —	96	266	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	1	Kollo	Klappstuhl —	—	267	Eilg.-Abf. Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
268	—	—	1	Ballen	anscheinend Kleider	13	268	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
269	—	—	1	Koffer	Kleider —	47	269	Duisburg	K. E.-D. Essen	
270	—	—	1	Pack	Kleineisentheile —	9	270	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
271	—	—	1	Sack	Knochenmehl —	50	271	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
272	—	—	1	Pack	3 Kohlenlöffel —	—	272	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
273	—	—	1	„	6 leere Körbe —	11	273	Cleve	K. E.-D. Köln	
274	—	—	1	Koffer in Papierumhüllung	leer —	—	274	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
275	—	—	1	—	Korbkanne, leer —	6	275	Güterabf. Bingerbrück	Direktion Mainz	
276	—	—	1	Stück	Kupferblech —	0,5	276	Güterabf. Bingerbrück	„	
277	—	—	3	Kolli	eis. Kugeln —	15	277	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
278	—	—	1	Bund	Kupferrohre —	27	278	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
279	—	—	1	Kollo	7 m lange Kuppelungsstange	—	279	Zarrentin	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	Bund	4 eis. Lagerdeckel —	4	280	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
281	—	—	2 1	Stück Stab	Latten — Rundeisen —	6	281	Coblenz	K. E.-D. Köln	
282	—	—	1	Rolle in Leinen	Leder —	46	282	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
283	—	—	1	—	Leine —	—	283	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
284	—	—	1	Beutel	Mandeln —	12,5	284	Blankenburg Harz	Halberst.-Blankenb.	
285	—	—	1	—	eis. Mantel —	161	285	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
286	—	—	1	—	Maschinentheil, ansch. Ventil	—	286	Kettwig	K. E.-D. Essen	
287	—	—	1	Kollo	Maschinentheil (Aufsatzgewicht zum Pflug mit Stellschraube)	$1^3/_{10}$	287	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
288	—	—	1	Ladung	60 Säcke Mehl —	—	288	Winterswyk	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 9065.
289	—	—	1	Pack	Messingröhren —	—	289	Gelsenkirchen	„	
290	—	—	1	—	Nähmaschinenfusstritt	—	290	Oberhausen	„	
291	—	—	1	Beutel	Obst —	15	291	Eutin	K. E.-D. Altona	
292	—	—	2	Säcke	Obst —	35	292	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
293	—	—	2	—	Oeffnungsdeckel (gusseiserne)	16	293	Naumburg a/S. H. B.	K. E.-D. Erfurt	
294	—	—	1	Fass	Oel —	207	294	Mengen	Württembrg. Stsb.	
295	—	—	1	—	leere Oelkanne —	4	295	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	
296	—	—	1	—	Ofenrohr —	7	296	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	—	47	—	Oel- u. Petroleumfässer	—	297	Mannheim	Badische Stsb.	
298	—	—	1	Ballen	„Picker" aus Leder für Webstühle	12,5	298	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	1	in Leinen	Quirl —	2	299	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
300	—	—	1	—	eis. Reifen —	—	300	Breslau M./F. A.	K. E.-D. Breslau	durchlöchert.
301	—	—	1	Bund	2 Rohre —	6,5	301	Waldsassen	Bayerische Stsb.	
302	—	—	2	Pack	2 Rohr- und 2 Holzstühle mit Patentsitz	17	302	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	
303	—	—	2	„	Rohrstühle —	24	303	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
304	—	—	1	Kollo	Roststab —	12,5	304	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	2	Bund	Rundeisen —	105	305	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
306	—	—	4	Stäbe	Rundeisen —	900	306	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
307	—	—	1	—	eiserne Runge —	—	307	Venlo	K. E.-D. Köln	
308	—	—	1	Pack	leere Säcke —	26	308	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
309	—	—	1	Sack	Salpeter —	15	309	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	Kollo	Schaufeln (Kinderspielzeug)	—	310	Neumünster	K. E.-D. Altona	
311	—	—	1	—	viereckiger Schliesskorb	17	311	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	2	Schmierölfässer	leer —	65	312	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
313	—	—	1	Kollo	Schrankaufsatz —	2	313	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	
314	—	—	1	Pack	Schrauben mit Muttern	3	314	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	1	Tafel	Schwarzblech —	34	315	Güterabf. Worms	Direktion Mainz	2 m lang, 1 m breit
316	—	—	1	unverpackt	kieferne Schwelle —	42	316	Vinzelberg	K. E.-D. Hannover	
317	—	—	1	—	Schwelle (kieferne, 2,50 m l., 0,24 m br., 0,15 m hoch)	50	317	Naumburg a/S. H. B.	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
318	—	—	1	—	Schwungrad —	25	318	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	
319	—	—	1	Bund	Silberdraht —	60	319	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
320	—	—	1	Ballen	Speck —	50	320	Riemke	K. E.-D. Essen	
321	—	—	1	Sack	Speck —	46	321	Gräfenroda-Herrenmühle	K. E.-D. Erfurt	
322	—	—	1	Kollo	Sportwagen —	—	322	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
323	—	—	2	Stäbe	Stahl —	7,5	323	Coblenz M.	„	
324	—	—	1	Kollo	enth. 2 Stühle mit durchbrochenem Sitz	10	324	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
325	—	—	1	„	18 Taue —	—	325	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
326	—	—	1	—	altes Theerfass —	40	326	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
327	—	—	1	Kollo	Thonröhren —	4	327	Düren	K. E.-D. Köln	
328	—	—	1	—	hölz. Treppenvorsatzgitter	—	328	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
329	—	—	1	—	altes Ventil —	30	329	Düsseldorf-Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	1	—	braunes Viehgitter —	—	330	Osterburken	Badische Stsb.	
331	—	—	1	Pack	6 Vorhangstangen —	20	331	Bonn	K. E.-D. Köln	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
				der Güter						
332	—	—	1	Reisetasche	Wäsche etc. —	9	332	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
333	—	—	1	—	Wagenfeder —	6	333	Krefeld	K. E.-D. Köln	
334	—	—	1	—	altes Wagenrad —	50	334	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
335	—	—	2	—	neue Wagenräder —	86	335	Zempelburg	„	
336	—	—	2	—	Wagenschleifspindeln	4,5	336	Haidhof	Bayerische Stsb.	
337	—	—	1	Kiste	Wagenschmiere —	11	337	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
338	—	—	8 12	— —	Weichenzungen — Laschen —	—	338	Deuben b/Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
339	—	—	2	Bund	Weiden —	15	339	Schweinfurt Centrbhf.	Bayerische Stsb.	
340	—	—	1	—	eis. Welle —	35	340	Ulm G.	Württemberg. Stsb.	2,3 m lang.
341	—	—	1	Verschlag	Weinkühler —	26	341	Hagen Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
342	—	—	1	Pack	2 Wienerstühle —	7	342	Mülheim Rbr.	K. E-D. Essen	
343	—	—	1	—	alte Winde —	14	343	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	Kollo	Zinkeisen —	11,5	344	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
345	—	—	1	—	Zinkplatte —	57	345	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
346	—	—	1	Kollo	Zinkwelle —	16	346	Köln G.	K. E.-D. Köln	
347	—	—	1	—	altes Zweirad —	26	347	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 5. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 19. Berlin, am 13. Oktober 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A	—	1	Sack	altes Leder	51	1	Avolsheim	Reichsbahn	
2	A	6258	1	Kiste	Schultaschen	40	2	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
3	A A	5046	1	Kübel	Margarine	29	3	Forst N/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
4	A B	350	1	Kiste	Porzellangeschirr	14	4	Angern	K. E.-D. Magdeburg	
5	A B	55551	1	—	Stahlstab	7	5	Laupheim	Württemberg. Stsb.	
6	A & C	4776	1	Pack	Eisenstäbe	8	6	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
7	A F	10	1	Sack	Bettfedern	13	7	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
8	AH	3363/64	2	Kübel	Margarine	36,5	8	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
9	A K	1	1	Stück	Matratze	28	9	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
10	A M	—	1	Korb	Pfirsiche	15	10	Hannover Eil.	K. E.-D. Hannover	
11	A M	—	1	„	grüne Pfirsiche	—	11	Hannover N.	„	
12	A P	7899	1	Fass	leer	34	12	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
13	A S	878	1	Kiste	leer	31	13	Lauscha S. M.	K. E.-D. Erfurt	
14	B	—	1	Ballen	Isolirpappe	8	14	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
15	B	12, 16	2	Kisten	Kleider u. Geschirr	95	15	Bretten	Badische Stsb.	
16	B	14	1	Kiste	Bilder	45	16	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
17	B	1846	1	„	Cigarren	30	17	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
18	B C	10	1	Eimer	Gelee	5	18	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
19	B C	664	1	Stück	eisernes Rohr	—	19	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
20	B C	1196	1	Bund	5 Stangen Stahl	15	20	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
21	B D J	5181	1	Kiste	Messingleuchter	33	21	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
22	B G	642	1	Bierfass	leer	44	22	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
23	B H H	40424	1	Ballen	Wollgarn	21,5	23	Neidenburg	K. E.-D. Königsberg	
24	B K M	4	1	Korb	Aepfel	12	24	Ulm	Württemberg. Stsb.	
25	B S	—	11	Kolli	eis. Ofentheile	201	25	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
26	B & S	501, 509/11, 525	5	Fässer	leer	—	26	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
27	B Z	—	1	—	Luthertisch	6	27	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	1 Packet Schrauben ist angebunden.
28	C	4	1	—	Pflugtheil	3	28	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
29	C	237	1	Kiste	?	8	29	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
30	C B	440	1	Pack	Tischbeine	—	30	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
31	C B C	7904	1	Kiste	Thonwaaren	25	31	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
32	C C	10289	1	„	Margarine	19	32	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
33	C K	158520	1	Fass	leer	20	33	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
34	C L	614	1	Pack	leere Körbe	15	34	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
35	C R	7	1	Sack	Holzkohlen	18	35	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
36	C R	8/9	1, 1	Verschlag, Rolle	Papier	60	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	C S	100	1	Kiste	Umzugsgut	57	37	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
38	D	21	1	„	Absatzplatten	80	38	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
39	D	49	1	Pack	Gussplatte	10	39	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
40	D	93	1	Verschl.	13 leb. Enten	21	40	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	
41	D S	4220	1	Kiste	leer	26	41	Hamburg B.	„	
42	E	I	1	Verschlag	Brettchen	17	42	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
43	E A	20	1	Kl.	Eisenrohre	53	43	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
44	E B	1	1	—	Spielhäuschen	—	44	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
45	E D	7538	1	Stab	Stahl	12	45	Vaihingen S.	Württemberg. Stsb.	
46	E F	—	1	Pack	5 leere Preisselbeerkörbe	14	46	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
47	E M	—	1	Reisekorb	Kleider	50	47	Niederorschel	K. E.-D. Cassel	
48	E M	6854	1	Kiste	Frankkaffee	26	48	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
49	E U	650	1	„	leer	58	49	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
50	E W	—	3	Tafeln	Eisenblech	—	50	Duisburg	K. E.-D. Essen	
51	F	—	1	Pack	2 l. gebr. Weidenkörbe	12	51	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
52	F B	6877	1	Kiste	Thee	36	52	Duisburg	K. E.-D. Essen	
53	F H L	1453	1	„	leer	18	53	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
54	F K C	1859	1	Kollo	Stahl (3 Stangen, 2 m l.)	18	54	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
55	F M	98	1	Kiste	Ketten —	23	55	Freienohl	K. E.-D. Cassel	
56	F S	—	1	—	Stahlstange —	56	56	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
57	F & S	52	1	Kiste	leer —	6	57	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
58	F W	2545 3371	2	Tafeln	Eisenblech —	37	58	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
59	F W M	587	1	Kiste	Wein —	12	59	Tempelhof Rgb	K. E.-D. Berlin	
60	G	—	1	„	Ofenthürchen —	27	60	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
61	G	1/2	2	Käfige	leer —	24	61	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
62	G A	3679	1	Kiste	? —	57	62	Clausthal-Zellerfeld	K. E.-D. Magdeburg	
63	G C	91	1	Sack	Zucker —	102	63	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
64	G H	2241	1	Kiste	Baumwollspitzen —	145	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	G L	974	1	„	leer —	30	65	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
66	G L G	254	1	Sack	Bett —	25	66	Norden	K. E.-D. Münster	
67	G M	—	2	Pack	Packpapier —	37	67	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
68	G R C	—	1	Lattenverschlag	leer —	62	68	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
69	G S	—	1	Pack	leere Säcke —	36,5	69	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
70	G S (Dreieck)	946 2474	2	Fässer	leer —	17	70	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
71	G S	4192	1	Kiste	Zuckerwaaren —	15	71	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
72	H	—	1	Bund	hölzerne Tonnenbänder	1,5	72	Emden	K. E.-D. Münster	
73	H	56	1	Pack	5 Kisten geräucherte Fische	22	73	Eilgt.-Abf. Osnabrück Hptbhf.	„	beschr.: Osnabrück; verkauft.
74	H	4079	1	Kiste	leer —	29	74	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
75	H	59	1	Sack	Kaffee —	30	75	Posen	K. E.-D. Posen	
76	H	1773	1	Korb	Kleider —	43	76	Schlochau	K. E.-D. Danzig	
77	H	22038	1	Kiste	leer —	5	77	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
78	H	53066	1	Ballen	Federn —	61	78	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
79	H B	—	1	Sack	leere Säcke —	15	79	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
80	H B	5775/6	2	Kisten	unbekannt —	36	80	Muskau	K. E.-D. Halle a/S	
81	H B	11708	1	Kiste	unbekannt —	95	81	Leipzig Thür.	„	
82	H C J	6081	1	Fass	leer —	34	82	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
83	H D	—	1	Korb	Pflaumen —	18	83	Sayda	Sächsische Stsb.	verkauft.
84	HE	3358	1	Kiste	Sägen —	32	84	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
85	H H	3	1	„	schwarz lackirte Holzgriffe	22	85	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
86	H J	5	1	Korb	Kleider u. Schuhe —	18,5	86	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
87	HL	457	1	Fass	Mineralöl —	275	87	Güterabf. Darmstadt	Direktion Mainz	
88	H L	1601	1	Bll.	Schirting oder Leinen	11	88	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
89	H N	—	1	Kiste	Steine —	54	89	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
90	H R	19	1	Stück	Marmorplatte —	9	90	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
91	H R	24	1	Pack	leere Säcke —	24	91	Stendal	K. E.-D. Hannover	
92	H R	3302	1	Kiste	unbekannt —	108	92	Morroschin	K. E.-D. Danzig	
93	H V	—	1	Korb	fr. Pflaumen —	17	93	Chemnitz Eg. V.	Sächsische Stsb.	verkauft.
94	H W	8	1	Sack	Säcke —	22	94	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster.
95	H W	50	1	Korb	frisches Gemüse —	18	95	Güterabf. Darmstadt	Direktion Mainz	verkauft.
96	H W	50	1	Ballen	Jacken und Hosen —	20	96	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Solingen / Hamburg.
97	J A	1847	1	Kiste	— —	65	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	J B	32	1	„	? —	75	98	Soest	K. E.-D. Cassel	
99	J B	16202	1	Ballen	Wollgarn —	55	99	Kosten	K. E.-D. Posen	bkl.: Braunschweig-Wanne.
100	J C	101	1	Pack	Eisenwaaren —	5	100	Wanne	K. E.-D. Essen	
101	J C R	20014	1	Kiste	Bücher —	45	101	Leipzig Ber.	K. E.-D. Halle a/S.	
102	J E	—	1	Pack	2 l. gebr. Weidenkörbe	11	102	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
103	J E	452	1	Kiste	leer —	20	103	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	3,70 m lg., 4 cm brt., 2 cm strk.
104	J E C	03551	1	Stange	Stahl —	24	104	Rheine	K. E.-D. Münster	
105	J G	—	1	Kb.	fr. Pflaumen —	20	105	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
106	J G	1907	1	Fass	leer —	5	106	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
107	J & G / —	26740 / —	1 / 2	„ / Fässer	eiserne Nägel —	410	107	Posen	K. E.-D. Posen	
108	J H	3822	1	Bund	Körbe —	14	108	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
109	J H O B oder M O B (undeutlich)	3030	1	Korb	Bindfaden —	70	109	Sande	Gr. E.-D. Oldenburg	
110	J J	—	1	Kiste	Teigwaaren —	15,5	110	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
111	J J	13852	1	Oelfass	leer —	29	111	Moabit	K. E.-D. Berlin	
112	J K	49	1	Kiste	gefüllt —	84	112	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
113	J K	2963	1	„	Isolirmaterial —	68	113	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
114	J L	—	1	Pack	5 Spahnkörbe —	—	114	Münster	K. E.-D. Münster	
115	J L	23273	1	Ballen	? —	120	115	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Berlin beschr.
116	J P	49888	1	Kiste	Wäsche, Bücher, Hausutensilien (Umzugsgut)	91	116	Elbing	K. E.-D. Danzig	
117	J U	81124	1	„	leer —	19	117	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	J Z	6007/8	2	Kisten	Fett	—	69	118	Augsburg	Bayerische Stsb.	
119	K	—	4	—	Plugrister	—	20	119	Diedenhofen	Reichsbahn	
120	K B	II	1	Pack	Säcke	—	10	120	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
121	K F N B / M A V	395 / 1217	2	—	eis. Kippen	—	—	121	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
122	K F W	—	1	Korb	leer	—	10	122	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
123	K H S	287	1	unverpackt	Pflugtheil	—	33	123	Wunstorf	„	
124	K L	2244	1	Kiste	?	—	18	124	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
125	K O	7814	1	„	leer	—	17	125	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
126	K W & Co. / R S	8066 / 5416	1	„	Seife	—	26,5	126	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
127	L B	68	1	Koffer	?	—	50	127	Güterabf. Bingerbrück	Direktion Mainz	
128	L M C	5061	1	Kiste	Blechwaaren	—	42	128	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
129	L R	—	1	Korb	—	—	17	129	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Lüneburg Harburg.
130	L S	492	1	Fass	Margarine	—	28	130	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
131	L U	5463	1	Eisenplatte	—	—	5	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	M	—	1	—	Ofentheil	—	4,5	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133	M	85 / Nr. 8	1	Kiste	Blechdose	—	14	133	Schlettstadt	Reichsbahn	
134	M B	454	1	„	Linoleum-Bohnerwichse		17	134	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
135	M B	634/5	2	Säcke	Malz	—	200	135	Regensburg	Bayerische Stsb.	
136	M B	3285	1	Kiste	Bierkrüge	—	20,5	136	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
137	M D	55816	1	„	?	—	73	137	Koschmin	K. E.-D. Posen	
138	M F	1571	1	„	—	—	44	138	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
139	M F	5566	1	„	leer	—	16	139	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
140	M G	961	1	„	leer	—	10	140	Mannheim	Badische Stsb.	
141	M H	—	1	—	Holzgestell	—	—	141	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
142	M K	47 / 69	2	—	Planen	—	44	142	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
143	M K	3797	1	—	Sopha	—	64	143	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
144	M N	122	1	Fass	leer	—	4	144	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
145	M P	—	2	Pack	leere Säcke	—	10	145	Güterabf. Mannheim	Direktion Mainz	
146	M S H H	38 / 1	1	Ballen	Wollwaaren	—	47	146	Eilgutabf. Mainz	„	
147	N R	5718	1	Kiste	Uhrketten und Lederwaaren		43	147	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
148	O B	597	1	Korb	frische Fische	—	74	148	Misburg	K. E.-D. Hannover	
149	P	2	1	—	grüner Koffer	—	50	149	Altkirch	Reichsbahn	*)
150	P	9	1	Partie	Eisenstreifen	—	—	150	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
151	P A	239	1	Kiste	?	—	—	151	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
152	P B M	7493	1	„	Porzellan	—	28	152	Zeitz	Sächsische Stsb.	
153	P E	3369	1	Stange	□-Eisen	—	21	153	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
154	P L / D v K / M N	19	1	Ballen	Kaffee	—	62	154	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
155	P L M	—	2 / 2	Ketten / Reitel	—	—	50	155	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
156	P P	310	1	Kiste	leer	—	20	156	Hamburg H.	„	
157	P & W	9480	1	—	eis. Fussmatte	—	3	157	Bremen	K. E.-D. Elberfeld	
158	R	10	1	Korbflasche	leer	—	2	158	St. Andreasberg	K. E.-D. Cassel	
159	R	1192/94	2 / 1	Fässer / Kiste	Wein	—	—	159	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Münster a/St. Hamburg.
160	R B	2/7/13	3	Kisten	Kandis	—	85	160	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
161	R C	865	1	Kiste	leer	—	44	161	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
162	R H	6998	1	„	alte Plakate etc., Packmaterial		36,5	162	Magdeburg Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
163	R M / blau	—	2	—	Filterrohre	—	12	163	Reppen	K. E.-D. Posen	
164	R S	293	1	Sack	Reis	—	59	164	Corbach	K. E.-D. Cassel	
165	R S	5521	1	Kiste	(vermuthlich) Harmonium		160	165	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
166	R T	702	1	Verschlag	leer	—	52	166	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
167	R W	2781	1	Kiste	Werkzeug	—	56	167	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
168	R W	4014	3	Stück	eis. Maschinentheile	—	50	168	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
169	S	—	1	Fass	leer	—	15	169	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
170	S B W	12986	1	Kiste	Schrauben	—	18	170	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
171	S E	5917	1	Rolle	Käse	—	62	171	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
172	S F & R	500	1	Kollo	Eisen	—	23,5	172	Hof	Bayerische Stsb.	
173	S J	2475	1	Ballen	Tabak	—	78	173	Ingolstadt Centrb.	„	
174	S O	53/55	3	Kisten	Butter	—	85	174	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
175	S S	377	1	Fass	leer	—	5	175	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
176	St F	—	1	—	Gussrohr	—	?	176	Strassburg	Reichsbahn	
177	T	—	1	Sack	Griesmehl	—	100	177	Neuss	K. E.-D. Köln	
178	T	$1^{6}/_{8}$	20	Kisten	ger. Fische	—	80	178	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	
179	T	14	1	Pack	Streichbretter	—	25	179	Pleschen	K. E.-D. Posen	

*) Beklebt: Sennheim-Altkirch, Nr. 73 vom 20/9.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
180	T G C	2473	1	Kiste	gefüllt	—	45	180	Kranichstein	Direktion Mainz	Trägt Zollverschluss: H. St. A. Biebrich.
181	T J	357/60	4	Kisten	leer	—	197	181	Leipzig, Ber.	K. E.-D. Halle a/S.	
182	T G O	—	1	Pack	2 Stühle	—	10	182	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
183	T S	7800 7802	2	—	Weinfässer, leer	—	14	183	Gera	K. E.-D. Erfurt	
184	V	1547	1	Pack	Felle	—	27	184	Röschwoog	Reichsbahn	
185	V B K	3320	1	Kiste	leer	—	20	185	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
186	V C	100	1	Koffer	Kleider	—	30	186	Braunschweig Gepäck	K. E.-D. Magdeburg	
187	V K G	—	1	Pack	3 leere Körbe	—	8	187	Cleve	K. E.-D. Köln	
188	V N	9743 9515	2	Fässer	leer, gebr.	—	18	188	Chemnitz	Sächsische Stsb.	ansch. Branntweinfässer.
189	W	45638	1	Verschlag	Vertikow	—	68	189	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
190	W A	6	1	Pack	4 Stangen Eisen	—	12	190	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
191	W B	622	1	Kiste	gefüllt	—	38	191	Colmar	Reichsbahn	
192	W B	2661	1	„	leer	—	10,5	192	Leipzig, Ber.	K. E.-D. Halle a/S.	
193	W C A 1	7946	1	Kolli	Pflugeisen	—	3	193	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
194	W E	8226	1 1 1	Kiste Verschlag Pack	ansch. Papier	—	74	194	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
195	W F	484	1	Kiste	leer	—	10	195	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
196	W & F	2180	1	Ballen	Futterstoff	—	38	196	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
197	W G	—	1	Fass	Heringe	—	5	197	Soest	K. E.-D. Cassel	
198	W H & C	25	1	Kiste	Blechbüchsen	—	13	198	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
199	W H & Co.	613	1	Fass	leer	—	47	199	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
200	W J	9980	3	Pack	Bandeisen	—	120	200	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Eindhoven.
201	W L	1/2	2	Kolli	alte Drehscheiben	—	300	201	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
202	W O	204	1	Kiste	leer	—	17	202	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
203	W P	2	1	Koffer	Wäsche	—	12	203	Zeuthen	„	
204	W P	2112	1	Kiste	?	—	—	204	Hattingen	K. E.-D. Essen	
205	W P	5005	1	Sack	Futter aus Honigkuchen		40	205	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
206	W S	—	1	Pack	2 Körbe	—	—	206	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
207	W S	4	1	„	Blumenstäbe	—	13	207	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
208	W S	4	1	—	Kindersportwagen	—	20	208	Meschede	K. E.-D. Cassel	
209	W T	6	1	Kb.	leere Flaschen	—	40	209	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
210	W T	184	1	Kiste	gef.	—	14	210	Pforzheim	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
211	Adresse	—	1	Käfig	10 lebende Gänse	—	39,5	211	Allstedt	K. E.-D. Erfurt	
212	Adresse	—	1	Kiste	Bücher	—	15	212	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
213	Adler	46	1	—	Damenfahrrad	—	—	213	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
214	Becker Fürstenau	100	1	Flasche	Kohlensäure	—	27	214	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
215	Cloria	51997	1	Kiste	Margarine	—	17	215	Calbe Stadt	K. E.-D. Magdeburg	
216	C. R. Trotha	6 u. 7	2	—	Thüren, alte	—	53	216	Salzmünde	K. E.-D. Halle a/S.	
217	Elbe	—	1	Kb.	leer	—	15	217	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
218	F. Kertling	—	1	Pack	15 leere Körbe	—	20	218	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
219	Gebr. Walcker	—	1	—	Wagendecke	—	—	219	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
220	Germania	31	1	—	Füllofen	—	60	220	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
221	Goldberg	—	1	Eimer	Schmalz	—	?	221	Goldberg	Meckl. Friedr. Franzb.	
222	Gundlach Zülow	—	1	Kiste	?	—	25	222	Ludwigslust	„	
223	H. Hartmann	—	1	Bierfass	leer	—	21	223	Amberg	Bayerische Stsb.	
224	H. H. G. Hannover	—	1	Korbflasche	leer (neu)	—	8	224	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
225	Hennings Kiel	—	1	Korb	leer	—	—	225	Kiel	K. E.-D. Altona	
226	Hertel München	—	1	—	Matrosensack	—	14	226	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
227	Hôtel de Russie Frankfurt a/M.	—	1	Reisekorb	Kleider	—	50,5	227	Berthelmingen	Reichsbahn	
228	J. F. Lotze	12	1	Stahlflasche	leer	—	22	228	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
229	Imperial	—	1	—	Herrenfahrrad	—	—	229	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
230	Katt	21689	1	Wagen	Stückkohlen	—	—	230	Danzig	K. E.-D. Danzig	
231	Löwenbräu 21482 München	—	1	Gebinde	leer, gebraucht	—	25	231	Röbel	Meckl. Friedr. Franzb.	
232	Longwy	367	1	Packet	Wachstuch	—	8	232	Luxemburg Gep.-Abfertg.	Wilhelm-Luxemburg	
233	M. Brügmann Köln	—	1	Sack	Kartoffeln	—	50	233	Kiel	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Marke	Nr.						Station	Name der Bahn	
	der Güter									
234	Mahn & Oelerich Rostock	—	4	Fässer	leer —	45	234	Kiel	K. E.-D. Altona	
235	Fabrikzeichen Marshall Sons & Co. England	—	1	—	eiserne Thür zu einem Dampfkessel	33	235	Posen	K. E.-D. Posen	
236	Melange	—	1	Eimer	Kraut —	12,5	236	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
237	Mühlhausen	3	1	—	Vorlegebaum —	—	237	Bretten	Badische Stsb.	
238	O. Boy	—	1	Sack	Betten —	16	238	Wallwitzhafen	K. E.-D. Halle a/S.	
239	O. Hoffmann	—	1	Pack	Säcke, leer —	31	239	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
240	Oswald u. Levy	—	1	Sack	Hafer —	72	240	Duisbg.-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
241	An Herrn Perepé	99	1	Kollo in Papier	1 braune Segeltuchreisetasche (leer)	1	241	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
242	R. Farcischez Mr. Rossière à le Havre	—	1	—	Blechkoffer —	21	242	Metz Gep.-Abf.	Reichsbahn	
243	Rheinmühlenwerke Mannheim	—	1	Sack	Säcke —	13	243	Dt.-Avricourt	Reichsbahn	
244	R. Müller	—	1	—	Wagendecke, 5 m l., 4 m br.	—	244	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
245	Röchling Basel	76	1	—	Wagendecke —	—	245	Soest	K. E.-D. Cassel	
246	Schroth	2595	1	Pack*)	Schrotkugeln —	4	246	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Papier.
247	Tegel	82/3	2	„	leere Säcke —	50	247	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
248	Wille B S und W S	2454	1	Sack	Holzwaaren —	27	248	„	„	
249	Würzburg Halle a/S. Nr. 54	—	1	—	braune Segeltuchreisetasche (Damenkleidungsstücke)	—	249	Halle a/S. (Gep.-Abf.)	K. E.-D Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.					
250	—	weiss /	1	—	Eisenstange —	14	250	Catlenburg	K. E.-D. Cassel	
251	—	weiss I	6	Kolli	Flacheisen —	63	251	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
252	—	weiss I	150	Bund	Laschen —	—	252	Langendreer Nord	„	
253	—	weiss I	1	„	eis. Ringe —	18	253	Dortmund Km.	„	
254	—	weiss 1	1	—	Rohr, eisern —	—	254	Rosslau a/E	K. E.-D. Halle a/S.	
255	—	weiss I	3	Körbe	Schrauben —	—	255	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
256	—	11	1	Sack	Kleidung —	10	256	Rheine Gep.-Abfertig.	K. E.-D. Münster	†)
257	—	weiss 11	1	—	eisernes Ventiltheil —	4	257	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
258	—	14	1	Ballen	Papier —	37	258	Haltern i/W.	K. E.-D. Münster	
259	—	24	1	Pack	Hemmschrauben —	31	259	Wahn	K. E.-D. Köln	
260	—	28/30	2	Rollen	Dachpappe —	30	260	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
261	—	65	1	Sack	getr. Kräuter —	34	261	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäckschein.
262	—	81 u. 83	1	„	Uniformen —	5	262	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
263	—	136	2	—	Bindeketten —	—	263	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	177	1	Kollo in Leinen	1 St. Bett, 2 Bezüge, 1 Laken	5	264	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
265	—	201/193	1	Petroleumfass	leer —	36	265	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
266	—	500	1	—	kleiner Schliesskorb mit Vorlegestange und einem Schloss	15	266	Bielefeld	„	
267	—	876	1	—	leere Kohlensäureflasche	27	267	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
268	—	951	1	Pack	Packpapier —	40	268	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
269	—	951	1	„	Papierhaken —		269			
270	—	1014	1	Sack	Kreide —	100	270	Mannheim	Badische Stsb.	
271	—	1049	1	Kiste	Indigo —	104	271	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
272	—	1466	1	Flasche	Kohlensäure —	33	272	Bocholt	K. E.-D. Essen	
273	—	2113	2	Stäbe	Stahl —	76	273	Raumland-Berleburg	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	2675	1	—	leeres Bierfass —	27	274	Gera	K. E.-D. Erfurt	
275	—	4902	1	—	leeres, gebrauchtes Spritfass	39	275	Posen	K. E.-D. Posen	
276	—	5244 7246	2	Stück	eis. Ofentheile —	—	276	Hof	Sächsische Stsb.	
277	—	9337	1	Fass	leer —	8	277	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

†) Gepäckkarte: Rotterdam H. S. M. Maas C. P.-Rheine 11. Einwanderergut.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
					D. Güter m. Zeichen vers.					
278	Dreieck //	10243	1	Kiste	Marzipan —	14	278	Schöningen	K. E. D. Magdeburg	
279		81616	1	Kollo	Bettfedern —	23	279	Lage	K. E.-D. Hannover	
280	H	42	1	Sack	Zucker —	67	280	Essen H B.	K. E.-D. Essen	
281	0	5088	1	Pack	Papier —	25	281	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
282	P	589	1	Korb	— —	24	282	„	„	Neheim-Hüsten-Hamburg.
283	S M V 104	3494	1	Kiste	— —	69	283	„	„	Wiersen-Hamburg.
284	50	—	1	—	Privatwagendecke, alt	—	284	Beucha b/Br.	Sächsische Stsb.	
285	⊕ ⊕ ⊕	6493	1	Kiste	Kognak —	25	285	Hamburg L	Lübeck-Büchener	bekl.: Hamburg über Lübeck; beschr.: Güstrow.
286	gelber Strich	—	1	—	eis. Schleusensenkkasten mit Einsatz	100	286	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
287	blau /	—	1	—	eis. Gasrohr —	—	287	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
288	blauer Strich	—	2	—	eis. Rohre —	2	288	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
289	rother Strich	—	6	—	eis. Gasrohre —	40	289	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
290	weiss 0	—	1	—	eis. Röhre und Knie	10,5	290	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
291	weiss. Str.	—	1 1	— —	Maschinenrad — Wellenlager —	10 4	291	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
292	4	3 4	2	—	Hammer, eiserne —	8	292	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
293	—	—	1	—	kleine eis. Achsbuchse	1	293	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
294	—	—	1	Korb	Aprikosen —	8	294	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
295	—	—	1	—	amerik. Auswandererkoffer	21	295	Rheine Gep.-Abf.	K. E.-D. Münster	
296	—	—	1	—	Axt —	—	296	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
297	—	—	2	—	Badewannen —	30	297	Heidelberg	Badische Stsb.	
298	—	—	1	Partie	kl. böhm. Bäckerkohlen	1000	298	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	aus Wagen Mgb. 35145.
299	—	—	1	—	Baumsäge —	—	299	Triberg	Badische Stsb.	
300	—	—	1	—	Beil —	2	300	Posen	K. E.-D. Posen	
301	—	—	1	Sack	Betten, Kleider, Geschirr	41	301	Zielenzig	„	
302	—	—	2	—	Bettstattheile —	19	302	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
303	—	—	1	Korb	Birnen —	23	303	Nürnberg Centr.	„	
304	—	—	1	„	Birnen —	32	304	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	verkauft.
305	—	—	1	Sack	Blechabfälle —	27	305	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
306	—	—	1	Bund	drei leere, kleine Blechkannen	—	306	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
307	—	—	1	—	Bleirohr —	12	307	Schalke	K. E-D Essen	
308	—	—	1	Koffer	Bücher —	17	308	Metz Gep.-Abf.	Reichsbahn	
309	—	—	1	—	Bufferfeder —	7	309	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
310	—	—	1	—	Bufferhülse —	30	310	Gemünden	„	
311	—	—	1	Wagen*)	gefüllte Fässer, anscheinend chemik. Fabrikate	—	311	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	Wagen Bromberg 19022.
312	—	—	1	Kollo	2 Kontregewichte —	57	312	Dülmen Stsbhf.	K. E.-D. Münster	bekl.: Bonn 8/9.
313	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	42	313	Hagenau	Reichsbahn	
314	—	—	1	Ring	Drahtseil —	16,5	314	Mannheim	Badische Stsb.	
315	—	—	1	Ladung	Drehspähne —	—	315	Duisburg	K. E.-D. Essen	Wagen Bbg. 16344.
316	—	—	1	Pack	Eimer —	16	316	Diedenhofen	Reichsbahn	
317	—	—	3	„	30 verz. Eimer —	55	317	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
318	—	—	1	Stange	Eisen —	12	318	Hof	Bayerische Stsb.	
319	—	—	2	Stangen	Eisen —	40,5 37,5	319	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
320	—	—	1	Pack	Eisendraht —	12	320	Altenhundem	„	
321	—	—	1	Ring	Eisendraht —	26	321	Iserlohn	„	
322	—	—	1	Pack	4 Eisenklammern —	8	322	Elberfeld	„	
323	—	—	1	„	Eisentheile —	2,25	323	Eilg.-Abf. Münster	K. E.-D. Münster	4 Platten mit Schraubenlöchern
324	—	—	1	„	Eisentheile —	5	324	Engers	K. E.-D. Köln	
325	—	—	1	„	Eisenwaaren —	4	325	Posen	K. E.-D. Posen	
326	—	—	1	„	Eisenwaaren —	6	326	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	

*) Bezettelt: Falkenberg-Kohlfurt als leerer Wagen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
327	—	—	1	Bund	vernickelte Eisenwaaren	0,5	327	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
328	—	—	1	Sack	feuerfeste Erde —	80	328	Rüsselsheim	Direktion Mainz	
329	—	—	5 1	Stück Bund	Façoneisen —	90	329	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
330	—	—	1	—	Fahrrad —	20	330	Neisse	K. E.-D. Breslau	
331	—	—	1	Fass	leer —	11	331	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
332	—	—	1	„	leer, gebr. —	26	332	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
333	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	56	333	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
334	—	—	2	Stangen	Flacheisen, Hufeisenstab	15	334	Pr. Holland	K. E.-D. Königsberg	
335	—	—	1	Korb	geräucherte Fleischwurst	29,5	335	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
336	—	—	3	—	1 Frauentuch, 1 Nähkästchen, 1 Paar alte Frauenstrümpfe	1,5	336	Briesen W.-Pr.	K. E.-D. Danzig	
337	—	—	1	Bund	Gasröhren —	39	337	Mannheim	Badische Stsb.	
338	—	—	1	—	eis. Gasrohr, 5,30 m lang	21,5	338	Soltau	K. E.-D. Hannover	
339	—	—	1	—	eis. Gewinde —	2,5	339	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
340	—	—	1	Sack	Glätte (für Thonwaaren)	65	340	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
341	—	—	1	Stück	Göpelstange zur Verbindung des Göpels mit der Dreschmaschine beim Antrieb	—	341	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
342	—	—	1	—	Gusswalze —	20	342	Brumath	Reichsbahn	
343	—	—	1	Packet	Häkelgarn —	1	343	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
344	—	—	1	Körbchen	2 gerupfte Hahnen —	3	344	?	Württemberg. Stsb.	verkauft.
345	—	—	1	—	Handsäge und 1 Gummischlauch	3,5	345	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
346	—	—	2	—	Häute, gesalzene —	—	346	Hagsfeld	Badische Stsb.	
347	—	—	1	Kiste	Hoffmannsstärke —	35	347	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	1	schwarzer Holzkoffer mit Leinenbezug	? —	15	348	Wilhelmshaven	Gr. E.-D. Oldenburg	
349	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1,5	349	Salzburg	Bayerische Stsb.	
350	—	—	1	Bd.	2 gusseis. Hülsen —	3,5	350	Kamenz i. Sa.	Sächsische Stsb.	
351	—	—	2	Stück	alte beschädigte Jauchepumpentheile	26	351	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
352	—	—	1	Pack	Jutegarn —	5	352	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
353	—	—	1	Kiste	Käse —	5	353	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
354	—	—	1	—	Kammrad —	28	354	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
355	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	32	355	Gep.-Abf. Dortmund	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	„	Kartoffeln —	30	356	Strassburg Gep.-Abf.	Reichsbahn	
357	—	—	1	Kiste	leer, neu —	7	357	Wulfen i/Anhalt	K. E.-D. Magdeburg	
358	—	—	1	„	leer —	26,5	358	Kirchhain	K. E.-D. Cassel	
359	—	—	1	Dose	Kitt (?) —	4	359	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
360	—	—	1	Karton	1 Gross Klammern Clothes Pins	1	360	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
361	—	—	1	Sack	Kleiderbügel —	53	361	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
362	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	19	362	Cassel Eilgut	K. E.-D. Cassel	
363	—	—	1	Pack	3 Körbe —	5	363	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
364	—	—	1	„	4 leere Körbe, 1 Eimer	9	364	Stolp	K. E.-D. Danzig	
365	—	—	1	—	Partie Kohlen —	900	365	Fegersheim	Reichsbahn	
366	—	—	1	Ladung	Kohlen —	—	366	Duisburg Haf.	K. E.-D. Essen	Wagen Bbg. 38692.
367	—	—	2	Wagen	Kohlen —	20000	367	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Essen 60559, 53168.
368	—	—	1	Pack	Kohlenschippen —	25	368	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	
369	—	—	1	—	Kurbelwelle, eiserne —	233	369	Mannheim	Badische Stsb.	
370	—	—	1	Ladung	Lagerhölzer —	—	370	Essen Km.	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 40205.
371	—	—	1	Bürde	Leder —	90	371	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
372	—	—	1	Sack	3 Stück Leinen —	27	372	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
373	—	—	1	Pack	rohe Leinwand —	8	373	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
374	—	—	1	Bund	Leitungsröhre —	47	374	Mannheim	Badische Stsb.	
375	—	—	1	Sack	Maiskuchen —	59	375	Welldorf	K. E.-D. Köln	
376	—	—	1	—	Maschinentheil (Rad)	7,5	376	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
377	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	140	377	Altend. Essen Süd	K. E.-D. Essen	
378	—	—	1	Packet	eis. Maschinenzähne —	2	378	Altshausen	Württemberg. Stsb.	in Rupfen verpackt.
379	—	—	1	Bund	Messgeräthe —	28	379	Zuffenhausen	„	
380	—	—	4	—	lose Messingröhren —	—	380	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	Korb	Obst in Stroh —	25	381	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
382	—	—	5	—	Oelkuchen —	18	382	Weissenfels	„	
383	—	—	1	Pack	4 Rollen Papier —	25	383	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
384	—	—	1	„	Peitschen —	9	384	Meschede	K. E.-D. Cassel	
385	—	—	1	Petroleumfass	leer —	37	385	Dülmen Stbhf.	K. E.-D. Münster	
386	—	—	1	Kollo	4 Stück Pflugschaare	11	386	Bublitz	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
387	—	—	1	Bund	Piassavabesen —	6	387	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
388	—	—	1	—	abgerissenes Planstück	—	388	Stendal	K. E.-D. Hannover	
389	—	—	2	—	Privatketten —	48	389	Metz	Reichsbahn	
390	—	—	1	—	Pumpenkolbentheil, gebraucht	8	390	Gross-Bieberau	Reinheim-Reichelsheimer E. (süddeutsche E.-G.)	
391	—	—	1	—	Puppensportwagen (grün lackirt)	2	391	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
392	—	—	2	—	Puppenwagen —	6	392	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
393	—	—	1	—	Rad (eisernes) —	53	393	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
394	—	—	1	—	eis. Rad —	10	394	Guben	K. E.-D. Berlin	
395	—	—	1	—	Radreifeneisen, 1,65 m lg.	23,5	395	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	bez.: Nordhausen-Sondershausen.
396	—	—	1	—	Rebhuhn (todt) —	—	396	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
397	—	—	1	—	Reisekorb —	23	397	Ortrand	K. E.-D. Halle a/S.	
398	—	—	1	Kollo	2 eis. Ringe —	16	398	Duisburg	K. E.-D. Essen	
399	—	—	3	Stück	gusseis. Rohre —	5	399	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
400	—	—	1	—	hölzerne Rolle mit Filzumhüllung	1	400	Posen	K. E.-D. Posen	
401	—	—	6	Stangen	Rundeisen —	3	401	Lissa i/P.	„	
402	—	—	1	Stück	Rundstahl —	2	402	Düsseldorf-Grafenbg.	K. E.-D. Elberfeld	
403	—	—	1	Pack	Säcke, leer —	5	403	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
404	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10	404	Augsburg	Bayerische Stsb.	
405	—	—	1	Pack	leere, gebrauchte Säcke	17	405	Posen	K. E.-D. Posen	
406	—	—	1	Sack	Säcke —	22	406	Hagenau	Reichsbahn	
407	—	—	1	„	leere Säcke —	25	407	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
408	—	—	1	Pack	40 l. Säcke —	62	408	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
409	—	—	8	„	leere Säcke —	78	409	Krefeld	K. E.-D. Köln	
410	—	—	1	Fass	Sardellen —	5	410	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
411	—	—	1	Fässchen	Sardellen —	5	411	„	K. E.-D. Erfurt	
412	—	—	1	Korb	Schafscheeren —	57,5	412	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
413	—	—	1	—	eis. Schiebkarre —	66	413	Blankenstein Rhr.	K. E.-D. Essen	
414	—	—	1	Schliesskorb	gefüllt —	29	414	Wertheim	Bayerische Stsb.	
415	—	—	1	—	eis. Schraubenschlüssel	—	415	Rieste	Gr. E.-D. Oldenburg	
416	—	—	1	—	Schwengel mit 2 Riemen u. 1 Haken, anscheinend zur Mähmaschine gehörend	3	416	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
417	—	—	1	Stange	Stahl —	2,5	417	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
418	—	—	1	„	Stahl —	10	418	Simbach	Bayerische Stsb.	
419	—	—	2	—	Stahlstangen —	15	419	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	1	Bund	Stahl —	53	420	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
421	—	—	1	Wagen	Steine —	—	421	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	Esn. 73637.
422	—	—	1	—	Tischbein —	—	422	Trachenberg	K. E.-D. Posen	in Papier verpackt.
423	—	—	2	—	eis. Träger, 4,20 m lang	—	423	Buke	K. E.-D. Cassel	
424	—	—	1	Kollo in Papier	hölzerne Verzierung einer Sophalehne	6	424	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
425	—	—	1	—	Viehgitter, grau gestrichen	—	425	Dobrilugk-K.	K. E.-D. Halle a/S.	
426	—	—	1 2	— —	Vorlegebaum — Viehgitter —	—	426	Dessau	„	
427	—	—	1	—	Stück einer Wagendecke, 4 m lg. u. 80 cm breit	—	427	Wittenberg	„	
428	—	—	1	—	Privat-Wagendecke —	—	428	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
429	—	—	1	—	eis. Walze, 43 cm lang	26	429	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
430	—	—	1	Pack	3 Waschzuber —	—	430	Herne	K. E.-D. Essen	
431	—	—	1	Ballen	braune Watte —	9	431	Emden	K. E.-D. Münster	
432	—	—	1	—	Weichenstangenrohr	—	432	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
433	—	—	2	—	Weidenkörbe —	—	433	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
434	—	—	10	Stäbe	Winkeleisen —	60	434	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
435	—	—	1	Ballen	Wolle —	66	435	Cranz	Königsberg-Cranzer	
436	—	—	1	Kiste	eiserne Zapfenbänder	25,5	436	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
437	—	—	1	Korb	Zwetschgen —	50	437	Pfullendorf	Badische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. Oktober Vorm. gemeldet.

Nr. 20. Berlin, am 27. Oktober 1900. Jahrgang 1900.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	24	1	Bund	6 eis. Ketten —	12	1	Heidelberg	Badische Stsb.	
2	A	262	1	Ballot	Leinen, Hemden und Kleiderstoff	17	2	Pforzheim	"	
3	A	54	3	lose	Ofentheile —	25	3	Gräfenthal	K. E.-D. Erfurt	
4	A A	—	5	—	Ofentheile —	17	4	Würzburg	Bayerische Stsb.	
5	A B	—	1	—	Stuhl —	2	5	München Centrb.	"	
6	A B	20	1	Koffer	gefüllt —	42,5	6	Spremberg	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A C	2864	1	Kiste	Obst —	50	7	Sontheim	Bayerische Stsb.	
8	A E	3052 3103	2	Kisten	Glasröhren —	83	8	Leipzig II	Sächsische Stsb.	Cassel O. alte Bez.
9	A E G	3194	1	Kiste	leer —	14	9	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
10	A & G	980	1	Ballen	Wollabfälle —	118	10	Unterboihingen	Württemberg. Stsb.	
11	A G	1470	1	"	Teppiche —	22	11	Mannheim	Badische Stsb.	
12	A & H	1326	1	Kiste	gef. —	81	12	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Neuchâtel beschr.
13	A & H	1326	1	"	gefüllt —	81	13	"	"	
14	A K	—	1	Bund	Winkeleisen —	57	14	Offenburg	Badische Stsb.	
15	A N C S C	794	1	Kiste	leer —	12	15	Gera	K. E.-D. Erfurt	
16	A P	5705	1	"	Stückenseife —	16	16	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
17	— / A S	— / 1/5	4 / 1	Kolli / Kollo	Bettstelltheile — / Matratze —	?	17	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
18	B	371	1	Korb	eiserne Drahtstifte in Packeten	100	18	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
19	B	3	1	Sack	Meerrettig —	46	19	Duisburg	K. E.-D. Essen	
20	B	1	1	Ballen	Kohlenzünder —	20	20	Dortmund Süd	"	
21	B	313	1	Fass	— —	199	21	Warburg	K. E.-D. Cassel	
22	B	6949	1	Kiste	Blechwaaren —	43	22	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
23	B	440	1	Bund	grobe Holzw. —	7	23	Köln	K. E.-D. Köln	
24	B	—	4	Pack	ger. Fische —	80	24	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	vernichtet.
25	B A	100	1	Korb	leer —	2	25	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
26	B B	10	1	Kiste	Butter —	30	26	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
27	B & Cie	3	1	Kette	— —	9	27	Offenburg	Badische Stsb.	
28	B C	4276	1	Kiste	Klosetpapier —	91	28	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	B & Co.	869	1	—	Gewichtsschale von einer Dezimalwaage	29,5	29	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
30	B D	—	1	Bund	Hydrantenverschlüsse	18	30	Duisburg	K. E.-D. Essen	
31	B F	1168	1	Kiste	Zollgut —	53	31	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
32	B K	—	1	—	Privatgitter —	—	32	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
33	B L	35	1	Ballen	gefüllt —	44	33	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
34	B N	2	1	Sack	Häcksel —	38	34	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
35	B R	17	2	Bunde	Draht —	47	35	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
36	C	4317	1	Kiste	leer —	18	36	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
37	C A F K	130	1	—	eis. Fass, leer —	173	37	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
38	C B	5093	1	Kiste	leer —	23	38	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
39	C F B	—	2	Kolli	stählerne Pflugschaare	5	39	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
40	C F B	—	1	—	Pflugschaar —	3,5	40	Würzburg	Bayerische Stsb.	
41	C K	—	2	—	eis. Maschinentheile —	48	41	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
42	C R L	355	1	Sack	Kartoffeln —	50	42	Altenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	
43	C P	—	1	Pack	4 leere Körbe —	17	43	Wesel	K. E.-D. Essen	
44	C S	2387	1	Fass	Oel (ansch.) —	195	44	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
45	D	54	1	Bund	2 Laschen —	15	45	Speldorf	K. E.-D. Essen	
46	D	4565	1	Blechbüchse	ansch. Konserven —	12	46	Herne	"	
47	D	4545	1	Blechdose	Vollheringe —	31	47	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
48	D A G	2424	1	Kiste	gefüllt —	100	48	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
49	D B	4885	1	"	unbekannt —	88	49	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
50	D B	2120	1	Ballen	? —	14,5	50	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
51	D E S E P	3	1	Sack	Kaffee —	60	51	Neuss	"	bez. Köln-D.-Schmalkalden.
52	D & G	12640	1	Ballen	Bettfedern —	14	52	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
53	D L S	2090	1	Fass	Wein —	37	53	Roth	Bayerische Stsb.	
54	E	2900	1	Kiste	Obst —	31	54	Probstzella	"	
55	E B	7809	1	Fass	Gurken —	40	55	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
56	E G	8302	1	Kiste	Lampentheile —	88	56	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
57	E P	II	1	Pack in Leinen	1 Zeichengestell, Hosen, Wäsche, Cigarren etc.	10	57	Mittweida	Sächsische Stsb.	
58	E R	53106	1	Kiste	Steingut —	32	58	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	E V	794	1	Ballen	Gewebe —	35	59	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
60	E W J	235	1	Pack	Cigarren —	5	60	Sinzig	K. E.-D. Köln	
61	F	4524, 4599, 4821	3	Fass	leer —	—	61	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	F A C	5188	1	—	eis. Bügel —	6	62	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	bez.: Auspitz.
63	F A Co	—	1	Fass	Kraut —	63	63	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
64	F E	10	1	Korb	leer —	—	64	Schneidlingen	K. E.-D. Magdeburg	
65	F F	533489	1	Kübel	Margarine —	18	65	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
66	F G	548	1	Korb	Aepfel —	35	66	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
67	F H	2	1	Koffer	— —	61	67	Seidenberg	K. E.-D. Breslau	bez.: Misdroy-Prag.
68	F H	80	1	Korb	Blumenkohl —	35	68	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	verkauft.
69	F L	1	1	Sack	leere Säcke —	7	69	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
70	F M	135	1	—	Blechkanne mit Korb, leer	6	70	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
71	F O	423	1	Ballen	Leder —	23	71	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
72	F Q	—	1	Korb	Obst —	15	72	Duisburg	K. E.-D. Essen	
73	F S	788	3	—	Pflugschaare —	12	73	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
74	F S	1782	1	Ballen	Leinen —	—	74	Frankfurt a/M. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	Fr. & S	5109/12, 4928	5	Kisten	leer —	79	75	Frkfrt. a/M. H.G.B.	„	
76	F W	XIV	1	Sack	altes Küchengeräth	19,5	76	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
77	G	3020	1	Kiste	Lampencylinder und Lampenglocken aus Milchglas	150	77	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
78	G	83	1	—	stählerner Pflugschaar	5	78	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
79	G	1	1	—	Kochherd —	87	79	Gössnitz	Sächsische Stsb.	
80	G E B, R G	6/7	2	Kisten	Glaswaaren —	118	80	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
81	G E U	16863	1	Fass	Ultramarin —	275	81	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
82	G F A	6598	1	Ballen	Stoffe —	52	82	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
83	G H	364	1	Kiste	— —	70	83	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Flensburg.
84	G H	1	1	Ballen	Biber —	14	84	Köln	K. E.-D. Köln	
85	G K	1381	1	Fass	gefüllt —	322	85	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
86	G L	1232	1	Kiste	Eisenwaaren —	21	86	Mannheim	Badische Stsb.	
87	G M	197	1	„	Eisenwaaren —	90	87	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
88	G & P	—	1	Kollo	eis. Schieber —	1	88	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
89	G P V	5132	1	Kiste	Glaswaaren —	45	89	Ingolstadt Centr.	Bayerische Stsb.	
90	G R C	5	1	Bl.	Rohr —	59	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Saranille.
91	G S	14153	1	Kiste	Bettdecken —	33	91	Duisburg	K. E.-D. Essen	
92	G S B J S	1733	1	„	2 Maschinentheile —	17	92	Neuss	K. E.-D. Köln	
93	G S	50	1	—	feiner Rohrstuhl m. Lehne	7	93	Borsdorf	Sächsische Stsb.	
94	G S	401	1	Rolle	Papier —	4	94	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
95	G S	477	1	Kiste	Butter —	50	95	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Eilgut.
96	G T	1579	1	Ballen	? —	28	96	Dahlbusch-Rottb.	K. E.-D. Essen	
97	H	13/14	2	Pack	leere Körbe —	29	97	Ingelheim	Direktion Mainz	
98	H	15	1	Korb	Pflaumen —	15	98	Berlin Eilg., Ahg	K. E.-D. Berlin	
99	H	968	1	Gestell	Käse —	29	99	Zschipkau	Zschipkau-Finsterwalder Eis.-Ges.	
100	H B	5	1	Kiste	Blechbüchsen —	8	100	Dassel	K. E.-D. Cassel	
101	H B	4109	1	—	Weinfass, leer —	15	101	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
102	H B	—	1	Gebund	Latten —	21	102	Köln	K. E.-D. Köln	
103	H C	2	1	—	eis. Benzinfass —	70	103	Hamm	K. E.-D. Essen	
104	H & Co	599, 5266, 7034	3	Kisten	leer —	82,5	104	Bremen H	K. E.-D. Hannover	
105	H E H	2	2	Fässer	Austern —	67,5	105	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
106	H F	46	1	Kiste	? —	—	106	Wanne	K. E.-D. Essen	
107	H F N	1565	1	Korb	ansch. Obst —	46	107	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
108	H G	115	1	Kiste	anschein. Würfelzucker	54	108	Zschipkau	Zschipkau-Finsterwalder Eis.-Ges.	
109	H J	—	1	Pack	3 Kisten ger. Fische	20	109	Schönheide	Sächsische Stsb.	
110	H M	—	4	Stäbe	Rundeisen —	18	110	Erkelenz	K. E.-D. Köln	
111	H P	5000	1	Kiste	leere Weinflaschen —	26	111	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
112	H P	3399	1	„	leere Weinflaschen —	31	112	„	„	
113	H R	—	1	Sack	Pflaumen —	—	113	Magdeburg Elbebhf.	K. E.-D. Magdeburg	
114	H S	—	1	Kollo	Stahl —	13,5	114	Leipzig M. Eilg.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	47 cm lg., 6 cm im Geviert; vierkantig.
115	H S	3651	1	Kiste	2 blech. Waschschränke	71	115	V.-B. Dresden	Sächsische Stsb.	
116	H S	7496/98	3	Kisten	Stärke —	47	116	Herne	K. E.-D. Essen	
117	H T	—	1	Pack	4 Kistchen Fische —	19	117	Ruhrort Rh.	„	verkauft.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	H W	13841	1	Fass	anschein. Wagenfett	114	118	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
119	H W	—	1	—	Rost	—	119	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
120	J	3826/27	2	eis. Fässer	gefüllt	375	120	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
121	T A M	6335	1	Kiste	Porzellan	230	121	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
122	J B & Co.	1188	1	Ballen	5 Packete woll. Unterhosen u. Hemden	14	122	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
123	J B	4265	1	Ballot	Stoffe	23	123	München Centr.	Bayerische Stsb.	
124	J B H	—	1	Bund	leere Körbe	15	124	Schallstadt	Badische Stsb.	
125	J G H	—	2	Körbe	Obst	55	125	München Centr.	Bayerische Stsb.	
126	J H	15	1	Pack	2 Rohrstühle	10	126	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	Dresden beschr.
127	J H	1977	1	Kiste	Schuhmacherartikel	30	127	Freudenberg	K. E.-D. Elberfeld	
128	J R	—	1	„	leer	11	128	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	J S & Co.	1, 2, 3, 4, 5	5	Kisten	?	156, 77, 165, 62, 81	129	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Liège (Sirenne).
130	J S S	2324	1	Ballen	Federn	52	130	Goch	K. E.-D. Köln	
131	J W	2079	1	Fass	?	25	131	Glogau	K. E.-D. Posen	
132	J W	120	1	(offen)	Schemmelstuhl	3	132	Füssen	Lokalb. Mkt-Oberdorf-Füssen (Lokalb.-A.-G. München)	
133	J W M	772	1	Kiste	Harmonikas	35	133	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
134	K	812	1	„	Spundbleche	3	134	Bodenheim	Direktion Mainz	
135	K A F	—	1	Pack	6 Stück leere, gebr. Körbe	19	135	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
136	K B	34/46	1	—	Kommode	47	136	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
137	K G	—	1	Pack	(6 Stück) leere Körbe	15,5	137	Neunkirchen (Reg.-Bez. Arnsberg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	K K	10518	1	Bund	Stahl	14,5	138	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
139	K M	—	1	Pack	2 Kistchen Trauben	9	139	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
140	K Z	II	1	Sack	Kartoffeln	46	140	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
141	L	I	1	Ballen	Kattun	31,5	141	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
142	L	13	1	Sack	Linsen	100	142	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
143	L B K	—	1	Pack	6 leere Obstkörbe	9	143	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
144	L C	4	1	Kiste	leer	96	144	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
145	L F B	8804	1	„	leer	22	145	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
146	L H	50	1	„	Lindner's Kaffeeessenz	22	146	Gotha	„	
147	L L C / M P & C	452	1	Ballot	stählerne Sicheln mit Griff	40	147	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
148	L R	32561	1	Korb	Aepfel	40	148	Berlin Ahg., Eilg.	K. E.-D. Berlin	
149	L Z A Z	—	1	Kiste	Wäsche u. Decken	21	149	Salzburg	Bayerische Stsb.	
150	M	20838	1	„	Pomade	26,5	150	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
151	M	—	1	Sack	Kartoffeln	72,5	151	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
152	M	—	6	Kolli	Ofentheile (runde Platten)	5	152	„	„	
153	M	3689/90	2	„	Gusseisen	40	153	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
154	M	4	1	Korb	Steuergut	55	154	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
155	M	15	1	Blechtopf	Küchensachen	12	155	Frkfrt. a/M. Ostbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	M C	2881	1	Bund	Eisen	—	156	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
157	M G	11	1	—	Decke	—	157	Deutz	K. E.-D. Köln	
158	M H	4548	1	Ballen	Betten	42	158	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
159	M H	1316	1	Fass	leer	97	159	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
160	M L	—	1	Bl.	5 K. ger. Fische	20	160	Berlin H. u. L. (Eilg.)	K. E.-D. Berlin	
161	M R	1899	1	Kiste	Lampenglocken	21	161	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
162	M & S u. (S)	—	1	Fass	Schwarten	153	162	Güterabf. Bingerbrück	Direktion Mainz	
163	M Sp.	—	1	Korb	fr. Pflaumen	17,5	163	Reitzenstein	Sächsische Stsb.	verkauft.
164	M V	1841	1	Kiste	Papierwaaren	20	164	Köln	K. E.-D. Köln	
165	N	3	1	—	Truhe	121	165	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
166	N K B	65	1	Sack	Zucker	—	166	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
167	O	79	1	Stange	Eisen	15	167	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	O G	1	1	Ballen	Felle	64	168	Leipzig II	Sächsische Stsb.	„via Jeumont" bez.
169	O G	1/2	2	Pack	Säcke	33	169	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
170	O M	2	1	Kiste	?	18	170	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
171	O S	4943	1	„	unbek.	99	171	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	v. Meissen Cöln.
172	O Z	222	1	Kollo	Tische	19	172	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
173	P	1071	1	Ballen	Tapeten	33	173	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
174	P C	67	1	Tafel	Schwarzblech	38	174	Mannheim	Badische Stsb.	
175	P F E	7947	1	Fass	leer	22	175	Bretten		
176	P & G	839	1	Kiste	leer	27,5	176	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
177	P G	5927	1	Ballen	Pergamentpapier —	34	177	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
178	P J	—	1	Bund	Flacheisen —	26	178	Mannheim	Badische Stsb.	
179	P M	12	1	Korb	Aepfel —	24	179	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
180	P S V	2846	1	Kiste	2 Kistchen Cigarren, 1 Säckchen Mehl, 1 Säckchen Zucker	17	180	Eilgutabf. Worms	Direktion Mainz	
181	P Z	2017	1	Korb	Steinkrug —	9	181	Köln	K. E.-D. Köln	
182	R	26	1	—	Tisch —	17	182	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
183	R	2387	1	Harrass	leer —	34	183	Engers	K. E.-D. Köln	
184	R B H	31	1	Ballen	Tabak —	20	184	Lübeck	Lübeck-Büchener	
185	R & C	71685	1	Korb	Aepfel —	41	185	Frankfurt a/M. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
186	R C	3022	1	Ballot	Kolonialwaaren —	25	186	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
187	R C	1930	1	—	Eisentheil —	3	187	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
188	R D	4879	1	—	Blechflasche mit Korb	15	188	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
189	R G	—	1	Pack	5 Achsbüchsen —	6,5	189	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
190	R H N	1910	1	Kiste	Gummischlauch —	23	190	Weissenburg a. Sand	Bayerische Stsb.	
191	R P	26	1	Ballen	Holzrohrläufer —	19	191	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
192	R S	58800	1	Pack	Schmirgelpapier —	35	192	Mannheim	Badische Stsb.	
193	R S	13	1	Holzfass	anscheinend Oel —	265	193	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
194	R V	7	1	Kiste	Wein —	49	194	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
195	R W	362	1	Koffer	— —	50,5	195	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Landquart- Hamburg.
196	R W	2878 (2878)	1	Packet	Thürgriffe —	21	196	Bramsche	Gr. E.-D. Oldenburg	
197	S	120	1	Korb	Küchengeschirr —	24	197	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
198	S	495	1	—	Weinfass, leer —	22	198	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
199	S	145	1	—	Petroleumfass —	36	199	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
200	S	1162	1	Ballen	Buxkin —	17	200	Mengede	"	
201	S	2	1	Kollo	Koulissen —	25	201	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
202	S	127	1	Bll.	Haut —	50	202	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
203	S	10	1	Holzkoffer	Blechgeschirr, Wringmaschine (Umzugsgut)	53	203	Berlin, Ahg.	K. E.-D. Berlin	
204	S	726	1	Kiste	Trikotagewaaren —	—	204	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Nach Belvaux in Luxemburg bestimmt.
205	S	56	1	Ballen	leer, gebr. Säcke —	265	205	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
206	S	1	1	Korb	fr. Aepfel —	57	206	Leipzig I	Sächsische Stsb.	verkauft.
207	S	3827	1	Packleinen	Leder —	19	207	Willmenrod	K. E.-D. Frankf. a/M.	Absender: Seiwert in Coblenz.
208	S B	8010	1	Ballen	Tabak —	55	208	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
209	S C	17	1	"	Baumwollabfälle —	43	209	M.=Gladbach	K. E.-D. Köln	
210	S C	2169	1	Kiste	Ausfuhrgut —	—	210	Borken	K. E.-D. Essen	
211	S C	423	1	"	leer —	—	211	Dalheim	K. E.-D. Köln	
212	S & Co	68045	1	"	Apparate —	11	212	Weissenburg a. Sand	Bayerische Stsb.	
213	Sch	18	1	Reisekorb	Kleider usw. —	26,5	213	Posen	K. E.-D. Posen	
214	Sch & Co	593 594	2	Säcke	Holzpfropfen —	76	214	Lohr a/Main	Bayerische Stsb.	
215	S F & P	1524	1	Korb	Nägel (schmiedeeiserne)	33	215	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
216	S P	876	1	Packet	Schuhwaaren —	6	216	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
217	S R	69	1	Ballen	Filzpantoffeln —	20,5	217	Lübeck	Lübeck-Büchener	
218	S S	22	1	Kiste	Butter —	29	218	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
219	S S	—	1	Korb	Birnen und Kohlpflanzen	55	219	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	
220	S & S	—	8	Bund	Steigeisen —	96,5	220	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
221	S S V	14 u. 1482	1	Kiste	Küchengeschirr —	40	221	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
222	S V A G	—	3 2 1 1	Kolli " Kiste Päckchen	Wellblech-Budentheile eiserne Träger — Werkzeuge — Thürklinken —	—	222	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
223	S W	7663	1	Kiste	unbekannt —	49	223	Danzig	K. E.-D. Danzig	
224	S & W	—	1	Pack	6 Waschbretter —	7	224	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
225	T	7	1	"	Pflugschaare —	11	225	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
226	T	—	2	Tafeln	Zink —	15	226	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
227	T B	5390	1	Ballen	Wollwaaren —	60	227	Wächtersbach	"	
228	V	18982	1	Korb	eis. Façonstücke —	16	228	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
229	V	1	1	Fass	leer —	44	229	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
230	V K	191	1	Pack	Beilagen —	7	230	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Heilbronn.
231	V S	529	1	Kiste	Damenschürzen —	30	231	Neustadt	Meckl. Friedr. Franzb.	
232	V W	—	1	Korb	Zwetschgen —	26	232	Neuulm	Bayerische Stsb.	
233	V W	68	1	Fass	ansch. Sauerkraut —	85	233	Herne	K. E.-D. Essen	
234	W	—	1	—	eiserner Laternenbaum	210	234	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
235	W	23	1	—	leeres Gurkenfass —	8,5	235	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
236	W	—	1	—	rohes, gusseis. Rohrventilstück	9	236	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
237	W	—	1	—	eis. Ofenplatte —	2	237	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
238	W	1838	1	Pack	Bürstenwaaren —	—	238	Emmerich	K. E.-D. Essen	
239	W	86	1	Kiste	? —	20	239	Wanne	"	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
240	W	—	1	Verschlag	Fische —	8	240	München Centr.	Bayerische Stsb.	
241	W	3275	1	Fass	? —	65	241	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
242	W B	8	2	Pack	Sprungfedern —	—	242	Frankfurt a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
243	W C	2764	1	Kübel	Margarine —	24	243	Eisleben Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
244	W F	20397/8	2	Kisten	Material —	72	244	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	bez.: Darmstadt H.-Breslau.
245	W J F	3039	1	Kistchen	Wachswaaren —	4	245	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
246	W P	3975	2	—	Puppenwagen —	9	246	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
247	W & P	6787/8	2	—	Klappstühle —	17	247	Fürth	Bayerische Stsb.	
248	W S	301	1	Korb	Aepfel —	26,5	248	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	W S	5140	1	Kiste	Butter —	33	249	Halle a/Saale	K. E.-D. Halle a/S.	
250	W S	8662	1	„	gefüllt —	51	250	Mannheim	Badische Stsb.	
251	W T	30	1	Pack	Palmenwedel —	—	251	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
252	W X K	—	1	„	3 Messingröhren —	2	252	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
253	Z H	4800	1	Kiste	Theer, Stärke und Wichse	22	253	Penzlin	Meckl. Friedr. Franzb.	
254	Z N	4	1	Sack	Garn —	27	254	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
255	Z W	7411	1	Kiste	Zwetschgen —	7	255	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
256	Adr.	—	1	Kiste	Klosterausstattung —	67	256	Altenahr	K. E.-D. Köln	
257	Ahams	—	17	Stück	Holzschuhe —	—	257	Detmold	K. E.-D. Hannover	
258	Alfred Rasmussen Kopenhagen	—	1	Reisetasche*)	— —	2,5	258	Lübeck	Lübeck-Büchener	*) in Leinen; Zollblei von Konstanz.
259	Simon Boehm	1411	1	—	leeres Spiritusfass —	100	259	Nassow	K. E.-D. Danzig	
260	B. Bromberg	100	1	Reisekorb	Kleider etc. —	30	260	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
261	Dittersdorf, Portlandcement	—	1	Sack	neue Schrauben —	49	261	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
262	Dürkopp	—	1	—	Herrenfahrrad —	—	262	Frkfrt. a/M. H P.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Fahrradkarten-Abschrift Frankfurt a/M. 661.
263	F und J. A. Fillner, Bopfingen	4250	1	Sack	Säcke —	18	263	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
264	Gebr. G., Plettenberg	9	1	„	Bindfaden —	20	264	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
265	R. Görlitz	—	8	—	leere Körbe —	15	265	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
266	Wag. Hannover	39442	1	Wagen	alte Eisenb.-Schienen u. Eisenschwellen, sowie Schrauben	—	266	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
267	A. Hagen	—	1	—	Blechgefäss —	20	267	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	aus Wagen 8697 8/9 Bln. Pog.
268	H. Heyn Hamburg	—	1	Weidenkorb, alt, gebr.	Glasflasche (15 l Inhalt)	2	268	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
269	H. Heyn Hamburg	—	1	Korbflasche	neu, leer —	6	269	„	„	
270	Portl.-Cement-Fabr. Höxter	—	1	Sack	Cement —	50	270	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
271	Landsberg a/W.	48	1	—	eiserne Ofenthüre —	2	271	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
272	S. R. Lehrte	1	1	Sack	Weizen —	76	272	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
273	W. W. Lübben	—	1	„	Zinkabfälle —	53	273	Lübben	K. E.-D Halle a/S.	
274	L & H Lauterberg	26	1	Bd.	Draht —	3	274	Lauchhammer	„	
275	Margarine-Werke Neuss	111092	1	Kbl.	Margarine —	18	275	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
276	Mosser	—	1	Sack	Kartoffeln —	80	276	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
277	Philipp Poth	574	1	—	Petroleumfass, leer —	?	277	Bischofsheim	Direktion Mainz	
278	Nordmann Germania	Nr. 2	1	—	Fahrrad —	—	278	Berlin Gepäck	K. E.-D. Berlin	
279	Wilhelm Rower Stettin	—	1	Sack	Zucker —	25,5	279	Stolp	K. E.-D. Danzig	
280	W. Stündl Nürnberg	—	2	Säcke	Holzkohle —	50	280	Siegmar	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
281	962 Thorn (undeutlich)	—	1	Fass	Petroleum —	176	281	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
282	H. Worm	—	1	—	Budentisch —	30	282	Lyck	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.					
283	—	blau I	2	Stangen	Radreifeneisen —	31	283	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
284	—	1	1	Bund	50 Säcke —	22	284	Mannheim	Badische Stsb.	
285	—	weiss I	1	Stange	Winkeleisen —	—	285	Lübeck	Lübeck-Büchener	5 m lg.
286	—	roth I	1	—	Maschinentheil —	12,5	286	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
287	—	1/3	3	—	alte eis. Rohre —	474	287	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
288	—	2	1	Korb	Aepfel —	55	288	Dobrilugk-K.	K. E.-D. Halle a/S.	
289	—	roth II	11	Stangen	Eisen —	168	289	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
290	—	roth II	1	Bund	Maschinentheile —	33	290	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
291	—	26	1	Koffer	? —	—	291	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
292	—	29	1	Pack	leere Säcke —	29	292	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
293	—	82	2	Koffer	? —	51	293	Bremervörde	K. E.-D. Hannover	
294	—	173	1	Fass	leer —	47	294	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
295	—	{ 205 { 206	1 1	Kollo Kiste	Kleider und Wäsche	{ 40 { 108	295	{ Leipzig M., { Gep.-Abf.	K. E.-D. Halle a/S.	
296	—	213	1	—	Gusstheil (Ofen) —	1	296	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
297	{ 267 R 4	142/43 145 159/60	5	Ballen	Kokosgarn —	800	297	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
298	—	{ 483 { 488	1	Fass	gef. —	236	298	Karlsruhe Rgbf.	Badische Stsb.	
299	—	514	2	—	Eisenbleche —	65	299	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
300	—	{ 744 oder 749 }	1	—	neues Senffässchen —	5	300	{ Güterverw. Mannheim }	Direktion Mainz	
301	—	760	1	Fass	gefüllt —	189	301	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	1290	1	Kiste	gefüllt —	85	302	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
303	—	6218	1	„	leer —	7	303	Herne	K. E.-D. Essen	
304	—	37246	1	Sack	Korb mit Obst —	29	304	Soest	K. E.-D. Cassel	
305	—	{ 56883/6 { 46340	5	Ballen	gefüllt —	—	305	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
306	{ AH Aufschrift: Pittsburgh- Pausa. }	{ 12151 { 12161	2	Kisten	Aluminium —	100	306	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
307	{ A H V. N. W.? }	12225	1	Koffer	? —	58	307	Leipzig M.	„	
308	{ S&C }	02959	1	Ballen	Tabak —	80	308	Goch	Nordbrab.-Deutsche	
309	{ L }	64	1	Fass	Schmalz —	250	309	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
310	{ A 20 }	{ 2492 { 2049	2	Kisten	leer —	13	310	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
311	{ AB }	—	1	Sack	Erbsen —	—	311	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
312	B (Dreieck)	2527	1	Korb	Wein —	15	312	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
313	{ MC }	4865	1	Kiste	Umzugsgut —	47	313	Elbing	K. E.-D. Danzig	
314	{ S }	3299	1	—	Lattenkiste —	50	314	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
315	{ A/R }	2	1	Ballen	Korken —	40,5	315	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
316	roth ×	—	1	Stück	eis. Pfanne —	9	316	Zittau	Sächsische Stsb.	
317	weisser Strich	—	1	—	{ Maschinentheil aus Eisen }	3	317	Crottorf	K. E.-D. Magdeburg	
318	roth. Strich	—	1	—	gusseis. Deckel —	4,5	318	Neuhaldensleben	„	
319	{ blau × weisse Nr. etwa: }	227	1	—	{ eis. Rohr, etwa 10 cm Durchmesser und 8 m Länge }	100	319	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
320	++ roth	—	9	—	Eisentheile —	69	320	Thorn	„	
321	Strich gelb	—	4	Bunde	Hufeisen —	51	321	Lauchhammer	K. E.-D. Halle a/S.	{ bezettelt: Velgast- Luckenwalde.
322	roth ×	—	1	Kollo	eis. Rohr —	48,5	322	Luckenwalde	„	
323	roth ×	—	1	Bund	Eisenblech —	57	323	Pretzsch	„	
324	weiss ×	—	2	Kollo	eis. Mörser —	18	324	Schleusingen	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
325	rother Strich	37/38	2	—	Wagenachsen —	37	325	Katzhütte	K. E.-D. Erfurt	
326	weisser Kreidestrich	—	15	—	stählerne Stichbogen (Maurergeräthe)	90	326	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
327	—	—	2	—	Achsen —	16	327	Gera	K. E.-D. Erfurt	
328	—	—	1	Sack	Aepfel in Spreu —	9,5	328	Carsdorf	„	
329	—	—	1	Bund	Bandeisen —	12	329	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
330	—	—	1	Pack	Bandeisen —	12,5	330	Soldau	K. E.-D. Danzig	
331	—	—	1	—	Bauchtopf —	0,75	331	Liebstadt i/Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
332	—	—	1	Kübel	Beeren —	27	332	Hof	Bayerische Stsb.	
333	—	—	1	Sack	Betten —	18	333	Neustadt a/O.	K. E.-D. Erfurt	mit Segeltuchüberspannung.
334	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	17	334	Neisse	K. E.-D. Breslau	
335	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	25	335	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
336	—	—	2	Bienenkörbe	— —	—	336	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
337	—	—	1	Bierfass	leer —	17,5	337	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
338	—	—	1	„	leer —	22	338	„	„	eingegangen auf Wagen El. 12424.
339	—	—	2	Bindeketten	— —	—	339	Hauptwerkstatt Wittenberge	K. E.-D. Altona	
340	—	—	1	—	verz. Blecheimer —	—	340	Hattingen	K. E.-D. Essen	
341	—	—	2	Blechkannen	leer —	10	341	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
342	—	—	10	—	Blechschüsseln —	22	342	München Centr.	Bayerische Stsb.	
343	—	—	13	—	Blechtafeln —	—	343	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
344	—	—	1	Korb	Blechwaare —	65	344	Eisenach	„	
345	—	—	1	„	Blumenkohl —	43	345	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	
346	—	—	1	Säckchen	Bohnen und Schuhe	3	346	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
347	—	—	1 1	— —	eis. Brechstange — eis. Rohr —	6	347	Altona	K. E.-D. Altona	
348	—	—	1	Brett	— —	3	348	Hamburg B.	„	
349	—	—	1	Ladung	Bretter —	—	349	Hamm	K. E.-D. Essen	auf Wagen Hn. 35692.
350	—	—	1	Sack	Brot —	29,5	350	Rüttenscheid	„	
351	—	—	1	„	7 Brote —	27	351	Herne	„	
352	—	—	3	Kisten	Bücklinge —	9	352	Fürth	Bayerische Stsb.	
353	—	—	1	—	Buffer —	—	353	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
354	—	—	1	—	Bufferscheibe —	—	354	Lübeck	Lübeck-Büchen	
355	—	—	1	Kollo	2 Stck. Butterkübel	10	355	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
356	—	—	1	—	Buttermaschine —	15	356	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
357	—	—	1	Pack	3 Karabiner — 1 Säbel —	—	357	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	mit einer Decke umhüllt.
358	—	—	1	Karton*)	? —	7	358	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	*) mit Papierumschlag.
359	—	—	1	Sack	Cement —	62	359	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	Wag. Cassel 29538.
360	—	—	1	Ladung	Cement —	—	360	Banteln	K. E.-D. Cassel	
361	—	—	1	Korb	Kognak —	17	361	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
362	—	—	1	Pack	Korsetfedern —	0,5	362	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
363	—	—	1	Rolle	Draht —	26	363	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
364	—	—	1	Kolli	Drahtrohrsieb —	—	364	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
365	—	—	2	—	Stangen Eisen, 5 m lg.	51	365	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
366	—	—	1	Bund	Eisendraht —	2	366	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
367	—	—	3	Rollen	Eisendraht —	70	367	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
368	—	—	1	—	Eisenstange (Transmissionswelle)	18	368	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	2 m l., 38 mm stark.
369	—	—	4	—	Eisenringe —	13	369	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
370	—	—	1	—	Eisenstange mit Griff	7	370	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
371	—	—	1	Fässchen	Essig —	40	371	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
372	—	—	1	—	Fahrradtheil —	6	372	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
373	—	—	1	Pack	1 Flasche Fahrradöl 1 Fahrradglocke — 1 Gepäckhalter — 1 Stück Kette —	—	373	Frankfurt a/M. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
374	—	—	1	Fass	gefüllt —	—	374	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
375	—	—	2	Fass ohne Deckel	leer —	—	375	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
376	—	—	1 1	— Kollo	Federmatratze — 2 Rohrstühle —	—	376	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
377	—	—	1	Sack	Federn —	6	377	Twardawa	K. E.-D. Kattowitz	
378	—	—	2	—	eiserne Feldbahnschienen	118	378	Neufahrwasser	K. E.-D. Danzig	
379	—	—	1	Kolli	Feldschmiede —	78	379	Hameln	K. E.-D. Hannover	
380	—	—	100	Stck.	Felle —	1200	380	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
381	—	—	1	Stab	Flacheisen —	14	381	Kranichstein	Direktion Mainz	
382	—	—	1	—	Gasofen —	9	382	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
383	—	—	2	—	Gasrohre —	6	383	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
384	—	—	1	—	Gasrohr —	25	384	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
385	—	—	1	—	Gasrohr —	—	385	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
386	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	—	386	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
387	—	—	1	—	Gasrohrzange —	—	387	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
388	—	—	1	Gefäss	leer —	14	388	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
389	—	—	1	Sack	Gemüse —	28	389	Wanne	K. E.-D. Essen	
390	—	—	2	—	eiserne Gewindetheilchen	1,25	390	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	2	—	Glasballon, leer —	7,5	391	Haag	Bayerische Stsb.	
392	—	—	1	Korb	Glasballon —	9	392	Neuss	K. E.-D. Köln	
393	—	—	1	—	Gussstück —	370	393	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
394	—	—	2	—	Häute, roh —	17 34	394	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
395	—	—	2	Bl.	Häckselschneidemaschine	—	395	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
396	—	—	1	—	eis. Hohlmaass —	5	396	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
397	—	—	1	Sack	kl. Holzsplitter —	23	397	Braunschweig H.	„	
398	—	—	1	Schnur	Holzschuhe —	—	398	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
399	—	—	1	Sack	Hörner —	55	399	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
400	—	—	1	—	kl. schwarzer Hund —	—	400	Magdeburg Elbe	K. E.-D. Magdeburg	
401	—	—	1	—	Hund (schwarz, klein, lebend)	—	401	Magdeburg Elbebhf.	„	seit 5/10. Wag. Magdeburg Nr. 17516.
402	—	—	1	Pack	Käse —	2,5	402	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
403	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	—	403	Höhr-Grenzhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Boppard.
404	—	—	1	„	Kartoffeln —	90	404	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	bez.: Jarotschin / Kreuzburg.
405	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	405	Miesbach	Bayerische Stsb.	
406	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	406	Oestrich-Winkel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
407	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	407	Halle a. Saale	K. E.-D. Halle a/S.	
408	—	—	1	Bund	3 Kartoffelkörbe mit Henkel	—	408	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
409	—	—	1	Pack	Kette —	10	409	Glogau	K. E.-D. Posen	
410	—	—	1	—	Kette —	0,5	410	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
411	—	—	2	—	eis. Ketten, anscheinend Privatketten	—	411	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	4	—	Ketten —	12	412	Nürnberg Centrbhf.	Bayerische Stsb.	
413	—	—	1	—	Kinderbadewanne —	8	413	Bonn	K. E.-D. Köln	
414	—	—	1	—	Kinderfahrstuhl —	11	414	Döbeln Gep.-A.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
415	—	—	1	Kollo	2 Stück Kinderkarren	4	415	Bremerhaven (Zollinl.)	K. E.-D. Hannover	
416	—	—	1	Korb	Kleider —	58	416	München Centrbhf.	Bayerische Stsb.	
417	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	38	417	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
418	—	—	1	Pack	Kleider —	4	418	Heidelberg	Badische Stsb.	
419	—	—	1	Korb	Kleider —	8	419	Eberbach	„	
420	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	15	420	Schöningen Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
421	—	—	1	Blechkasten	Kleidung —	9	421	Hamburg H. (Eilg.)	K. E.-D. Altona	Hoek v. Holland.
422	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke für Kinder	8	422	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
423	—	—	1	—	Knieofenrohr —	—	423	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
424	—	—	2	Stück	Knieschoner —	—	424	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	v. Breslau.
425	—	—	1	—	schw. Koffer —	35	425	Aachen Gep.-Abf.	K. E.-D. Köln	
426	—	—	1	—	eis. Kohlenkasten —	9	426	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
427	—	—	1	Sack	Kokosmatten —	14	427	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
428	—	—	1	—	Kommode —	54	428	Elberfeld	„	braun lackirt.
429	—	—	2	—	Kopftheile einer Bettstelle	—	429	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
430	—	—	1	Bund	5 leere Körbe —	13	430	Landsberg	Bayerische Stsb.	
431	—	—	1	Korbflasche	leer, zertrümmert —	4,5	431	Rosslau a/E.	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
432	—	—	1	Sack	Kornkaffee —	30	432	Friedrichssegen	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
433	—	—	1	—	Korbkanne —	18,5	433	Engers	K. E.-D. Köln	
434	—	—	1	Bund	3 eis. Kugeln für Hängevorrichtung	7	434	Hof	Sächsische Stsb.	
435	—	—	1	Pack	5 gebr. Krautkörbe —	16,5	435	Chemnitz	„	
436	—	—	1	Sack	Kräuterthee —	10,5	436	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
437	—	—	1	—	Kuppelung —	—	437	Lübeck	Lübeck-Büchener	
438	—	—	1	Sack	Leder —	13,5	438	Kahla	K. E.-D. Erfurt	
439	—	—	1	—	gelbe Lederhandtasche	—	439	Frkfrt. a/M. H. P. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
440	—	—	1	Sack	Lederwaaren —	50	440	Würzburg	Bayerische Stsb.	
441	—	—	10	Leisten	—	—	441	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
442	—	—	1	Bund	25 eiserne Mannlochgriffe	26	442	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
443	—	—	4	—	verbog. Maschinentheile	107	443	Faulbrück	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
444	—	—	2	Stück	Metallplatten (Modelle)	15	444	Golzern	Sächsische Stsb.	1 mit Inschr.: „Auf Erden Müh."

*) Plombe mit Prägung: „Dampfrösterei Hermann Kaiser in Viersen."

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
445	—	—	1	—	1. Milchfass —	8	445	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
446	—	—	1	—	Milchkannendeckel —	—	446	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
447	—	—	1	Packet	5 kleine Mundharmonikas	—	447	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
448	—	—	1	—	Nähtischuntergestell	3	448	München Centr.	Bayerische Stsb.	
449	—	—	1	—	Nähmaschinengestell	—	449	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
450	—	—	2	—	Nothketten —	—	450	Lübeck	Lübeck-Büchener	
451	—	—	1	Korb	Obst —	61	451	Castrop	K. E.-D. Essen	
452	—	—	1	"	fr. Obst —	39	452	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
453	—	—	1	"	Obst —	111	453	München Centr.	Bayerische Stsb.	
454	—	—	1	Sack	Obst —	18	454	"	"	
455	—	—	1	Korb	Obst und Wäsche —	48	455	"	"	
456	—	—	1	Sack	Obst —	77	456	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
457	—	—	1	"	Obst —	69	457	Heilbronn	"	
458	—	—	1	"	Obst —	30	458	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
459	—	—	1	Pack	3 Stück leere gröss. Obstkörbe	9	459	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
460	—	—	1	Korb	fr. Obst (Aepfel) —	90	460	Leipzig M.	"	aus Z. 2035 v. 16/10. Wag. Breslau 5105.
461	—	—	1	—	lebender Ochse —	—	461	Leipzig M., Eilg.	"	
462	—	—	3	Stück	Ofenrohre —	3	462	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
463	—	—	1	Pack	3 Ofenrohre, 2 eis. Schieber	3	463	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
464	—	—	1	Kollo	Ofentheil —	5	464	Delmenhorst	Gr. E.-D. Oldenburg	
465	—	—	1	Pack	2 eis. Ofentheile (anscheinend Ofenvorsetzer)	2	465	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	10	—	Ofenthüren —	19	466	Dyhernfurth	K. E.-D. Breslau	Wag. Brsl. 24014.
467	—	—	1	Ladung	Pflastersteine —	—	467	Frielendorf	K. E.-D. Cassel	
468	—	—	2	Säcke	fr. Pflaumen —	85	468	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
469	—	—	1	Korb	fr. Pflaumen —	32	469	Werdau	Sächsische Stsb.	verkauft.
470	—	—	2	Kolli	Pflugtheile —	6,5	470	Bramsche	Gr. E.-D. Oldenburg	
471	—	—	1	—	Privatdecke —	—	471	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
472	—	—	1	Bund	Pumpentheil (Saugkorb)	7,5	472	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
473	—	—	1	Korb	Preisselbeeren —	56	473	München Centr.	Bayerische Stsb.	
474	—	—	1	"	Preisselbeeren —	20	474	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
475	—	—	1	—	eis. Rad, anscheinend von einer landwirthschaftl. Masch.	8	475	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
476	—	—	2	Stück	Radsätze —	46	476	Gr. Räschen	K. E.-D. Halle a/S.	bezettelt: Calau-Senftenberg.
477	—	—	1	Bund	4 St. Räder —	24	477	Schertede	K. E.-D. Cassel	
478	—	—	1	Sack	Reis —	25	478	Bretleben	K. E.-D. Erfurt	
479	—	—	1	Reisekorb	— —	—	479	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	mit Bindfaden umschnürt.
480	—	—	1	Holzkoffer	Reiseeffekten —	38	480	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
481	—	—	1	Kasten mit Vorhängeschloss	Reiseeffekten einer Justine Schlemminger	33	481	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
482	—	—	1	Reisekorb	— —	26	482	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
483	—	—	1	Ladung	eis. Ringe (Flanschen)	10000	483	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
484	—	—	1	—	eis. Rohr, 5 m l. —	13	484	Hof	Sächsische Stsb.	
485	—	—	1	—	eis. Rohr —	19	485	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
486	—	—	1	—	Rohr, 0,30 m lang, 0,08 m Durchmesser. In der Mitte befinden sich 2 längliche Löcher	7	486	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
487	—	—	2	—	eis. Rohre —	—	487	Biebrich Rhbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	4 m lang
488	—	—	4	Kolli	Rohrschellen —	0,75	488	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
489	—	—	5	Stück	gusseis. Rohrtheile —	60	489	Kötzschenbroda	Sächsische Stsb.	
490	—	—	1	Bund	6 Stück Rouleauxstäbe	—	490	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
491	—	—	1	"	eis. Röhren —	17	491	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
492	—	—	14	"	Rundeisen —	777	492	Sontra	K. E.-D. Cassel	
493	—	—	1	Stab	Rundeisen —	13	493	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
494	—	—	1	"	Rundeisen —	6,5	494	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
495	—	—	4	—	Rundeisenstäbe —	74	495	Eichhofen	Bayerische Stsb.	
496	—	—	1	Sack	29 gebr. Säcke —	21	496	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
497	—	—	1	Pack	leere Säcke —	12	497	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
498	—	—	1	Bll.	Sackbänder —	51	498	Heldrungen	K. E.-D. Erfurt	
499	—	—	1	Ballon	Säure —	—	499	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	blau gestrichen.
500	—	—	1	—	eis. Scheibe —	4,5	500	Ebersbach	Sächsische Stsb.	
501	—	—	1	—	Schieber von Eisenblech	3	501	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
502	—	—	1	—	leerer Schliesskorb (neu)	5	502	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
503	—	—	1	Schliesskorb	ansch. Kleider —	44	503	Deutz	K. E.-D. Köln	
504	—	—	1	Kollo	Schrankfuss —	—	504	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
505	—	—	1	Packet*)	18 Schrauben —	6	505	Kamenz	Sächsische Stsb.	(*) in Juteleinen.
506	—	—	1		Schraubenkuppelung	18	506	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
507	—	—	1	—	Schwungrad	9	507	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
508	grau	—	1	Seemannssack	—	40	508	Hamburg-Dammthor (Gep.-A.)	K. E.-D. Altona	
509	—	—	1	Blechkanne	Speiseöl	31	509	Malmedy	K. E.-D. Köln	
510	—	—	1	Bund	Stahl	36	510	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Dimension 7×12 mm ⌀
511	—	—	1	Bund	Stahl	32	511	„	„	Dimension 2×12 mm ⌀
512	—	—	1	Stab	Stahl	7	512	Köln	K. E.-D. Köln	
513	—	—	1	Bund	Stahlringe	25,5	513	München Isarthalb.	Isarthalb. (Lokalb. A.-G., München)	21 Stück.
514	—	—	1	—	Stahlstange (Werkzeug für Steinbohrer)	1	514	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	1,9 m lang.
515	—	—	1	Bund	eis. Stangen	28	515	Zwickau	Sächsische Stsb.	
516	—	—	1	Partie	Steinkohlen	460	516	Vinzelberg	K. E.-D. Hannover	
517	—	—	1	Bund	Stahlrohr	4	517	Fürth	Bayerische Stsb.	
518	—	—	5	Stück	eiserne Stützen	29	518	Stolp	K. E.-D. Danzig	
519	—	—	1	—	Theilstück eines Holzmodells	1	519	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
520	—	—	1	Ladung	Thonscheiben	—	520	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	Auf Wagen Mg. 29332.
521	—	—	1	Kiste	grün lackirte Thonverzierungen	18	521	Gelsenkirchen	„	
522	—	—	2	Pack	Thürschliesser u. Eisentheile	29	522	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
523	—	—	1	—	Tisch zu einer Bohrmaschine	258	523	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
524	—	—	1	—	Tisch m. Schubkasten	16	524	Cöthen	„	
525	—	—	1	—	Tisch (rund)	17	525	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
526	—	—	2	Tischplatten	—	2,5	526	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
527	—	—	1	—	Triebstange	38	527	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
528	—	—	4	—	gr. hölzerne Unterlageklötze zu Dampfkesseln	251	528	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
529	—	—	1	—	Verladebrücke	—	529	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
530	—	—	1	—	neues Viehgitter	—	530	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
531	—	—	1	—	hölz. Viehgitter	—	531	Wetzlar	„	
532	—	—	1	—	Vogelflinte	4	532	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
533	—	—	1	—	Vorsatzbrett	—	533	Mochbern	„	
534	—	—	1	—	Vorsatzbrett	25	534	Liegnitz	„	
535	—	—	1	Korb	Wäsche	54	535	Stolp	K. E.-D. Danzig	
536	—	—	1	—	Wagendecke	—	536	Appenweier	Badische Stsb.	
537	—	—	1	Ladung	Wasserleitungsrohre	—	537	Rauxel	K. E.-D. Essen	Auf Wagen Essen 73748.
538	—	—	1	—	Wasserleitungsventil	—	538	Frankfurt a/M. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
539	—	—	1	—	Wasserwaage für Maurer	2	539	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
540	—	—	1	Sack	Weizen	101	540	Seidenberg	K. E.-D. Breslau	
541	—	—	2	Kolli	Wellblechgestelle	50	541	Güterabf. Bingerbrück	Direktion Mainz	
542	—	—	1	Bund	3 Zeltstangen	—	542	Elm	K. E.-D. Frankf. a/M.	
543	—	—	3	Stück	Zinkblechrohre	4	543	Hersfeld	„	Streckenfund.
544	—	—	1	Korb	Zwetschgen	28	544	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	
545	—	—	1	„	Zwetschgen	28	545	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
546	—	—	1	„	Zwetschgen	27	546	Giessen	„	verkauft.
547	—	—	1	Sack	Zwiebeln	50	547	Hof	Sächsische Stsb.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	—	—	1	lose	eiserner Maschinentheil	49	1	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
2	W F	75	1	Fass	leer	—	2	Friedrichshagen	„	
3	M	—	1	Korb	Kleider	19	3	Westend	„	
4	—	—	1	Kiste	Theile einer Waage	291	4	Homburg	Pfalzbahn	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. November Vorm. gemeldet.

Nr. 21. Berlin, am 10. November 1900. Jahrgang 1900

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	5	1	—	Ofenrohr	8	1	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
2	A B	1	1	—	Winde	80	2	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
3	A B	1162	1	—	Eisenplatte	1	3	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
4	A B	I	1	Korb	Obst	55	4	Saarbrücken Eilgut	St. Johann-Saarbr.	verkauft.
5	A B	35	1	Kollo	Spinde	60	5	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	Drieburg beschr.
6	A B	—	1	Sack	Kartoffeln	65	6	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
7	A B	I	1	„	Erdbeerpflanzen	17	7	Lehrte	„	
8	A C H	1040	1	Kiste	leer	—	8	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
9	A C J	9556	1	Fass	—	120	9	„	„	beschr.: Hamburg.
10	A E J	11660	1	Kiste	—	—	10	„	„	
11	A H	112	1	—	leerer Reisekorb	4	11	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
12	A H	10	1	Fass	leer	10,5	12	Dorsten	K. E.-D. Essen	
13	A G F	2595	1	Blechflasche	Oel	36	13	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
14	A J	3	1	—	Kindertisch	—	14	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
15	A J B N	2	1	Kiste	Zimmt	35	15	Passenheim	K. E.-D. Königsberg	
16	A K	1	1	—	Stuhl	5	16	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
17	A M	4713, 4715, 4719, 4724, 4733, 4732, 4745/49	10	—	Kohleneimer u. Kasten	49	17	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
18	A N	5707	1	Kiste	gefüllt	20	18	Coblenz	K. E.-D. Köln	
19	A P C	493	1	Pack	Eisenw.	14	19	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	von Paris.
20	AR (Monogramm)	2427	1	Sack	Bettfedern	64	20	Ingolstadt Centr.	Bayerische Stsb.	bekl.: Berlin H.u.L. Cairo.
21	A R C	650	1	Kiste	—	107	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	A R	1492	1	Fass	leer	19	22	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
23	A S	15360	1	Kiste	leer	—	23	Kiel	K. E.-D. Altona	
24	A S	76	1	Koffer	?	47	24	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
25	A S	10	1	Sack	Kartoffeln	64	25	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
26	A S	—	5	Pack	Schaufelstiele	60	26	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
27	A T	8	1	„	2 Stühle	10	27	Kiel	K. E.-D. Altona	
28	A T C	9873	1	Kiste	—	94	28	Hamburg H.	„	
29	A V	7	1	„	leer	24	29	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Neumünster beschr.
30	A V	—	1	Korb	Trauben	14	30	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
31	A W	—	1	Fass	Gips	38	31	Heiligenbeil	K. E.-D. Königsberg	
32	A W	1693	1	Ballen	rother Kattunstoff	—	32	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
33	A W	—	1	Fass	?	40	33	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
34	B N W	7259	1	Kiste	?	—	34	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
35	B & S	9492	1	„	leer	29	35	Düsseldorf-Reisholz	K. E.-D. Elberfeld	
36	B & T	1388	1	—	Petroleumfass, leer	32,5	36	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
37	B W	—	1	Pack	leere Körbe	—	37	Kieritzsch	Sächsische Stsb.	
38	B W	2	1	Bl.	trockene Pflanzen	2	38	Kiel	K. E.-D. Altona	
39	B W S	—	1	Sack	leere Säcke	25	39	Bocholt	K. E.-D. Essen	bekl.: Mühlhausen Hamburg.
40	C A	255	1	Kiste	—	52	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
41	C A	100	1	Pack	2 leere Körbe	6,5	41	Ostönnen	K. E.-D. Elberfeld	
42	C B	11	1	Sack	Brot	33	42	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	verkauft.
43	C B	26737	1	„	Kaffee	46	43	Dortmund S.	„	
44	C E	191	1	Kiste	Konserven	53	44	Essen H. B.	„	
45	C F	138	2	Pack	eis. Schaufeln	15	45	Bonn	K. E.-D. Köln	
46	C F F	31211	1	Packet	Schuhe	14	46	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	C G W G	33375	1	Kollo	Maschinentheil —	30	47	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
48	C H S	27952	1	Kiste	leer —	20	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	A W Co.	9405	1	„	Holzwaaren —	37	49	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	von Düsseldorf.
50	B	3	1	Ballen	6 Kisten ger. Fische	21	50	„	„	beschr.: Graslitz, Böhmen.
51	B	100	1	Koffer	— —	—	51	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
52	B	1	1	Kiste	leer —	19	52	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
53	B	1221/3	1	„	— —	68	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	B	289	1	Pack	Bratpfannen —	35	54	Camen	K. E.-D. Essen	
55	B	10228	1	—	Sophalehne —	—	55	Mülheim Rhr.	„	
56	B C	9825	1	Kiste	— —	112	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	B D	730	1	Fass	ansch. Heringe —	130	57	Bredstedt	„	
58	B E	1/12	12	—	eis. Räder —	—	58	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
59	B F	—	1	—	Eisenrohr —	20	59	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
60	B F N	6824	1	Kiste	Seife —	13	60	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
61	B L	7773	1	Ballen	Linoleum —	150	61	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
62	C L	II	7	Stück	Stabeisen —	310	62	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
63	C L S	5508	1	Kübel	Lack —	32,5	63	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
64	C M	5918	1	Kiste	Gläser, gefüllt —	25	64	Carsdorf	„	
65	C S	8041	1	Verschlag	leer —	34	65	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	von Köln.
66	C S	3696	1	Kiste	Zuckerwaaren —	43	66	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
67	C W	2	1	„	? —	1135	67	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
68	D	8519	1	Ballen	grünes Tuch —	29	68	Plagwitz-Lind.	K. E.-D. Halle a/S.	
69	D	14239	1	„	Eisenkonstruktion —	75	69	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bez.: von Coblenz.
70	D B	21352	1	Fass	ansch. Wein —	292	70	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
71	D v C	7792	1	Kiste	? —	82	71	Zwickau	Sächsische Stsb.	
72	D H	4446/49	4	Ballen	getr. Pflanzentheile —	250	72	Leipzig M.	K. E-D. Halle a/S.	
73	D H	17343	1	„	Tabak —	62	73	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
74	D H M	620	1	Fass	Benzin —	345	74	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
75	D S	255	1	„	gefüllt —	?	75	Plagwitz-Lind.	K. E-D. Halle a/S.	
76	E	1655	1	„	leer —	9	76	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
77	E	—	1	—	Ofentheil —	5	77	Wertheim	Bayerische Stsb.	
78	E A	5	1	Kasten	Frauenkleider —	11	78	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
79	E D	12670	1	Stange	Stahl —	26	79	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
80	E F H	8280	1	Kiste	leer —	51	80	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
81	E G	231	1	Pack	Bettseitentheile —	—	81	Borbeck	K. E.-D. Essen	
82	E H S	—	1	Sack	Kokosnüsse —	31	82	Gelsenkirchen	„	
83	E J	1435	1	Pack	Papier —	36	83	Freiberg	Sächsische Stsb.	Freiberg beschr.
84	E K	—	1	Fass	? —	130	84	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
85	E M M	3609	1	Korbflasche	Oel —	38	85	Ansbach	Bayerische Stsb.	
86	E N	6898	1	Korb	? —	—	86	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
87	E N	6362	1	Pack	Deckel —	—	87	„	„	
88	E P	—	1	Sack	Zwiebeln —	47	88	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
89	E R	84801	1	Fass	Farbe —	138	89	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
90	F	973	1	Ballen	Baumwollwaaren —	75	90	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
91	F A Co.	—	1	Fass	anschein. Kraut —	61	91	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
92	F A K C	6770/1	2	Blechbüchsen	ansch. Konserven —	9,5	92	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	
93	F B	I	1	Sack	Häute —	65	93	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	Leipzig beschr.
94	F & B	20183	1	Kiste	Waffeln —	21	94	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
95	F B	5/13	10	Kolli	Bettstellentheile —	105,5	95	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
96	F G / M	I / 9393	1	Pack	Betten —	26	96	Westend	„	
97	F H T	—	4	Stück	Tischbeine —	6,5	97	Achim	K. E.-D. Hannover	
98	F H	—	1	Pack	Schrauben —	—	98	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
99	F J	713	1	Rolle	Flanelle —	11	99	Gera	K. E. D. Erfurt	
100	F K S	16251	1	Kiste	— —	23	100	Altona	K. E.-D. Altona	bekl.: Mölln i/L.
101	F M	1906	1	„	— —	75	101	Hamburg H.	„	
102	G	420	1	„	? —	41	102	Gotha	K. E.-D. Erfurt	Hat auch Zeichen R C 1165.
103	F R	9984	1	Fass	Wein —	39	103	Colmar	Reichsbahn	
104	F S	5	1	—	Wagendecke —	—	104	Würzburg	Bayerische Stsb.	
105	F S D	—	1	—	eis. Kessel —	37	105	Altend.-Essen S.	K. E.-D. Essen	
106	F W	3987	1	Kiste	Porzellankloset und 1 Sitzbrett	—	106	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
107	F W	5480	1	„	Nachtgeschirre aus Porzellan	34,5	107	Graudenz	„	
108	G	3457	1	Fass	leer —	20	108	Strassburg	Reichsbahn	
109	G A C	1	1	Ballot	Wollwaaren —	29	109	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
110	G A C	9824	1	Kiste	— —	188	110	Hamburg H.	K. E. D. Altona	
111	G A C	1	1	Ballot	Wollwaaren —	29	111	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
112	G A K	528	1	Kiste	Lampenschirme —	50	112	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
113	G B	954	1	„	Lampentheile —	38,5	113	Carnap	„	
114	G B	1021/ 1, 2, 3	3	Pack	Packpapier —	305	114	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
115	G C	—	1	Kiste	eis. Maschinentheil —	111	115	Plauen i/V. unt. Bf.	Sächsische Stsb.	
116	G E	8879	1	„	? —	40	116	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
117	G E	83154	1	„	Cigarren —	39	117	Golzow	K. E.-D. Bromberg.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	G F	2500	1	Ballen	Manufakturwaaren —	25	118	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
119	G G	126	1	Fass	Firniss —	207	119	Saarbrücken	„	
120	G M	5434	1	Kiste	Konserven —	57	120	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
121	G M	3650	1	„	— —	58	121	Bobrek	K. E. D. Kattowitz	Ilmenau-Bobrek.
122	G M	11	2	Kisten	Konserven —	58	122	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
123	G O	1073	1	Packet in Papier	? —	13	123	Diedenhofen	Reichsbahn	beschrieben: Cüstrin.
124	G P	14683	1	Kiste	gefüllt —	12	124	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
125	G R	2214	1	„	Nägel —	25	125	Neumarkt i. Obpf.	Bayerische Stsb.	
126	G R	42247	1	—	Sophagestell —	16	126	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
127	G R	3173	1	Kollo	— —	28	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
128	G W	266	1	Kiste	Kolonialwaaren —	17,5	128	Miltitz=R.	Sächsische Stsb.	Miltitz beschr.
129	H	—	1 1	Paar	Werkzeuge — Schuhe —	7	129	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
130	H	510	1	Kiste	leere Glasflaschen —	11	130	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
131	H	—	1	—	eiserne Säule —	95	131	Strassburg	Reichsbahn	
132	H	31	1	Pack	2 Holzschachteln —	15	132	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
133	H	3	1	Kiste	Eisenwaaren —	375	133	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
134	H	—	1	Bd.	Eisentheile —	4	134	Altona	K. E.-D. Altona	
135	H B	1	1	Sack	Kartoffeln —	28	135	Duisburg	K. E.-D. Essen	
136	H C	8459	1	Korb	? —	40,5	136	Osterfeld Süd	„	
137	H D	—	1	—	Reisekorb —	24	137	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
138	H D	2	1	Sack	Kartoffeln —	47	138	Kiel	K. E.-D. Altona	
139	H D	22	1	—	Blechkanne —	5	139	Bocholt	K. E.-D. Essen	
140	H E G	12	1	Pack	8 gebr. Papierkörbe	7	140	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	Dresden beschr.
141	H E K	1595	1	Rolle	Leder —	12,5	141	Ratingen West	K. E.-D. Elberfeld	
142	H F	32430	1	Kiste	Kleider —	37	142	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
143	H F	3702	1	Korb	leere Blechflasche —	—	143	Herford	K. E.-D. Hannover	
144	H H (blau)	—	1	Verschlag	Gasofen —	—	144	Remscheid=Hast.	K. E.-D. Elberfeld	
145	H K	506	1	Rolle	Telegraphenrollen —	20	145	Ochsenfurt	Bayerische Stsb.	
146	H M	969	1	Ballen	Betten und Kleidung	48,5	146	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
147	H M Co.	29	1	„	Leder —	53	147	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
148	H M C	5878	1	Kiste	? —	3	148	Neusalz a. O.	K. E.-D. Posen	
149	H N	1	1	Fass	— —	31,5	149	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
150	H O S	1736	1	Sack	Gries —	50	150	Glückstadt	„	
151	H R	2606 1 a	1	Kiste	gefüllt —	5	151	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
152	H R R & Co.	411	1	„	Messingnieten und Kratzen	129	152	Mülfort	K. E.-D. Köln	
153	H S	10	1	—	Schliesskorb —	—	153	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
154	H W	40	1	Korb	vermuthlich Kleider	23	154	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
155	J	—	2	—	Eisenstäbe, 3,5 m lang	24	155	Bonn	K. E.-D. Köln	
156	J	—	1	Pack	5 Kistchen ger. Fische	20	156	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	verkauft.
157	J	6749	1	Ballen	? —	16	157	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
158	J A G J F A A A J H	1940 1941/3 1944 1946	6	„	anscheinend Garn —	—	158	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
159	J A	I	1	Verschlag	Bilder —	14	159	Strassburg	Reichsbahn	
160	J B	7645	1	Kiste	leere Strohhülsen u. 1 Partie Thee	—	160	Kiel	K. E.-D. Altona	
161	J B	12788/9	2	Kisten	Käse —	72	161	Kettwig	K. E.-D. Essen	
162	J B	4474	1	—	eis. Kessel —	31	162	Essen Nord	„	
163	J B	3434	1	Ballen	Holzleisten —	89	163	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
164	J B	2232	1	Kiste	? —	65	164	Carnap	K. E.-D. Essen	
165	J C S	6516	1	Korb	Eisenwaaren —	57	165	Dortmund B. M.	„	Abs.: Freese, Garding.
166	J F F	909	1	Pack	Blechdosen —	3	166	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
167	J G R	6077	1	Fass	leer —	12	167	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
168	J H	1900	1	Pack	leere Körbe —	10	168	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
169	J L S	10	1	Bl.	— —	9,4	169	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
170	J R	1	1	Korb	Kleider —	38	170	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
171	J S	—	1	Pack	leere Körbe —	28	171	Staffelbach	Bayerische Stsb.	
172	J S M	7915	1	Kiste	Thonpfeifen —	30	172	Strassburg	Reichsbahn	
173	J W	506	1	Korbflasche	leer —	5	173	Schlettstadt	„	
174	J W.	256	1	Kiste	Käse —	8	174	Arenshausen	K. E.-D. Cassel	
175	K	15000	1	Sack	Galoschen —	17	175	Speldorf	K. E.-D. Essen	
176	K v B	951	1	Fass	leer —	45	176	Zittau	Sächsische Stsb.	
177	K C	6128	1	—	Sesselgestell —	—	177	Duisburg	K. E.-D. Essen	
178	K E B	5849	1	Korb	Eisenwaaren —	27	178	Hamm		
179	K S	8274	1	Kiste	? —	17,5	179	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
180	K & S	122/4	2	Rollen	buntes Packpapier —	123	180	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
181	L L	6 9	1	Verschlag	kleiner Spiegel in Nussbaumrahmen	6	181	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
182	L	7	1	Korb	leer —	2	182	Seidenberg	K. E.-D. Breslau	
183	L B	8363	1	—	Rundstahl —	54	183	Erfurt (Eilg.)	K. E.-D. Erfurt	
184	L C	46	1	Kiste	? —	135	184	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
185	L D	—	1	Gebund	Blech —	19,5	185	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	Brilon = Stadt
186	L L	1	1	Koffer	— —	—	186	Kiel	K. E.-D. Altona	Saarau.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
187	L N	2162	1	Korb	leere Glasfläschchen	20	187	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
188	L P	1945	1	Fass	—	90	188	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
189	L S	1666	1	„	?	41	189	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
190	L & W	6190	1	Kiste	leer, gebr.	14	190	Elbing	K. E.-D. Danzig	
191	M	14231/49	1 12	Fass Blechbüchsen	— —	163	191	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
192	M	1/4	4	Fässer	Butter	236	192	Berlin H. u. L.	„	von Hildesheim
193	M	1/4	4	„	Butter	236	193	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
194	M B	20668	1	Fass	Farbe	18	194	Eger	Bayerische Stsb.	
195	M B	5	1	Ballen	Majoran	100	195	Liebau	K. E.-D. Breslau	
196	M C F	1914	1	Sack	Reis	51	196	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
197	M D M M	1179 504 505	3	Ballen	Gewebe	55 69 103	197	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
198	M J F	978	1	Fass	?	141	198	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
199	M K	5566	1	Kiste	Wurstkessel	13	199	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
200	M K	31	1	Kübel	—	31	200	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
201	M K	11764/1	1	Verschlag	Panelbrett	16	201	Westend	K. E.-D. Berlin	
202	M P	1748	1	Kollo	Eisenform	16	202	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
203	M P	—	1	—	leerer, hölzerner Schweinekäfig	50	203	Hohenstein Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
204	M R	6196	1	Kiste	leer	24	204	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
205	M St	973	1	„	?	102	205	Zwickau	Sächsische Stsb.	
206	M T	4664	1	„	Geschirr	27	206	Westend	K. E.-D. Berlin	
207	N E	3095	1	Ballen	Wollwaaren	9	207	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
208	N K	4	1	Koffer	?	37	208	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
209	N & R	8876	1	Fass	Wein	62	209	Osterode Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
210	O C	122	1	Kiste	Flaschen	108	210	Herby	K. E.-D. Kattowitz	Spa-Welkenrädt.
211	O D B	1/2	2	Ballen	Hanfheede	255	211	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
212	O H	1	1	Korb	fr. Obst	19	212	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
213	O P T	126	1	Kiste	leer, gebr.	22	213	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
214	O T	—	1	—	Tischplatte	23	214	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	*)
215	P F	2	1	Sack	Kartoffeln	50	215	Oppenheim	Direktion Mainz	
216	P H	124	1	Bl.	Papier	43	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
217	P J	8661	1	Ballen	Baumwollwaaren	15	217	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
218	2 P 0 — —	— — —	1 2 2	— — —	Pflugschaar Mutterschrauben Schlosstheile	—	218	Wusterhausen	K. E.-D. Altona	
219	P S	4170	1	Kiste	?	—	219	Dahlbusch-Rotth.	K. E.-D. Essen	
220	R	4	1	Sack	Sophatheile (2 lederbezogene Rollen)	12	220	Jauer	K. E.-D Breslau	
221	R	I	1	Kiste	unbekannt	17	221	Bischofsburg	K. E.-D. Königsberg	
222	R B	1	1	Pack	Holzwaaren	8	222	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
223	R F P R	—	1	Sack	leere Säcke	14	223	Eilgut Hamburg H.	„	
224	R L	12660	1	Kiste	leere Flaschen	21	224	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
225	R P	75	1	Ballen	Papier	51	225	Bonn	K. E.-D. Köln	
226	R S	—	1	Kiste	leer	4	226	Heinersdorf O/S.	K. E.-D. Breslau	
227	S	90	1	„	Uhrgläser	34	227	Vallerysthal	Reichsbahn	
228	S	233	1	„	leer	7	228	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
229	S	—	7	—	Ofentheile	12	229	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
230	S	35805	1	Kübel	Margarine	7	230	Zwickau	Sächsische Stsb.	
231	S B	7564	1	Kiste	Zollgut	19	231	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
232	S E	5188	1	„	emaillirte Eisenblechtöpfe	25	232	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
233	S S	—	1	—	Schemel	2	233	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
234	S S	—	1	Sack	Reis	25	234	Metz	Reichsbahn	
235	S St	1880	1	Ballot	Filzschuhe	10	235	München Centr.	Bayerische Stsb.	
236	S V	6755	1	Kiste	Kaffee-Surrogat	15	236	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
237	S Z	6821	1	„	Blumenzwiebeln	61,5	237	Culm	K. E.-D. Danzig	
238	T B	3383	1	Ballen	Webwaaren	45	238	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
239	T B	3072	1	„	Manufakturwaaren	37	239	Neheim-Hüsten	„	
240	R B	50	1	Verschlag	ausgestopfter Fuchs	—	240	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
241	T B C	280	1	Kiste	—	—	241	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
242	T B M	62	1	„	—	14	242	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	Jena Saalbhf.
243	T Co.	2941	1	„	?	?	243	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
244	T & P	8304	1	„	Pflaumen	—	244	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
245	T P	2979	1	Ballen	Gewebe	70	245	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
246	V H & Z	4768	1	Kiste	Kakao	18	246	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
247	V R	1/8	7 1	Säcke Ballen	leere Säcke	148	247	Pluwig	St. Johann-Saarbr.	
248	W	1394	1	Spritfass	leer	62	248	Traben-Trarbach	„	
249	W	2829	1	Fass	leer	13	249	München Centr.	Bayerische Stsb.	
250	W	1	1	Korb	Kleider	20	250	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
251	W A M	1	1	Kiste	6 Flaschen Wein	13	251	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
252	W B	47991	1	Fass	Gurken oder Kraut	128	252	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
253	W E	1463	1	Kiste	Wachs	18	253	Aachen	K. E.-D. Köln	

*) Mit 8 Tischkasten, enth.: Bücher mit „Schönemann“ beschr. und Fahrradplatten.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
254	W F	7194	1	Kiste	Branntwein —	12	254	Fürth	Bayerische Stsb.	
255	W F	6451/2	2	Kisten	leer —	70	255	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
256	W G	1/2	2	—	hölzerne Klosetthüren	—	256	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
257	W H	269	1	Kiste	Thonplatten —	43	257	Erfurt (Eilg.)	K. E.-D. Erfurt	
258	W K	—	1	Korb	Pflaumen —	42	258	Eilg. Leipzig M.	K. E.-D Halle a/S.	
259	W L	5203	1	Fass	Petroleum —	191	259	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
260	W & M	8366	1	Kiste	Werkzeug —	39	260	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
261	W & M	9483/43	11	Stück	eis. Rohre —	268	261	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
262	W M	364	1	Kiste	— —	46	262	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Oberndorf-Braila
263	W & M	9433/43	11	Stück	eis. Rohre —	268	263	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
264	W N	500	1	Reisekorb	— —	—	264	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	Nordhausen.
265	W S	53	1	Ballen	gefüllt —	9	265	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
266	W & T	23	1	Kollo	4 Kisten ger. Fische	17	266	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
267	Z & S	100	1	Kiste	Likör —	26	267	Malmedy	K. E.-D. Köln	
268	Z W	1	1	Korb	Umzugsgut —	21	268	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	beschr. Ostrau.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
269	Arnstadt	4	1	Kiste	Bücher etc. —	48	269	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
270	F W Berlin	—	1	Korb	Pflaumen —	16	270	Eilg. Berlin, Ahg.	K. E.-D. Berlin	
271	K E D Berlin	16632	2	—	Drahtgitter —	—	271	Berlin Ostb.	"	
272	M F Berlin	IV	1	Kb.	Aepfel —	23	272	Berlin H. u. L.	"	
273	Polizei-Nr. in Braunschweig	9219	1	—	Fahrrad mit gelben Felgen	—	273	Fundbüreau Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
274	G Brandlein	—	1	Koffer	— —	75	274	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Schweinfurt-Hamburg.
275	Bremen-Osterode Nr. 90	—	1	Schliesskorb	Reiseeffekten —	6	275	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	Abgefertigtes, aber nicht abgenommenes Gepäck.
276	Dumont Bruges	—	1	Sack	Gerste —	52	276	Klein-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
277	O. Byrné	—	1	Koffer	Kleider —	39	277	Aachen	K. E.-D. Köln	
278	Esch	—	2	Säcke	? —	200	278	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
279	C. Gertner	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	279	Niederschöneweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
280	Holland	100	3	Bund	Sträucher —	16	280	Plattling	Bayerische Stsb.	
281	Kattowitz	20939	1	Wagen	gemahlene Steine —	etwa 5000	281	Neufahrwasser	K. E-D. Danzig	
282	Kronenquelle	141	1	Kiste	50 Flaschen Mineralwasser	61,5	282	Guhrau	K. E-D. Posen	
283	F. Krupp	—	8	Stangen	Stahl —	78	283	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
284	Jedi Liebermann i. Mislaufs bahnlagernd	—	1	Sack	Betten u. Wäsche —	54	284	Hof	Sächsische Stsb.	
285	Louis Mefus [Zeichen] Anvers	—	1	"	alte bunte Wäsche u. abgetr. Knabenüberzieher	12	285	Dobrilugk	K. E.-D. Halle a/S.	
286	L Mülheim	5/6	2	—	Rohre mit Flanschen	78	286	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
287	Mumme	—	5	Säcke	leere Säcke —	132	287	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
288	W. Nabel	90	1	Sack	Kartoffeln —	56	288	"	"	
289	Opel	—	1	—	Fahrrad —	?	289	Metz Gep.-Abf.	Reichsbahn	
290	Arth. Pastor Aachen	—	1	Kiste	Konserven —	13,5	290	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
291	P Gustav Preuss	IX	1	Sack	Futterschrot —	80	291	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
292	W. Spieler oder Sperling	—	1	"	Kartoffeln —	?	292	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
293	Stoewer Greif	11180	1	—	Fahrrad —	15	293	Gep.-A. Neumünster	K. E.-D. Altona	von Altona Expressgut.
294	Vichy	9984	1	Kiste	Wasser —	61	294	Cleve	K. E.-D. Köln	
295	C. Vorwohle	—	1	Sack	Guano —	57,5	295	Zeitz	Sächsische Stsb.	
296	Germ.-Brauerei Würselen	—	1	Cylinder	Kohlensäure —	—	296	Straelen	K. E.-D. Essen	
					C. Güter m. Numm. bez.					
297	—	III	1	Kiste	Würfelzucker —	28	297	Neustadt a/Donau	Bayerische Stsb.	
298	roth	4	1	—	Eisentheil (Ofenklappe?)	5,5	298	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
299	—	12	1	Kollo	2 Bettstellseitentheile	37	299	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
300	—	159	1	Sack	alte Kleider u. Wäsche	13	300	Thorn Hptbf.	„	Gepäck.
301	—	234	1	Kollo in Papier	1 Stück Cheviottuche	2	301	„	„	Gepäck.
302	—	358	1	Fass	? —	217	302	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
303	—	493 888	1	„	? —	239	303	Mülhausen Eilg.	Reichsbahn	
304	—	542 544	2	Ballen	Zollgut —	73	304	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
305	616	7/12	6	—	Kinderstühle —	6	305	München Centr.	Bayerische Stsb.	
306	—	1217	1	Ballen	Leder —	46	306	Fürth	„	
307	—	3936 a	1	„	Gummiwaaren —	9	307	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
308	—	4929 od. 23	1	„	Schafwolle —	105	308	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
309	—	7662	1	Sack	Kaffee —	16	309	Colmar	Reichsbahn	
310	—	130024	1	Kübel	Margarine —	17,5	310	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
311	—	28694 30998	2	Bl.	eis. Stangen mit Klauen zum Göpelwerk	54	311	Woyens	K. E.-D. Altona	
312	—	34232	1	Kübel	Margarine —	18	312	Oeventrop	K. E.-D. Cassel	
313	—	40581	1	Kiste	12 Flaschen Wein —	32	313	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
314	—	60284	1	Kollo	gusseis. Rohr —	—	314	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
315	W	—	6	Fässer	leer —	398	315	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
316	7765	—	1	Kiste	leer —	6	316	Altona	„	
317	L A M	8983	1	„	— —	31	317	„	„	2 Zollbleie von Struelen.
318	F LP	14904	1	„	? —	10	318	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Ostend beschr.
319	4 O E.G.	10443	1	„	Steine (Streichschalen)	23,5	319	Forst i/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
320	-θ-	3062	1	Sack	Tabak —	50	320	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
321	weisser Kreis	—	2	Stangen	Stahl —	—	321	Ilversgehofen	K. E.-D. Erfurt	
322	rothes Kreuz	—	1	Bund	Ofenkranz —	3	322	Gera	Sächsische Stsb.	
323	gelber Strich	—	1	—	Eisenrohr, 2,52 m l. —	6	323	Hof	„	5 cm Durchm.
324	2 weisse Striche	—	1	Bund	Rundeisen —	36	324	Zeulenroda	„	
325	roth	—	2	Stück	eis. Klammern —	99	325	Bremervörde	K. E.-D. Hannover	
326	Oskar Maschlewski Thorn	—	1	Sack	25 Stück leere gebr. Säcke	18	326	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
327	roth ×	—	7	—	eis. Füsse, anscheinend zu Kochherden	8,5	327	Schubin	„	
328	roth ×	—	2	Stück	gusseis. Ausgussbecken	23,5	328	Peine	K. E.-D. Hannover	
329	grün —	—	1	Kollo	5 Stück Gusseisentheile	15	329	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
330	roth. Strich	—	1	—	eis. Rohr —	20	330	Altona	K. E.-D. Altona	
331	weisser Strich	—	1	Bl.	Maschinentheil —	2	331	Eilgt. Hamburg H.	„	
332	weisser Strich	—	1	Kollo	Maschinentheil —	—	332	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
333	blauer Strich	—	1	Pack	10 Schwingen —	9	333	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
334	v H	20	1	Korb	Aepfel —	38	334	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	Fass	Aepfel —	67	335	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
336	—	—	1	Korb	Aepfel —	40	336	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
337	—	—	1	„	Aepfel —	57	337	„	„	
338	—	—	1	„	Aepfel —	43	338	Würzburg	Bayerische Stsb.	
339	—	—	1	Sack	Aepfel —	59	339	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
340	—	—	3	—	eis. Ankerscheiben —	13	340	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
341	—	—	2	Kolli	zus. 2 kl. Ansatzbretter zu einer Drehrolle	3,5	341	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
342	—	—	1	—	leerer viereckiger Armkorb ohne Deckel	1	342	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
343	—	—	1	Ballen	? —	14	343	Kleinbettingen	Wilhelm-Luxemburg	
344	—	—	1	Wagen	Bahnschwellen —	—	344	Herne	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 67124.
345	—	—	1	Ballen	? —	73	345	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
346	—	—	1	Pack	Betten	45	346	Weiden	Bayerische Stsb.	
347	—	—	1	—	eiserne Bettstelle	—	347	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
	—	—	1	Korb	1 leerer Kübel, 1 Topf, 1 Kaffeemühle	30				
348	—	—	1	—	eis. Bettstelle	—	348	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	Ballen	Bindfaden	15	349	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
350	—	2	1	Blechkanne	leer	—	350	Köln-Bonnth.	K. E.-D. Köln	
351	—	—	1	Kollo	Blechreifen	—	351	Neuwied	„	
352	—	—	1	Korb	blech. Bogenrohre	65	352	Werdau	Sächsische Stsb.	
353	—	—	1	—	Brett (anscheinend Schalterbrett)	2	353	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
354	—	—	4	Brettchen	mit Holzstützen	—	354	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
355	—	—	2	—	Bretter (zum Fleischschneiden)	—	355	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
	—	—	2	—	Bretter (zu einem Schranke)					
356	—	—	1	Sack	Brotabfall	24	356	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
357	—	—	1	Packet	Bücklinge	16	357	Würzburg	Bayerische Stsb.	
358	—	—	1	Fass	ansch. Butter	30	358	Bremen	K. E.-D. Hannover	
359	—	—	1	Kiste	Butter	30	359	Eilg.-Abf. Dortmund	K. E.-D. Essen	
360	—	—	1	Wagen	Cement	10000	360	Banteln	K. E.-D. Cassel	29 538 Cs.
361	—	—	10	—	Cementrohre	1907	361	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
362	—	—	1	Kiste	Christbaum-Zuckerwerk	5	362	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
363	—	—	1	—	Deckel	—	363	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	anscheinend zu einem Dampfkessel gehörig.
364	—	—	1	—	gusseis. Deckel	328	364	Konitz	K. E.-D. Danzig	
365	—	—	1	Bund	Drahtgeflecht	19	365	Kamenz i/Sa.	Sächsische Stsb.	
366	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	17	366	Eilgt. Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
367	—	—	1	Pack	Düten	7,5	367	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
368	—	—	1	Bund	Eisen	20	368	Diedenhofen	Reichsbahn	
369	—	—	1	Wagen	altes Eisen	—	369	Essen Nord	K. E.-D. Essen	Wagen Bl. 28 088.
370	—	—	3	Stück	Eisen	—	370	Rheydt	K. E.-D. Köln	
371	—	—	2	Stangen	□ Eisen	23	371	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
372	—	—	1	Stück	verzinktes Eisenblechrohr	7	372	Eilgut-Abf. Mainz	Direktion Mainz	
373	—	—	1	Ring	Eisendraht	25	373	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
374	—	—	1	Wagen	Eisenerz	—	374	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	Wagen 64 622.
375	—	—	1	—	Eisenrohr	11	375	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
376	—	—	1	Kollo	12 Stück Eisentheile	3	376	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
377	—	—	1	Sack	alte Eisentöpfe	—	377	Weisswasser	K. E.-D. Halle a/S.	
378	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	37	378	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
379	—	—	1	„	Eisenwaaren	52	379	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
380	—	—	1	„	Eisenwaaren	34	380	Aachen	K. E.-D. Köln	
381	—	—	1	Pack	Eisenwaaren	21	381	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
382	—	—	1	—	Emaille-Topf	0,5	382	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
383	—	—	1	Korbflasche	Essig	38	383	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
384	—	—	1	—	Fahrrad	—	384	Gräfenhainichen	K. E.-D. Halle	*)
385	—	—	1	—	Fahrrad (Adler Nr. 44)	—	385	Erfurt (Eilg.)	K. E.-D. Erfurt	
386	—	—	1	—	Fahrrad	—	386	Gep.-Abf. Wesel	K. E.-D. Essen	
387	—	—	1	Fass	leer, blau gestrichen	39	387	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
388	—	—	1	„	gefüllt	253	388	Alzey	Direktion Mainz	
389	—	—	1	„	leer	110	389	Colmar	Reichsbahn	
390	—	—	2	Fässer	gefüllt	100	390	St. Avold	„	
391	—	—	1	Fass	leer	3	391	Meiderich	K. E.-D. Essen	
392	—	—	9	Bunde	Fenstereisen	425	392	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
393	—	—	1	—	Fenstereisen	17	393	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
394	—	—	1	—	Stange Flacheisen	8	394	Labiau	K. E.-D. Königsberg	
395	—	—	1	—	Stange Flacheisen	10	395	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
396	—	—	1	Pack	5 Gabeln	8	396	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
397	—	—	1	„	eis. Gardinenstangen mit Zugvorrichtung	5	397	Iserlohn	„	
398	—	—	1	Gebund	Gasrohre	22	398	Düsseldorf-Der.	„	
399	—	—	1	Säckchen	Gemüse	7	399	Barmen-Rittershausen	„	verkauft.
400	—	—	1	Korb	Gemüse	4	400	München Centr.	Bayerische Stsb.	
401	—	—	2	—	eiserne Geräthe zum Glätten des Cements	20	401	Burbach	St. Johann-Saarbr.	
402	—	—	1	Sack	Gewichte	—	402	Kiel	K. E.-D. Altona	
403	—	—	1	Korb	Glaswaaren	8	403	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
404	—	—	1	Kollo	Guss	5	404	Diedenhofen	Reichsbahn	
405	—	—	15	—	alte eis. Gussrohre	—	405	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
406	—	—	2	Kolli	Gussrohre	10	406	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
407	—	—	15	—	alte Gussrohre	—	407	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
408	—	—	3	Sack	Haare	69	408	Langschede	K. E.-D. Elberfeld	
409	—	—	1	—	Hakenständer	12	409	Cassel-U.	K. E.-D. Cassel	
410	—	—	1	Packet	Handhaben	5	410	München Centr.	Bayerische Stsb.	

*) Bei Z. 208 v. 26./10. vom Packmeister ausgeladen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
411	—	—	4	—	Herdfüsse	3	411	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
412	—	—	1	—	Herrenfahrrad mit gebogener Lenkstange	—	412	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
413	—	—	1	Pack	Holzrahmen	20	413	Lage	K. E.-D. Hannover	
414	—	—	1	—	Holzschuh	—	414	Soest	K. E.-D. Cassel	
415	—	—	2	—	Holzschuhe	2	415	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
416	WH	—	1	Bund	Holzschuhe	10	416	Iserlohn	„	
417	—	—	3	—	Holzverschläge	4,5	417	Soest	K. E.-D. Cassel	
418	—	—	1	Pack	Holzwaare	1,5	418	Diedenhofen	Reichsbahn	
419	—	—	1	—	lebendes Huhn	—	419	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
420	—	—	2	Säcke	Kaffee	121	420	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	—	1	Wagen	Kalk	—	421	Ellrich	K. E.-D. Cassel	29713 Cs.
422	—	—	1	„	Kalk	—	422	„	„	Essen oder Cassel 29718.
423	—	—	1	Pack	Kaminschieber	4	423	Güter-Abf. Worms	Direktion Mainz	
424	—	—	1	—	Kammrad	—	424	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
425	—	—	1	Sack	Kartoffeln	49	425	Altona	K. E.-D. Altona	
426	—	—	2	„	Kartoffeln	115	426	Kiel	„	beschr.: Konstadt.
427	—	—	1	„	Kartoffeln	75	427	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
428	—	—	1	„	Kartoffeln	72	428	Kiel	K. E.-D. Altona	
429	—	—	1	„	Kartoffeln	90	429	Güter-Abf. Mainz	Direktion Mainz	
430	—	—	1	„	Kartoffeln	50	430	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
431	—	—	1	„	Kartoffeln	65	431	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
432	—	—	1	Stück	Kartoffelheber	19	432	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
433	—	—	1	Packet	18 alte Kartoffelsäcke	7	433	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Oestr. N. W. Bahn 1166.
434	—	—	1	—	Kette	—	434	Eilg. Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
435	—	—	4	—	Ketten	—	435	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
436	—	—	2	—	Ketten mit Haken und Ringen	65	436	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
437	—	—	1	—	Kindersportwagen	12	437	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
438	—	—	1	—	Kinderwagen mit Betten	22	438	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
439	—	—	1	Pack	Klappstühle	9,5	439	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
440	—	—	1	Reisekorb	Kleider	31	440	Cölbe Gep.	K. E.-D. Cassel	
441	—	—	1	—	Kinderwagen, leer	13	441	Köln-Nippes	K. E.-D. Köln	
442	—	—	1	Pack	Kistendeckel	42	442	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
443	—	—	1	Korb	Kleider	58	443	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt 162, Mülhausen-Colmar.
444	—	—	1	Kiste	Kleider	20	444	Colmar Gep.	Reichsbahn	
445	—	—	1	Korb	Kleider	—	445	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
446	—	—	1	Weidenkorb	Kleider, Wäsche	20	446	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
447	—	—	1	Korb	Kleidung und Betten	36	447	Bremen	K. E.-D. Hannover	
448	—	—	1	Koffer	unbekannt	4	448	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
449	—	—	1	Wagen	Kohlen	—	449	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	Wagen Pfalz 5914.
450	—	—	1	Pack	Kohlenlöffel	4	450	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
451	—	—	1	„	Kohlenschaufeln	8,5	451	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
452	—	—	1	—	eis. Korb, leer	6	452	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
453	—	—	1	Korb	leer	3	453	Basel Eilg.	Reichsbahn	
454	—	—	1	„	Diverse	5	454	Chambrey	„	
455	—	—	1	Reisekorb	2 kleine leere Körbe	5,5	455	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
456	—	—	1	Bund	9 Stück gebr. leere Körbe	—	456	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
457	—	—	1	Pack	2 Körbe	15	457	Altend.-Essen S.	K. E.-D. Essen	
458	—	—	2	Säcke	Kraut	91	458	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
459	—	—	10 10 10	— —	Kübel Fässer Deckel	56	459	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Margarine-fabr. Cleve.
460	—	—	3	Kolli	eiserne Lager	—	460	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
461	—	—	13	—	Lagerkasten für Kleinbahnen	—	461	Hauptwerkst. Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
462	—	—	1	Kollo	Lager zu einer Waage	15	462	Güter-Abf. Worms	Direktion Mainz	
463	—	—	1	—	Leine	—	463	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
464	—	—	1	Sack	Meerrettig	20	464	Gemünden	Bayerische Stsb.	
465	—	—	1	—	Messingrohr	1	465	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
466	—	—	1	—	Mühlstein	719	466	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
467	—	—	1	—	Nähmaschine	37	467	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
468	—	—	1	Korbkanne	Naphta	40	468	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
469	—	—	11	—	Normal-Vorlegehölzer	—	469	Eilg. Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
470	—	—	1	Sack	Nüsse	13	470	Saarburg	Reichsbahn	
471	—	—	1	Korb	Obst	70	471	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
472	—	—	1	„	Obst	20	472	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
473	—	—	1	„	Obst	15	473	München Centr.	„	
474	—	—	1	„	Obst	16	474	„	„	
475	—	—	1	„	Obst	60	475	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
476	—	—	1	„	Obst	8	476	Eilg. Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
477	—	—	1	„	fr. Obst	45	477	Camenz	K. E.-D. Breslau	verkauft.
478	—	—	1	Korbflasche	Oel	15	478	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
479	—	—	1	Bund	8 Ofenrohrkniee —	8	479	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
480	—	—	1	Pack	Ofenrohrkniee —	10	480	Güt.-Abf. Worms	Dir. Mainz	
481	—	—	1	—	Ofenthür —	0,5	481	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
482	—	—	1	Wagen	Packlagesteine —	—	482	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	Wagen Hn. 28 458.
483	—	—	1	—	Pferdedecke —	?	483	Strassburg	Reichsbahn	
484	—	—	1 1	— —	Pflugschaar — Holzmodell —	4	484	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	—	Prellstein aus Granit	46	485	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
486	—	—	1	—	Privatkette —	—	486	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	3 m lang.
487	—	—	1	—	kl. Rad, 95 mm —	—	487	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
488	—	—	1	Wagen	Radsätze u. Winkeleisen	—	488	Weitmar	K. E.-D. Essen	auf Wagen 84 702.
489	—	—	1	Kiste	1 Rehgeweih, 4 Kleiderbügel, 1 Kiste Cigarren	6	489	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	Braunschweig Hptb.
490	—	—	1	—	Reissmaschine —	—	490	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
491	—	—	1	—	Riemenscheibe —	4	491	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
492	—	—	1	Wagen	Roheisen —	6000	492	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Essen 74 792.
493	—	—	10	—	Rohre —	103	493	Neuhaus a. Pegn.	Bayerische Stsb.	
494	—	—	2	—	gusseis. Rohre —	—	494	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
495	—	—	2	—	eis. Rohre —	4	495	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
496	—	—	1	Pack	5 verz. Rohre —	39	496	Bonn	K. E.-D. Köln	
497	—	—	8	Stck.	eis. Rohre —	200	497	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
498	—	—	1	—	gebrauchter Rohrlehnsessel	—	498	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	ansch. Dienstgut, Führungsrollen für eine Weiche.
499	—	—	1	Pack	3 eis. Rollen —	3	499	Cölleda	K. E.-D. Erfurt	
500	—	—	1	Sack	Rosinen —	26	500	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
501	—	—	1	Korb	Rüben, Aepfel etc. —	29	501	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
502	—	—	1	Kollo	Rundeisen —	27	502	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
503	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	—	503	Dannenberg	K. E.-D. Altona	
504 505 506	— — —	— — —	1 2 1	— — —	alter Sack — Bretter — Halter —	—	504 505 506	Winterschneidbach	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
507	—	—	1	Sack	? —	47	507	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
508	—	—	1	Pack	leere Säcke —	—	508	Oels i./Schl.	K. E.-D. Breslau	
509	—	—	6	Stück	neue Säcke —	4	509	Altona	K. E.-D. Altona	
510	—	—	1	Sack	leere Säcke —	18	510	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
511	—	—	1	Pack	leere Säcke —	22,5	511	Montwy	K. E.-D. Bromberg	
512	—	—	1	Pack	25 Stück leere Säcke	27	512	Schroda	K. E.-D. Posen	
513	—	—	1	Pack	leere Säcke —	18	513	Eilg. Leipzig, M.	K. E.-D. Halle a/S.	
514	—	—	1	Ballon	verdünnte Salzsäure	57	514	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
515	—	—	1	Bund	8 Schaufeln (ohne Stiel)	—	515	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
516	—	—	3	—	hölzerne Schaufensterrahmen	228	516	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
517	—	—	1	Kollo	hölzerne Schaufelstiele	—	517	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
518	—	—	1	Wagen	Schienen, Laschen und Schrauben	—	518	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	Köln 27 242.
519	—	—	1	Schliesskorb	? —	8	519	Vlotho	"	
520	—	—	1	Packet	Schlüssel —	—	520	Speldorf	K. E.-D. Essen	
521	—	—	1	Sack	Schmiedekohlen —	56	521	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
522	—	—	1	Bund	4 Stäbe Schmiedestahl	36	522	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	Länge 3,15 m, 2,85 m, 2,77 m; 23×15 mm
523	—	—	1	—	Schmiedestück —	5	523	Menden	"	9 cm Durchmesser, 10 cm Höhe
524	—	—	1	Kb.	Schnittbohnen —	35	524	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
525	—	—	1	Sack	4 Schrauben —	1	525	Bonn	K. E.-D. Köln	
526	—	—	1	Pack	4 Stck. Schrauben —	4,5	526	Warburg	K. E.-D. Cassel	
527	—	—	1	Kollo	Schrauben —	12	527	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
528	—	—	1 4	— —	Schraubenschlüssel — eiserne Röhren —	— —	528	Westend	K. E.-D. Berlin	
529	—	—	1	Ballen	Schürzentuch und Biebertuch	17	529	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
530	—	—	1	Paar	Schuhe —	0,75	530	Basel Eilg.	Reichsbahn	
531	—	—	1	Wagen	gebr. hölzerne Schwellen	—	531	Hochdahl	K. E.-D. Elberfeld	Essen 36 285.
532	—	—	1	Kolli	2 Spazierstöcke —	—	532	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
533	—	—	3	Stangen	Stahl —	309	533	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
534	—	—	2	Bund	Stahl —	110	534	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
535	—	—	1	Stange	Stahl —	6	535	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
536	—	—	2	Bd.	Stahl —	90	536	Kiel	K. E.-D. Altona	
537	—	—	1	Stange	Stahl —	3,5	537	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
538	—	—	1	Bund	Stahl —	25	538	Bielefeld	"	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
539	—	—	21	Stück	Stahlknüppel —	—	539	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
540	—	—	1	Bund	4 eiserne Stangen, 4,5 m l.	12	540	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
541	—	—	1	Kollo	Steigeisen —	4	541	München Centr.	Bayerische Stsb.	
542	—	—	1	Wagen	Steine —	—	542	Frielendorf	K. E.-D. Cassel	24044 Bsl.
543	—	—	1	Wagg.	Steink.-Brikets —	—	543	Heudeber	K. E.-D. Magdeburg	Brbg. 39534.
544	—	—	1	—	Stiefel (neu) —	—	544	Eilgt. Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
545	—	—	1	—	Stuhl (mit Rohrsitz)	4	545	Neusalz a/O.	K. E.-D. Posen	
546	—	—	20	—	Tannenbretter, einseitig gehobelt u. gespundet; je 5 m lg., 15 cm br. u. 3 mm stark	—	546	V. J. Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
547	—	—	1	Gebund	Teppichbesen	26	547	Alzey	Direktion Mainz	
548	—	—	1	Fass	Theer oder Pech —	19	548	Wittenberge	K. E. D. Altona	
549	—	—	1	Kollo	Theerbürsten —	2	549	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
550	—	—	1	Bund	Thürdrücker —	1,5	550	Hof	Bayerische Stsb.	
551	—	—	1	—	Tisch (braun pol. Auszieht.)	—	551	Flöha	Sächsische Stsb.	Platte: 110 × 76 cm.
552	—	—	3	Tonnen	leer —	54	552	Löhne	K. E.-D. Hannover	
	—	—	1	Latte	— —	—				
553	—	—	1	—	Trommelscheibe —	8	553	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
554	—	—	1	—	eis. Ventil —	46	554	Eilg. Leipzig, Th	K. E.-D. Halle a/S.	
555	—	—	8	—	Vorleger —	—	555	Mochbern	K. E.-D. Breslau	Aus Wag. 29187 J. A. B. entnommen.
556	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	556	Brieg	„	
557	—	—	1	—	Vorsatzgitter —	—	557	Sollstedt	K. E.-D. Cassel	
558	—	—	1	—	Waagschaale —	—	558	Kiel	K. E.-D. Altona	
	—	—	2	—	Schaufeln —					
559	—	—	1	Rolle	Walzblei —	150	559	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
560	—	—	1	Packet	1 Waschkleid u. 1 Kindermantel	—	560	Trier r/M.	St. Johann-Saarbr.	
561	—	—	2	Bunde	geschälte Weiden —	48	561	Mocker Westpr.	K. E.-D. Bromberg	
562	—	—	1	Weidenkorb	? —	7,5	562	Wolkranshausen	K. E.-D. Cassel	
563	—	—	1	Korb	Weintrauben	19	563	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
564	—	—	1	Sack	ungewaschene Wolle	10,5	564	Herford	K. E. D. Hannover	
565	—	—	1	Kiste	Würfelzucker —	28	565	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
566	—	—	1	—	Wurzelspazierstock (Gigerl)	—	566	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
567	—	—	1	Rolle	8 neue Zangen —	18	567	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
568	—	—	4	—	Zinkrohre —	18	568	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
569	—	—	1	Stab	Zinn —	1	569	Görlitz	K. E.-D. Breslau	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1/3	3	Pack	l. Körbe —	27	1	Crottorf	K. E.-D. Magdeburg	
2	A	1/3	3	Kolli	alte Mäntel —	95	2	Gr.-Wanzleben	„	
3	A G	0735	1	Ballen	? —	—	3	Emden	K. E.-D. Münster	beschr.: Emden.
4	A K	3387	1	Kiste	Pelzwerk —	35	4	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
5	B	2798/2301	4	Kisten	Käse —	182	5	Bretten	Badische Stsb.	
6	B F C	221	1	Ballen	Tuchabschnitte —	163	6	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	bekl.: Schüttorf-Münster.
7	B L	1	1	Kiste	leer —	12	7	Münster	K. E.-D. Münster	
8	B L S	326	1	Ballen	Tuchabschnitte —	102	8	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	
9	B N	12194/95	2	Kübel	Fett —	45	9	Stuttgart H.	„	
10	B R	7983	1	Pack	l. Körbe —	20	10	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
11	C F	14	1	Kiste	? —	13	11	Stassfurt	„	
12	C F S	56	1	Fass	gef. —	56	12	Lahr	Badische Stsb.	
13	C P	17	1	„	leer —	126	13	Schallstadt	„	
14	C W	319	1	Pack	4 vorgerichtete Bettfüsse	8	14	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
15	D & E	—	1	Sack	Raffinade —	50	15	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
16	D B	4821	1	Kiste	leer —	18	16	Osnabrück Hn.	K. E.-D. Münster	
17	D R G M	28.44	1	Blechtrommel	Oel —	35	17	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
18	E	337	1	Ballot	Leder —	7	18	Pfullingen	Württemberg. Stsb.	
19	E A N	492	1	Packet	Spielwaaren —	5,5	19	Plau	Meckl. Friedr. Franzb.	
20	E H	6403	1	Kiste	gef. —	76	20	Mühlacker	Badische Stsb.	
21	E R	29	1	Bund	Hohlglas —	6	21	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr.: Osnabrück.
22	E Z	21	1	—	Kammrad —	4,5	22	Lübeck	Lübeck-Büchen	
23	F R	XIII XXI	2	Säcke	Betten —	38	23	Norden	K. E.-D. Münster	
24	H	—	1	—	Eisentheil —	19	24	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
25	H K	4203	1	Gebind	leer —	106	25	Cöthen	„	
26	H L	30	1	Sack	Eisenbeschlag —	36	26	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
27	H M	—	1	Kollo	Weidenkorb mit Deckel	9	27	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
28	H P	1762 U	1	Fass	leer —	35	28	Bretten	Badische Stsb.	
29	H S	2108	1	Kiste	Cigarren, Marke Florida	31	29	Münster	K. E.-D. Münster	
30	J B	100	1	Ballen	schwarzer Zwirn —	12	30	Emsdetten	„	
31	J P	19	1	Blechkanne	gefüllt —	15	31	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
32	J S	17803	1	Ballen	Webwaaren —	72	32	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
33	K	3713	1	Kiste	Zündhölzer —	—	33	Rappenau	Badische Stsb.	
34	K B & K D	129	1	Bund	Stricke u. Lampen —	10	34	Wiesloch	„	
35	K J	776	1	Sack	gebrannter Kaffee —	54,5	35	Karlsruhe H.	„	
36	K M	2575	1	Kiste	8 Bogenlampen —	32	36	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
37	L v K	100	1	„	leere Flaschen —	26	37	Münster	K. E.-D. Münster	*)
38	M	—	1	Sack	Hörner (Knochen) —	41	38	Lübeck	Lübeck-Büchener	
39	M	1	1	„	Kleidungsstücke —	17	39	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
40	M A V	1, 1447, 1467	3	—	Wagenpläne —	—	40	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
41	M B	1669	1	—	Wagendecke —	—	41	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
42	M B	2804	1	Ballen	ansch. Leinen —	62	42	Frose	K. E.-D. Magdeburg	
43	M & C	8336	1	—	gusseis. Heizkörper —	—	43	Tangerhütte	„	
44	M & Cie	5832	1	Kiste	Bücher —	45	44	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	**)
45	M V	931	1	„	Käse —	10	45	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
46	O	II	1	Reisekorb	? —	7	46	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	Göttelborn
47	O	27049	1	Wagen	Kohlen —	10050	47	Münsingen	Württemberg. Stsb.	Münsingen bezettelt.
48	O K	807	1	Kiste	Laternen u. Oelkannen	43	48	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
49	Pl / E S	29 / 20	1 / 1	Sack / Beutel	alte Kleider — / leer —	14	49	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
50	P W & N	—	1	Sack	leere Säcke —	26	50	Baden	Badische Stsb.	
51	R	1/6	6	Stück	durchlochtes Eisenblech	210	51	Bretten	„	
52	R R F E L S H C (in schwarzer Schrift)	312	1	Sack	fr. Gemüse (Kohl, Zwiebeln, Mohrrüben etc.)	17	52	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
53	S	711	1	Bürde	Leder —	65	53	Isny	Württemberg. Stsb.	
54	S B	6547	1	Kiste	Wein —	93	54	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
55	S C	—	1	—	eis. Ofengelenk —	10,5	55	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
56	S R	69	1	Ballen	Filzpantoffeln —	20	56	Lübeck	Meckl. Friedr. Franzb.	
57	V	—	1	Bund	Eisenringe und Scheiben	17,5	57	Freiburg	Badische Stsb.	
58	V A	616	1	Fass	Erdöl —	—	58	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
59	V H Z	4344	1	Kiste	Plakate —	4,5	59	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
60	W F	20777	1	„	Zuckerw. —	40	60	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
61	W H	970	1	Sack	ansch. Grassamen —	25	61	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
62	Y	—	1	Pack	Bücklinge —	20	62	Eilg.-Abfertg. Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster. (Verkauft.)
63	Z	—	1	„	Springfedern —	30	63	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
64	Bürgerl. Brauhaus Pilsen	36666	1	Fass	— —	—	64	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
65	Berlin, Rommen & Möller	61768	1	—	Kohlensäureflasche, leer	33	65	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
66	A. Eptrey	—	3	—	Decken —	120	66	Heidelberg	Badische Stsb.	
67	P S Lannoy	6685	1	Ballot	Floretseide —	27	67	„	„	
68	F K P Mecceko	17 / 251	1	Sack	Kleiderhalter —	17	68	Jever	Gr. E.-D. Oldenburg	alte Beklebung vom 28/4. Breslau-Märk.
69	Schrader & Oberländer	—	1	Kiste	Flaschen —	58	69	Braunschweig Eilgut	K. E.-D. Magdeburg	
70	Westdeutsche Eisenbahn	1071	1	—	Vorsatzgitter —	—	70	Thale a/Harz	„	
71	W. Wolf	—	1	Holzkübel	leer —	—	71	Burg	„	
72	Chr. Zimmermann	—	2	Fässer	leer —	47	72	Bretten	Badische Stsb.	
73	—	—	4	Bund	Gusseisen —	311	73	Frose	K. E.-D. Magdeburg	
74	—	—	6	Stangen	Rundeisen —		74			
75	weiss	1	1	Stange	U-Eisen —		75			
76	—	10	1	Blechkanne	? —	47	76	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: feuergefährlich. Münster i/W.
77	—	46	1	Koffer	Auswanderergut (Kleider)	—	77	Gep.-Abf. Rheine	„	Packm.-Karte Rotterdam-Rheine 46.
78	—	315 / 404 / 27	1	Fass	leer —	36	78	Bohmte	„	†)

*) Bekl.: Lorentz, Borkum, alte Bezettelung nach Barmen oder Bunnen.
**) In den Büchern steht der Name „Keller".
†) Gefunden auf Strecke Bohmte-Lemförde, 5/6. Oktober d. J.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können)
79	—	978	1	—	Stuhllehne mit Rohrgeflecht	2	79	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
80	—	1331	1	Kiste	leer	42	80	Damme	Gr. E.-D. Oldenburg	
81	B & L (Dreieck)	10858	1	„	Schuhwaaren	22	81	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
82	B (Dreieck)	2708	1	Sack	Webwaaren	76	82	„	„	
83	rother Strich	—	1	—	Pflugtheil	4	83	Braunschweig H.	„	
84	grün	0	1	—	gusseis. Knie	2	84	Magdeburg H.	„	
85	—	—	1	Pack	Alpengras	50	85	Stumsdorf	„	
86	—	—	1	Beutel	Aepfel	10	86	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
87	—	—	1	Stück	hölz. Aufsatz	2	87	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
88	—	—	1	Holzverschlag	Blechbehälter (Waschtoilette)	3	88	Norden	„	beztlt.: Hall[e] a/S. Stsbhf. III. 8./10. 00.
89	—	—	1	Korb	Blumen und Geräthe	24	89	Münster	„	
90	—	—	1	—	⊥-Eisen	1	90	Dülmen Stbhf.	„	1,5 m lg.
91	—	—	1	—	Eisenplatte	10	91	Münster	„	50 cm lg., 30 „ brt., i[n] Bahnhof gefunden.
92	—	—	1	—	Eisentheil	3	92	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
93	—	—	1	Korb	Esswaaren	7	93	Seckach	Badische Stsb.	
94	—	652 Liter	1	Fass	leer	122	94	Immendingen	„	
95	—	1915	1	„	leer	72	95	Offenburg	„	
96	—	—	1	—	grüne Haut	27	96	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
97	—	—	1	Sack	Holzkohlen	18	97	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	
98	—	—	1	„	Kartoffeln	26	98	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
99	—	—	1	Beutel	Kartoffelmehl	24	99	Neubrandenburg	„	
100	—	—	1	Korb mit schwarzem Wachstuch-Ueberzug und 2 Schlössern verschlossen	?	20	100	Gep.-Abf. Norden	K. E.-D. Münster	alte Bekl.: „Magdeburg[“] beschr. (bla[u]) „Norden“.
101	—	—	3 3	Pack Korbflaschen	40 Körbe leer	16 7, 5, 3	101	Werder	K. E.-D. Berlin	
102	—	—	1	Kübel	leer	3	102	Damme	Gr. E.-D. Oldenburg	
103	—	—	8	—	eis. Kugeln	8	103	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	Lampenkugeln.
104	—	—	1	Ballen	anscheinend Leinen	108	104	Holzhausen-Heddinghausen	„	
105	—	—	1	Sack	Lumpen	42	105	Appenweier	Badische Stsb.	
106	—	—	1	Korb	Obst	7	106	Ulm Eilgut	Württemberg. Stsb.	
107	—	—	1	„	Obst	46	107	Schopfheim	Badische Stsb.	
108	—	—	1	Körbchen	Obstkuchen	7	108	Eberbach	„	
109	—	—	1	—	Ofentheil	—	109	Walldürn	„	
110	—	—	1	—	Petroleumfass, leer	37	110	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
111	—	—	2	Petroleumfässer	leer	—	111	Osnabrück Hn.	K. E.-D. Münster	
112	—	—	1	Bund	Pflugschaar	12	112	Heidelberg	Badische Stsb.	
113	—	—	6	Stangen	Rundeisen	74,5	113	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
114	—	—	3	„		13,5	114			
115	—	—	1	—	eis. Querschwelle	—	115	Appelhülsen	K. E.-D. Münster	*)
116	—	—	5	Stangen	Sprosseisen	50	116	Osnabrück B. B.	„	
117	—	—	1	—	Tau	—	117	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
118	—	—	1	—	Untergestell von Kippwagen	35	118	Goldbeck	„	
119	—	—	1	Bund	3 Weidenkörbe	3	119	Lörrach	Badische Stsb.	
120	—	—	1	Kiste	Weisszeug	73	120	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
121	—	—	11	Stangen	Winkeleisen	—	121	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
122	—	—	1	—	Zahnrad	15	122	Heidelberg	Badische Stsb.	

*) (Am 28./9. d. J. auf Strecke Appelhülsen Dülmen gefunden; vermuthlich von Gp. 3314 od. 3311), 1,75 m lg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. November Vorm. gemeldet.

Nr. 22. Berlin, am 28. November 1900. Jahrgang 1900

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	4	Sack	Kartoffeln	300	1	Hamm	K. E.-D. Essen	
2	A	4168	1	Ballen	Manufakturwaaren	32	2	Essen Nord	„	
3	A	8	1	Sack	Eisenwaaren	8	3	Aachen	K. E.-D. Köln	
4	A	—	1	Kiste	Küchengeräth, Bettzeug, Porzellan	88	4	Lübeck	Lübeck-Büchener	
5	A	I	1	Holzkiste	Zimmer Handwerkszeug u. Kleidung	58	5	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
6	A Aeg W	2309	1	Kiste	gefüllt	—	6	Messel	Direktion Mainz	
7	A C P / F O C / P A	5873 / 5865/70 / 5770	8	Kisten	?	—	7	Straelen	K. E.-D. Essen	
8	A F	530	1	Ballen	Halbleinen	27	8	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
9	A G	—	1	Bund	2 Stangen Eisen	45	9	Oelsnitz i. V.	Sächsische Stsb.	
10	A G Co	2955 / 2962 / 3008 / 3033 / 3049	5	Ballen	—	194	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Göppingen / Hamburg H.
11	A G F	2634/36	2	Kisten	gefüllt	23/69	11	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
12	A H	2	1	—	Riemenscheibe	60	12	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
13	A H	39630	1	Kiste	gefüllt	16	13	Oels	„	
14	A K	661/62	2	—	eis. Fässer, leer	164	14	Sandersleben	K. E.-D. Magdeburg	
15	A K	9935	1	Kiste	Teppiche	30	15	Bremervörde	K. E.-D. Hannover	
16	A K	—	2	Kisten	gebr. Säcke	54	16	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
17	A L	20/21	2	Verschläge	Bilder unter Glas	—	17	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
18	A L	75	1	Korbflasche	Säure	75	18	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
19	A M	3	1	Ballen	Linoleum	17	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
20	A O	3	1	Cylinder	leer	—	20	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
21	A O	—	1	Kiste	Bücher	7	21	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Dr. C. Valentin, Sternstr. III.
22	A R	419/20	2	Pack	kl. Veloursteppiche	19,5	22	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
23	A R C	3546	1	Kiste	Kistchen	83	23	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
24	A S	198	1	„	leer	68	24	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
25	A S	20	1	Sack	Aepfel	49	25	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
26	A S C	610	1	Ballen	Webwaaren	36	26	Hof	Bayerische Stsb.	
27	A Sch	655	1	Fass	Wein	82	27	Horb	Württemberg. Stsb.	
28	A T / θ	—	1	Sack	Kartoffeln	50	28	Wilmersdorf-Friedenau	K. E.-D. Berlin	
29	A W Z	2589	1	Kiste	?	72	29	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
30	B	4	1	Korb	leere Säcke	10	30	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
31	B	11406/7	2	Kisten	Käse	84	31	Bremen H.	„	
32	B II	—	1	Sack	Kuhhaut	18,5	32	Lehrte	„	
33	B	4414	1	Kiste	Nähmaschinenöl	25	33	Bruchsal	Badische Stsb.	
34	B	1	1	—	Hühnersteige	14	34	Bocholt	K. E.-D. Essen	
35	B	34	1	—	Gestell	—	35	Essen H. B.	„	
36	B	17	1	Fass	Butter	—	36	Gelsenkirchen	„	
37	B	6666	1	Kiste	gefüllt	35	37	Köln Bonnth.	K. E.-D. Köln	
38	B F	1869	1	Ballen	gebr. Palmblätter	22	38	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
39	B L	12	1	—	Reisekorb, leer	6	39	Neudietendorf	„	
40	B M	117	1	Kiste	Butter	110	40	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
41	B M S / M C V	—	2	Kisten	gef. Blechbüchsen	—	41	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
42	B S & Co	1/3	3	—	leere Kisten	—	42	Mülheim a/Rh.	„	
43	B Z	100/101	2	—	U-Eisen à 3 m	113	43	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
44	C	1811	1	—	eisernes Façonstück	36	44	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
45	C A G	25	1	Fass	Wein	190	45	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
46	C F	427	1	Korb	Eisenwaaren	8	46	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
47	C F	1311	1	Kiste	Biergläser	13	47	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
48	C K	3581	1	„	Sattel	—	48	„	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	C L	6	1	Korb	leb. Pflanzen —	146	49	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
50	C N	6396 6400 9061	6	Kisten	leer —	45	50	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
51	C P C	4237	1	Ballen	? —	102,5	51	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
52	C R	18710 18	1	Kiste	Lichte —	29	52	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
53	C W	13	1	—	Tisch —	43	53	Augsburg	Bayerische Stsb.	
54	C W B	396	1	Lattenkiste	Flaschen —	102	54	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
55	D	531	1	Ballen	rohe Schafwolle —	7,5	55	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
56	D	976	1	Rolle	Papier —	64	56	Düsseldorf-Der.	„	
57	D	17074	1	Fass	Oel? —	205	57	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
58	D	—	1	Pack	Hufeisen —	17	58	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	
59	D C	93	2	Fässer	leer —	—	59	Schallstadt	Badische Stsb.	
60	D C H	30	1	Pack	Papier —	50	60	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
61	D L	5034	1	Kiste	? —	—	61	Straelen	K. E.-D. Essen	
62	D M	2429	1	„	Biskuits —	7	62	Dahlhausen	„	
63	D R L A B	3098	1	Ballen	Filz —	23	63	Aachen	K. E.-D. Köln	
64	E	—	3	—	Herdplatten —	—	64	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
65	E	576	1	Kiste	? —	38	65	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
66	E B	—	1	Pack	Körbe —	10	66	Neustadt i. S.	Sächsische Stsb.	
67	E & C	1316	1	Fass	leer —	12	67	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
68	E F	9042	1	Ballen	Papier —	31	68	Aachen	K. E.-D. Köln	
69	E F	2	1	Reisekorb*)	Bücher und Stiefel	61	69	Halle a. Saale	K. E.-D. Halle a/S.	*) mit 2 Schlössern.
70	E L	1329	1	Ballen	Schürzenzeug —	20	70	Stendal	K. E.-D. Hannover	
71	E L H	8 69	1	Ballot	? —	50,5	71	Asch	Bayerische Stsb.	
72	E M	3537	1	Kiste	Packstroh —	34	72	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
73	E M	4625/6	2	Kisten	leer —	84	73	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	von Lübeck bez., verkauft.
74	E N	1/6	6	Pack	ger. Fische —	120	74	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
75	E R	15368	1	Kiste	gefüllt —	80	75	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
76	E S	5491	1	„	Seifenpulver —	30	76	Augsburg	Bayerische Stsb.	
77	E V W D	63291	1	„	Kleider —	—	77	Coburg	K. E.-D. Köln	
78	E & W	1805	1	Fass	anschein. Glaubersalz	435	78	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
79	F	14185	1	Kiste	Käse —	17	79	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
80	F	1	1	„	Messingwaaren u. eis. Flansch., 3 eis. Schraubenschlüssel	16	80	Cüstriner Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
81	F	72	1	Ballen	ansch. Leder —	16	81	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
82	F	4137/8	2	„	Tapeten —	60	82	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
83	F	87	1	—	Eisenrost —	2	83	Jagstfeld	„	
84	F B	1729	1	Kiste	Natron —	28	84	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
85	F C	5578	1	„	Konditorwaaren —	2	85	Marburg	K. E.-D. Cassel	
86	F C	410	1	Ballen	Rohrstöcke —	43,5	86	Wanne	K. E.-D. Essen	
87	F E	7907	1	Kiste	Porzellan —	15	87	Steele Nord	„	
88	F F	83219	1	Bl.	Teppich —	23	88	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
89	F H	45410 44129	2	Fässer	leer —	—	89	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
90	F H	7029/32	4	Ballen	Leder —	350	90	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	beschr.: Ebingen-Wattenscheid.
91	F M	2287	1	„	Manufakturwaaren —	43	91	Wattenscheid	„	
92	F M	728	1	Kiste	— —	90	92	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	F M	2	1	grauer Musterkoffer	unbekannt —	25	93	Berlin Lehrter Bahnhof	K. E.-D. Berlin	
94	F & M	1329	1	Kiste	Schuhwaaren —	54	94	B.-Rittershaus.	K. E.-D. Elberfeld	
95	F R	—	1	„	ger. Fische —	8,5	95	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
96	F S	8569	1	Pack	Rechnungen —	2,5	96	Neuss	K. E.-D. Köln	
97	F S	6564	1	Kiste	Seifenpulver —	70	97	Horst	K. E.-D. Altona	
98	F S V	3906	1	„	Patentverschlüsse zu Einmachgläsern	86	98	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
99	F Z	56	1	—	Kette —	18	99	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
100	G	2003	1	Sack	Schuhwaaren —	28	100	Weigolshausen	Bayerische Stsb.	
101	G	2026"	1	Ballen	Kammgarn —	40	101	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
102	G	4283	1	Fass	trock. Farben —	61	102	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
103	G	6458/9	2	Verschl.	ansch. Cigarren —	31	103	Wesel	K. E.-D. Essen	
104	G A	80	1	Korb	Obst —	—	104	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
105	G B	743	1	Kiste	Kartonnagen —	—	105	Köln-Ger.	„	
106	G B	—	1	—	Wagendecke —	—	106	Mannheim	Badische Stsb.	
107	G G	—	12	Stück	gusseis. Façonstücke	90	107	Celle	K. E.-D. Hannover	
108	G G	312	1	Kiste	Obst —	14	108	München Centr.	Bayerische Stsb.	
109	G p	69655	1	Korb	Tabak —	35	109	Michelstadt	Direktion Mainz	
110	G H	2055	1	Kiste	? —	128	110	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	
111	G H	7138	1	Ballen	Manufakturwaaren —	24	111	Wattenscheid	„	beschr.: Göppingen-Wattenscheid.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
112	G K	8238	1	Kiste	leere Blechbüchsen —	32	112	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	bezettelt: Rülzheim, Bay. Pfalz v. 13/10.
113	G M	1/2	1 1	Koffer Sack	? — ? —	43 33	113	Soest	K. E.-D. Cassel	
114	G O	999	1	Pack	ansch. Papier —	58	114	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
115	G R	1—3	3	Säcke	Antimonerde —	190	115	Patschkau	K. E. D. Breslau	
116	G S	2	1	Sack	Kartoffeln —	77	116	Dahlhausen Rhr.	K. E-D. Essen	
117	G S	—	2	Körbe	Eisenwaaren —	136	117	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
118	G St	1	1	Holzkoffer, verschloss.	anscheinend Kleider	42	118	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
119	G T	—	1	Schachtel	Schuhe —	3	119	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
120	G W	—	1 1	Sack Korb	? —	50	120	Ruhrort Rh.	"	
121	G W	—	2	—	eis. Pflugstreichplatten	12	121	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
122	G W	889	1	Fass	leer —	7	122	Nagold	Württemberg. Stsb.	
123	H	43 3	1	Kiste	Parfümerien —	17	123	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
124	H	7928	1	Korbflasche	Oel —	16	124	Immenstadt	Bayerische Stsb.	
125	H	—	1	Kiste	Obst —	24	125	München Centr.	"	
126	H	443	1	Sack	Schweinshaare —	30	126	Ansbach	"	
127	H	—	1	Kl.	Bettstelle mit Matratze	30	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
128	H	—	1	Sack	Kartoffeln —	—	128	"	"	
129	H	5823	1	Kiste	leer —	—	129	"	"	
130	H	564	1	Ballen	Garn —	46	130	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
131	H A S	8499	1	Pack	3 Handtücher und Wischtuchhalter	8	131	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
132	H C	621	1	Kiste	Band —	24	132	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
133	H C	8672	1	"	leer —	10	133	Remscheid	"	
134	H C	40850	1	"	Steuergut —	37	134	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
135	H D	15	2	Stück	Holzböcke —	10	135	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
136	H D	4022	1	Kiste	Maschinentheile —	104	136	Deutz	K. E.-D. Köln	
137	H F	1	1	Kanne	Oel —	59	137	Poulheim	"	
138	H F	7041	4	Pack	Zinkeimer (40 Stück)	64	138	Elbing	K. E.-D. Danzig	
139	H H	I/III	1	—	Latte m. Oesen —	—	139	Tingleff	K. E.-D. Altona	braun angestrichen.
140	H M P S	—	1	Ballen	Bücher —	35	140	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
141	H & R	3480	1	Kollo	anschein. zu einem Leinkuchenbrecher gehörig	27	141	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	
142	H R	150	1	Rolle	? —	63	142	Recklingh.-Bruch	K. E.-D. Essen	
143	[illegible]	4389	1	Kollo	Pflugschaar —	2,5	143	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
144	H St	136	1	Kiste	Stärke —	30	144	Mocker W/Pr.	K. E.- D. Bromberg	
145	H T	—	1	Ballen	Tapeten —	13	145	München Centr.	Bayerische Stsb.	
146	J A J	12123	1	Kollo	unbekannt —	9	146	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
147	J B	1	1	Pack	Bretter —	2	147	Fürth	Bayerische Stsb.	
148	J B	8657	1	—	Blecheimer —	7	148	Gassen	K. E.-D. Breslau	
149	J B	9376	1	Kiste	gefüllt —	65	149	Köln-Bonnth.	K. E.-D. Köln	
150	J B	1315	1	"	Etuis mit Farbstiften	79	150	Emmerich	K. E.-D. Essen	
151	J B R	66	1	"	? —	65	151	Venlo K. M.	"	
152	J C	2859	1	Ballen	Papier —	41	152	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
153	J C B	37341	1	Kiste	leer —	19	153	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
154	J C F	50	1	Korb	kleine Feilen —	10,5	154	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
155	J C M	12990/91	2	Ballen	Läuferstoff —	64	155	Elbing	K. E.-D. Danzig	
156	J H	409	1	Kiste	Ketten —	93	156	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
157	J J	—	1	Stange	Stahl —	10	157	Soest	K. E.-D. Cassel	
158	J J G F	—	1	Kollo	Holzdeckel einer Badewanne	10	158	Hannover N.	K. E.-D Hannover	
159	J L C	03672	1	Stange	☐-Eisen —	98	159	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
160	J M A	2031	1	Kiste	Flaschen —	70	160	Neuburg a/Donau	Bayerische Stsb.	
161	J P	9393	1	—	eis. Fass, leer —	86	161	Berlin P.	K. E. D. Berlin	
162	J R	7308	1	Kiste	Käse —	27	162	Kranichstein	Direktion Mainz	
163	J R	51	1	Sack	Kaffee —	51,5	163	Würzburg	Bayerische Stsb.	
164	J S	5897	1	"	Leim —	50	164	Fürth	"	
165	J S	I	1	"	Gemüse, Obst —	22	165	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
166	J Sch	102	1	—	Reisekorb, leer —	10	166	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
167	J S	134	1	Pack	Treibriegel —	18	167	Neuss	K. E.-D. Köln	
168	J S	—	1	Korb	Aepfel —	17	168	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
169	J T	2	1	Verschlag	Ofen —	—	169	Schalke	K. E.-D. Essen	
170	J W	9582	1	Bund	Eisenwaaren —	10	170	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
171	K	3	1	Korb	Aepfel —	27	171	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
172	K	I	7	—	Ofentheile —	115	172	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
173	K	3	1	Korb	Frauenkleider —	25	173	Hagen	"	
174	K	I .	1	Kiste	Zahnrad und 3 kl. Eisentheile	17	174	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
175	K	3832/3	2	Verschl.	Maschinentheile —	—	175	Emmerich	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
176	K	19053	1	Ballen	Tabak —	196	176	Frankenhausen a. K.	K. E.-D. Erfurt	
177	K	1278	1	Kiste	alte Schuhe, Handwerkszeug	27	177	Hildburghausen	„	
178	K	20/21	2	Säcke	Eisenstäbe —	90	178	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
179	K	5705	1	Ballen	Gewebe —	35	179	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
180	K B	366	1	Kiste	Maschinentheile —	92	180	Emmerich	K. E.-D. Essen	
181	K B	2689	1	Rolle	ansch. Linoleum —	31	181	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
182	K B	97174	1	Kiste	Wein —	113	182	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
183	K & C	3773	1	Verschlag	Weichenhebel —	52	183	Augsburg	Bayerische Stsb.	
184	K & Co.	—	1	Kiste	Kohlenstifte —	53	184	Westend	K. E.-D. Berlin	
185	K D	8588/89	2	Kisten	anscheinend Konserven i. Blechbüchsen	143	185	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
186	K F B	5183	1	Kiste	Maschinentheil —	30	186	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
187	K G	—	1	„	Ofen —	157	187	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
188	K J	20923	1	„	leer —	—	188	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
189	K K St B	—	4	—	Vorsatzbretter —	—	189	Camenz	K. E.-D. Breslau	
190	K S St B	—	1	—	Standbaum —	—	190	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
191	K K St B	141	1	—	Kette, 12 m lg. —	—	191	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
192	K W	115	1	Ballen	? —	30	192	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
193	L	5	1	Schliesskorb	ansch. Kleider —	30	193	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
194	L	718	1	Kiste	Trikotstoffe —	68	194	Mannheim	Badische Stsb.	
195	L	I	1	Pack	1 Rohrstuhl, 1 Posterstuhl	18,5	195	Augustwalde	K. E.-D. Bromberg	
196	L B	41	1	Kiste	leer —	7	196	Rottenburg a. N.	Württemberg. Stsb.	
197	L F	7/10	4	Pack	Hopfensäcke —	160	197	Strullendorf	Bayerische Stsb.	
198	L F M	10503	1	„	Papier (Duten) —	53	198	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
199	L G	13	1	—	Matratze —	30	199	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
200	L H	4	1	—	Steigleiter —	10	200	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
201	L H	—	1	—	Blecheimer —	10	201	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
202	L H C	100	1	Fass	? —	25	202	„	„	
203	L K	3545	1	Kiste	Wein in Flaschen —	57,5	203	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bez. Biebrich-Erfurt.
204	L R	289	1	Fass	leer —	51	204	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	163 l.
205	L S C	2394	1	Pack	3 Stücke Flachstahl	3	205	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
206	L T	577	1	Kiste	Seife und Lichter —	39	206	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
207	L T	5	1	Ballen	Lumpen —	149	207	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
208	M	11	1	Sack	Hörner —	42	208	Lübeck	Lübeck-Büchen	
209	M	13460	1	Kiste	ansch. Käse —	36	209	Helmstedt	K. E. D. Magdeburg	
210	M	10	1	Beutel	Kaffee —	16,5	210	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
211	M	—	4	—	Ausgüsse —	55	211	Bamberg	Bayerische Stsb.	
212	M	1910	1	Ballen	Wolle —	131	212	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
213	M B	22302	1	Kiste	Lampen —	60	213	München Centr.	Bayerische Stsb.	
214	M B	8	1	Kollo	2 kl. Tische —	10	214	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
215	M B C	891	1	Kiste	gefüllt —	43	215	Köln-Bonnth.	„	
216	M R F	9389	1	Korb	Aepfel —	57	216	Kirchen	K. E.-D. Elberfeld	
217	M & C (unleserlich)	—	1	Fass	leer —	—	217	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
218	M & Co.	43	1	—	Eisenblechtheil —	10	218	München Centr.	Bayerische Stsb.	
219	M D	1	1	Bund	15 Eisenstäbe —	20	219	Köln-Bonnth.	K. E.-D. Köln	
220	M D	1478	1	Kiste	Webwaaren —	63	220	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
221	M H	1191	1	„	Proppen —	30	221	Ansbach	Bayerische Stsb.	
222	M K	II	1	Sack	Kleider —	15	222	Duisburg	K. E.-D. Essen	
223	M P	3	1	Korb	frisches Obst —	30	223	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
224	M S	3	1	Pack	leere Körbe —	22	224	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
225	M S	2062	1	—	Nähmaschine —	32	225	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
226	M S	—	2	Stück	Zinn —	19	226	München Ostbhf.	„	
227	M T	6007	1	Tonne	Därme —	135	227	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
228	M u V	193	1	Kette	— —	—	228	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
229	N	1/2	2	Pack	leere Säcke —	47	229	Hamburg H.	„	
230	N	—	12	—	Eisentheile —	671	230	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
231	N	4	1	Pack	Budentheile —	23	231	Wickrath	K. E.-D. Köln	
232	N	50	1	Kiste	? —	22	232	Minden	K. E.-D. Hannover	
233	N A B	7057	1	Bierfass	leer —	16	233	Bremen H.	„	
234	N J	—	1	—	gusseis. Kasserole —	21	234	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
235	O	—	1	—	Rohr —	8	235	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
236	O	637	1	Kiste	Aepfel —	7	236	München Centr.	„	
237	O	973	1	„	Glaskisten —	17	237	Haynau	K. E.-D. Breslau	beschr.: Köln-G.-Haynau.
238	O B	—	1	„	ger. Fische —	5	238	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
239	O K	9571	1	—	Kinderspielwagen —	—	239	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
240	O S C	—	1	Bund	Latten —	—	240	Gelsenkirchen	„	
241	O T H	6510	1	Fass	? —	197	241	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
242	P	689, 702	2	Ballen	Tapeten —	53	242	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
243	P	795	1	Kiste	? —	51	243	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
244	P	18	1	„	Wäsche —	31	244	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
245	P C	3049	1	„	2 Laternen —	11	245	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
246	P D	1	1	Kiste	Maschinentheil	—	26	246	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
247	P G	16	1	Ballot	Wollwaaren	—	37	247	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
248	P H T	2 02	1	Kiste	Rollschinken	—	10	2 8	Aachen	K. E.-D. Köln	
249	P S	300	1	„	Porzellan	—	—	249	Coblenz	„	
250	Q	3	2	Pack	Papier	—	30	250	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	Göppingen
251	R	8581	1	Ballen	—	—	147	251	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Hamburg H.
252	R	4500	1	„	gefüllt	—	24	252	Güterabfertigung Worms	Direktion Mainz	
253	R	1139 a	1	„	Scheuertücher	—	21	253	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
254	R C F	2032	1	Kiste	leer	—	30	254	Köln-Bonnthor	„	
255	R E	647	1	Fass	leer	—	40	255	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	132 l.
256	R H	627	1	Kiste	Stärke	—	28	256	Neuss	K. E.-D. Köln	
257	R H	630/1	2	Kisten	leer	—	—	257	Goch	„	
258	R L	9009/10	2	Kannen	Lack	—	—	258	Bocholt	K. E.-D. Essen	
259	R & S	728	1	Ring	Draht	—	16	259	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
260	R T	5425	1	Eimer	Ge ée	—	10	260	B.-Unterb.	„	
261	S	7272	1	Ballen	wahrscheinlich Tuch		165	261	Neukloster	Meckl. Friedr.-Frzb.	
262	S	479	1	Pack	eis. Schieber	—	9	262	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
263	S	—	1	—	Ofenrohr	—	9	263	Coppenbrügge	K. E.-D. Hannover	
264	S	6380	1	Fass	Gips	—	269	264	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
265	S	1	1	Bl.	Treibriemen	—	25,5	265	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
266	S B	1163	1	Kiste	Cigarren	—	32	266	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
267	S B	633	1	Verschlag	Schrankaufsatz	—	21	267	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
268	S / B C	10579	1	Kiste	leer	—	17	268	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
269	S B W	11527	1	„	?	—	—	269	Rgb. Rummelsburg	„	
270	S C sp	18	1	Sack	Obst	—	22	270	Altend.-Essen S.	K. E.-D. Essen	
271	S D	13090	1	Ballen	?	—	13	271	Wanne	„	
272	S D	1417	1	Kiste	?	—	—	272	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
273	S G F	669/72	4	Kolli	Eisentheile	—	18	273	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
274	S & H	54283	1	Kiste	gefüllt	—	37	274	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	Wien beschr.
275	S H	100	1	Ballen	Teppich	—	4,5	275	Cleve	K. E.-D. Köln	
276	S K	50	1	Fass	leer	—	8	276	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
277	S K W	5697	1	Kiste	unbekannt	—	40	277	Westend	K. E.-D. Berlin	
278	S L	8943	1	„	?	—	—	278	Straelen	K. E.-D. Essen	
279	S L	992	1	Ballen	Webewaaren (Tuch)?		35	279	Misburg	K. E.-D. Hannover	
280	S L	8642	1	Kiste	Putzextrakt	—	42	280	Güterabfertigung Darmstadt	Direktion Mainz	
281	S M	—	1	—	Schrank	—	80	281	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
282	S M	—	1	Bund	Bodentheile	—	24	282	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
283	S M	4064	1	Kiste	leer	—	4	283	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
284	S N	2734	1	Rolle	Drahtgeflecht	—	48	284	Altona	K. E.-D. Altona	
285	S O	—	4	Kolli	Gusskesseltheile	—	152	285	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
286	S O E	20	1	Tafel	Schwarzblech	—	13	286	Ellwangen	Württemberg. Stsb.	
287	S P M	3495	1	Kiste	gefüllt	—	95	287	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
288	S S	620	1	Ballen	Leder	—	—	288	Weissenfels	„	
289	S S	7695	1	Kiste	Zinkwaaren	—	6	289	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
290	S J	8260	1	Pack	Papier	—	191	290	Hamm	„	
291	[Zeichen]	9584	1	Zarge	Packstroh	—	43	291	Berlin, Abg.	K. E.-D. Berlin	
292	T H	763	1	Korb	leer	—	12 5	292	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
293	T K	115	1	Kiste	Würfelzucker	—	56	293	Hameln	„	
294	T & P	3578	1	Ballen	?	—	176	294	Altenhundem	K. E. D. Elberfeld	
295	T W	7	1		Holzeimer	—	5	295	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
296	T W	7148	1	Rolle	Sackleinen	—	27	296	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
297	U D	14	1	Stück	Eisen	—	8,5	297	B.-Rittershaus.	K. E.-D. Elberfeld	
298	V B	—	2	Pack	leere Kb.	—	27	298	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
299	V B	854	1	Korb	Eisenwaaren	—	—	299	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
300	V H & Z	11478	1	Kiste	Heringe in Blechbüchsen		23	300	Berlin, Abg.	K. E.-D. Berlin	
301	V N	2	1	Sack	Kaffee	—	57,5	301	Potsdam	„	
302	W	100	1	„	Säcke	—	—	302	Borken	K. E.-D. Essen	
303	W	1	1	„	Obst	—	24	303	Wanne	„	
304	W	80	1	Kiste	Pflaumen	—	27	304	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
305	W	4	1	Pack	Bucklinge	—	18	305	München Centr.	Bayerische Stsb.	
306	W C	52900/1	2	Fässer	leer	—	14	306	Köln-Bonnthor	K. E.-D. Köln	
307	W E	—	1	Kollo	U-Eisen	—	19	307	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
308	W E	3/6	2	—	Nachtkonsolen	—	22	308	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
309	W E	48	1	Kiste	Weinproben	—	24	309	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
310	W E	159	1	„	gefüllt	—	93	310	Kaldenkirchen	„	
311	W J	1	1	Gebund	Latten	—	34	311	Köln-Gereon	„	
312	W Ll	—	1	Sack	leere Säcke	—	8	312	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
313	W M	14451	1	Kiste	?	—	—	313	Straelen	K. E.-D. Essen	
314	W M	12	1	„	?	—	—	314	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
315	W N G	—	1	Koffer	Kleider	—	26	315	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
316	W O L	525	1	Kiste	gefüllt —	40	316	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
317	W R	270	1	„	Bücher —	16	317	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
318	W R	8749	1	Ballen	? —	14	318	Meiderich	„	
319	W R	838	5	Pack	Holzstäbe —	115	319	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
320	W S	3892	1	Kiste	1 Flasche anscheinend Säure	4,5	320	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
321	W Z R	90	1	Sack	Decken —	12	321	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
322	X B	626	1	Kiste	Wachswaaren —	35	322	Regensburg	Bayerische Stsb.	
323	X W	—	1	„	Aepfel —	18	323	München Centr.	„	
324	Z	—	1	Kollo	Ofenrohrdeckel —	3	324	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
325	Z K	I	1	Kiste	Flaschen —	48	325	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
326	A F Acetylina Frankenthal	11	1	Lattengestell	1 Acetylen-Gasapparat	19	326	Elbing	K. E.-D. Danzig	
327	Allg. Elekt. Gesellschaft	—	1	Bund	Draht —	34	327	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
328	Bischof	—	1	Sack	Kartoffeln —	52	328	Neustadt a. Aisch	Bayerische Stsb.	
329	Blumenthal	—	1	Pack	Bettwäsche und 1 Decke	2	329	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	in Papier.
330	B P G Brettschneider Cottbus	248	1	Packet	Kalender —	3,5	330	Eilg. Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
331	Buntebarth	—	2	Fässer	leer —	—	331	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
332	Fräulein J. Czaja Meseritz	—	1	Korb	Kleider und Wäsche	7	332	Elbing	K. E.-D. Danzig	
333	Eberl-Bräu München	2432	1	Bierfass	leer —	28	333	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
334	E D Elberfeld	3458 3532	2	—	Bindetaue, 8 m lang —	—	334	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
335	Erdmann & Kuhlmann	—	1	Korb	leerer Glasballon —	11	335	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
336	Frankenbräu	10711	1	Bierfass	leer —	20	336	„	„	
337	Frl. Friess	—	1	Koffer	Kleider —	45	337	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	grau, mit 2 Lederriemen umschnürt.
338	Grimm	—	1	Sack	Kraut —	55	338	Würzburg	Bayerische Stsb.	
339	G Hannover	—	1	Kollo	Privatkette —	15	339	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
340	K G Hannover	102	1	Blechflasche	leer —	4	340	„	„	
341	C S Hannover	568	1	Verschlag	leer —	15	341	„	„	
342	Joseph Hollweck	—	1	—	Decke —	5	342	Ansbach	Bayerische Stsb.	
343	Frau Maria Jakus, St. Ulrich No. 56, Station Trifail, Untersteiermark, Oesterreich	—	1	Koffer	gefüllt —	39	343	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
344	Kempen	2158	1	Fass	Sauerkraut —	58	344	Solingen Nord	„	
345	Kirsch	8	1	—	Milchkanne —	25	345	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
346	Städtische Lagerbier-Brauerei	30586	1	Bierfass	leer —	16	346	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
347	W J 1 Leipzig	—	1	Sack	Wrucken und Kartoffeln	60	347	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
348	Brandzeichen Leistbräu	34897	1	Bierfass	leer —	21,5	348	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
349	Markworth	—	1	Korb	Bananen —	13	349	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
350	P Mayer & Co.	2268 2632	1 1	Ballen Kiste	gefüllt —	—	350	Kaldenkirchen	„	
351	Müden / Nordhausen	102	1 1	Reisekoffer Packet	Reiseeffekten —	25	351	Nordhausen Gep.	K. E.-D. Cassel	*)
352	R W Radebeul	I	1	Koffer	— —	58	352	Radebeul	Sächsische Stsb.	
353	Rassin H H	—	1	Block	Blei —	52	353	Altona	K. E.-D. Altona	
354	Rumland	63	1	Sack	Betten, Stiefel, Kleider	22	354	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
355	Ruthe & Co. Berlin O.	—	1	—	Blechflasche, leer —	4	355	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
685	G. Schmidt Hannover	—	3	Oelkannen	leer —	10	356	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

*) Nicht abgenommenes Reisegepäck auf den Namen Forst-Assessor Fabricius lautend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
357	Singer & Co.	—	1	—	Hand-Nähmaschine mit Kasten	—	357	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	Packmstr.-Karte Nr. 329 Alfeld-Hannover.
358	G. S. Strasburg Wpr.	42	1	Lattenkiste	Flaschen —	90	358	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
359	Sumatra T. K. Amsterdam L. 152	—	1	Sack	Kaffee —	50	359	Soest	K. E.-D. Cassel	
360	Thorn	1/8	8	Pack	leere Säcke —	126	360	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
361	Fr. Wapenowski	—	1	Pack	1 alter Ueberzieher —	—	361	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
362	Weiss	—	1	Kollo	Ofentheil —	2	362	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
363	Wille F. I	—	1	Sack	gerösteter Kaffee —	8,5	363	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
364	J. Jochum Wahlscheid	—	1	Pack	ansch. Wolle —	25	364	Wahlscheid	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.					
365	—	2	2	Bund	10 Holzblättchen —	0,5	365	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
366	—	IV	1	Sack	Betten —	14	366	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
367	IV A 3 T oder 5 T	—	1	Fass	leer —	—	367	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
368	—	4	1	Kollo	Ofenrohre —	2	368	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
369	—	9	1	Ballen	Messinggekrätz —	10	369	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
370	—	10	1	Kiste	Werkzeug —	55	370	Heidelberg	Badische Stsb.	
371	—	47	1	Fass	gefüllt —	66	371	Münster am Stein	Direktion Mainz	
372	—	50	1	Kiste	Mandeln —	32	372	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
373	alte Beklebung	62	1	Korb	Wäsche —	77	373	Stolp	K. E.-D. Danzig	
374	—	81	1	Kiste	Tabak —	76	374	Godesberg	K. E.-D. Köln	
375	—	100	1	„	Strohhülsen —	7	375	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
376	—	173	1	„	Margarine —	30	376	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	288	1	Weidenkorb	leer —	—	377	Weissenthurm	K. E.-D. Köln	
378	—	497	1	Schliesskorb	leer —	—	378	Köln H. B.	„	
379	Schein	643	1	Sack	Kleidung —	30	379	Güstrow	Meckl. Friedr.Franzb.	unbefördertes Gepäck.
380	—	1231	1	Kiste	Margarine —	—	380	Duisbg. Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
381	—	2845	1	Pack	Düten —	—	381	Herne	„	
382	—	2892/2906	15	Töpfe	Gelee —	50	382	Gelsenkirchen	„	
383	—	3326	1	Kiste	Aepfel —	48	383	München Centr.	Bayerische Stsb.	
384	—	5949	1	„	Zündhölzer —	97	384	Mannheim	Badische Stsb.	
385	—	5949	1	„	Zündhölzer —	97	385	Güterabfertigung Worms	Direktion Mainz	
386	—	6168	1	Pack	3 Eisentheile —	10	386	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	7552	1	Ballen	ansch. Wollwaaren —	58,5	387	Herne	K. E.-D. Essen	
388	—	12183	1	Verschlag	Fahrrad —	—	388	Mülheim a. Rhr.	„	
389	—	12529	1	Sack	Holzschuhe —	17	389	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
390	J H 6069 F L	1	1	Kiste	Jagdzündhütchen —	57	390	Hamburg H.	„	
391	D G K SS f F Halle a. Saale	5412/2	1	„	eis. Gasofen —	16	391	Eilg. Halle a. S.	K. E.-D. Halle	
392	H	—	1	Fass	Heringe —	150	392	Leipzig M.	„	
393	△	189/90	2	Ballen	Baumwollwaaren —	179	393	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
394		4465	1	Fass	leer —	26	394	Freiburg	Badische Stsb.	
395	AR B	7574	1	Kiste	Handharmonikas —	20	395	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
396	× roth	—	1	—	eiserner Hebel, ca. 3 m lang, jedenfalls von einer Pumpe	25	396	Lessen	K. E.-D. Danzig	
397	weiss G.	—	2	Kolli	Ofentheile —	19	397	Stolp	„	
398	/ weiss	—	2	Stück	Eisenstangen (Radreifeneisen)	50	398	Briesen Wpr.	„	
399	X	weiss	1	Gussstück	— —	—	399	Kiel	K. E.-D. Altona	
400	gelber Strich	—	1	Stück	Winkeleisen —	26	400	Eichenberg	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
401	><	10	1	—	Ofentheil —	1,5	401	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
402	grüner Strich	—	3	Bunde	Gasrohre —	—	402	Lehrte	„	
403	{ θ }	10	1	Kiste	leer —	25	403	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
404	weisser —	—	2	Pack	Hufeisen —	29	404	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
405	θ	1890, 1892/3, 1896	4	Kisten	? —	52	405	Bernburg	„	
406	Anker	000	1	—	Spannkette, 5,4 m lg. —	—	406	Güsten	„	
407	weiss	50/18	1	Stange	Flachstahl —	70	407	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
408	roth	—	1	Stab	Flacheisen —	27	408	Themar	„	3,75 m l., 10 cm stark.
409	weisser Strich	—	1	—	Stahlrohr —	33	409	Artern	„	
410	I 6 b	103	2	Bund	Wechsellaschen —	67	410	Themar	„	
411	weisser Strich	—	13	—	Gusseisentheile —	31	411	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
412	rother Strich	—	8	Stück	Flacheisen —	82	412	Eichenberg	K. E.-D. Cassel	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
413	—	—	1	Korb	Aepfel —	40	413	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
414	—	—	1	„	Aepfel —	40	414	Altend.=Essen	„	
415	—	—	1	„	Aepfel —	60	415	Recklinghausen	„	
416	—	—	1	„	Aepfel —	10	416	Haag	Bayerische Stsb.	
417	—	—	1	„	Aepfel —	92	417	München Centr.	„	
418	—	—	1	„	Aepfel —	17	418	Nürnberg Centr.	„	
419	—	—	1	—	Bahnschwelle, neue eichene, imprägnirte, 2,70 m lg.	—	419	Falkenberg O/L.	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
420	—	—	1	Bund	Bandeisen —	38	420	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
421	—	—	1	„	Besenstiele —	20	421	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
422	—	—	1	Sack	Bett —	9	422	Soest	K. E.-D. Cassel	
423	—	—	1	Kollo	weisse Bettdecken —	—	423	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
424	—	—	1	—	Bettstelle, eis. —	18	424	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
425	—	—	1	—	eis. Bettstelle mit Drahtgeflecht	24	425	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
426	—	—	1	—	braun lackirte Bettstelle	—	426	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
427	—	—	1	Kiste	leere Bierflaschen —	11	427	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
428	—	—	1	Korb	Birnen —	35	428	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
429	—	—	1	Sack	Blechabfälle —	18	429	Speldorf	„	*)
430	—	—	1	Verschlag	Blechgefässe —	3	430	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
431	—	—	1	Korb	2 St. leere Blechkannen	7	431	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
432	—	—	1	Blechkessel	leer —	3,5	432	Heide i/H.	K. E.-D. Altona	
433	—	—	1 2	grösserer kleinere	Blumentische —	—	433	Hannover Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
434	—	—	1	—	eis. Bohrkolben —	111	434	Eilg. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
435	—	—	7	—	eis. Bratpfannen —	11,5	435	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
436	—	—	12	—	Bretter —	—	436	Hochstadt=Marktzeuln	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
437	—	—	2	—	neue Bretter —	—	437	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	je 4,5 m lg., 28 cm br., 2 cm st.
438	—	—	15	Bund	Bretter u. Latten —	700	438	Hoerde	K. E.-D. Essen	
439	—	—	1	Wagen	Bruchsteine —	—	439	Wanne	„	Essen 74904.
440	—	—	3	—	Brustbäume —	31	440	Regensburg	Bayerische Stsb.	
441	—	—	1	Bund	Budentheile —	15	441	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
442	—	—	1	Korb	Bürsten u. Nägel —	44	442	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
443	—	—	1	Partie	Koks —	15 hl	443	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
444	—	—	18	Pack	Cementsäcke —	291	444	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
445	—	—	24	—	Konsole —	150	445	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
446	—	—	1	Büchse	Corned Beef —	7	446	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
447	—	—	3	Papp-schach-teln	Damenhüte —	—	447	Köln=Ger.	K. E.-D. Köln	
448	—	—	1	Sack	gebr. (Damen-)Kleider, Wäsche, Theaterzettel v. Münster	28	448	Leipzig II	Sächsische Stsb.	Bücher mit Aufschr.: „Paula Netheim“.
449	—	—	1	Pack	2 Dampfventile —	2	449	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
450	—	—	1	Rolle	Drahtseil —	75	450	Köln=Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
451	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	32	451	Langensalza	K. E.-D. Erfurt	
452	—	—	1	Packet	Drechslerwaaren —	2	452	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
453	—	—	1	schwarzer Koffer*)	anscheinend Effekten	74	453	Elbing	K. E.-D. Danzig	*) mit Eisenbeschlag.
454	—	—	1	Stange	Eisen —	80	454	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
455	—	—	6	Stäbe	Eisen —	65	455	Köln=Gereon	K. E.-D. Köln	anscheinend Theile eines Ladegerüstes.
456	—	—	1	Bd.	Eisen —	—	456	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
457	—	—	1	Stange	Eisen, etwa 4,5 m lang	4,5	457	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
458	—	—	1	Stück	Eisen oder Stahl —	11	458	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
459	—	—	1	Bund	Eisen (12 eiserne Bänder, 2 Winkeleisen, 1 runde Stange)	16,5	459	Marggrabowa	K. E.-D. Königsberg	

*) Adam Hei—, Seifenfabrik Ko— (zum Theil abgerissen).

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
460	—	—	3	Tafeln	Eisenbleche —	30	460	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
461	—	—	1	Kollo	Eisenschienen, ca. 2 m lg.	7,5	461	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
462	—	—	1	Wagen	Eisenerz	—	462	Dortmund Rgbf.	K. E.-D. Essen	HSM 25819.
463	—	—	1	Pack*)	Eisenguss —	7	463	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
464	—	—	1	Pack	2 Eisenplatten —	7	464	Düsseldorf-Grafenberg	„	
465	—	—	1	—	Eisenrohr (verzinkt)	27	465	Marburg	K. E.-D. Hannover	4 m lang.
466	—	—	1	—	verzinktes Eisenrohr, 3 m lang	12	466	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
467	—	—	1	Bund	5 dünne Eisenrohre	40	467	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
468	—	—	2	—	Eisenröhren —	18	468	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
469	—	—	1	Bund	3 Eisenstäbe —	—	469	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
470	—	—	1	—	Eisenstange mit 4 Stützen	22	470	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
471	—	—	1	Kollo	Eisenstange —	20	471	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
472	—	—	1	Sack	zerbrochene Eisentheile	29	472	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
473	—	—	9	—	Eisentheile —	275	473	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
474	—	—	1	—	leb. Ente —	1,5	474	Elsterwerda O/L.	K. E.-D. Halle a/S.	verkauft für 1,60 ℳ.
475	weiss	—	1	—	leb. Ente —	—	475	Eilg. Falkenberg	„	aus dem Zuge entsprungen.
476	—	—	1	Kollo	Essenkopf —	9	476	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
477	—	—	1	Korb	kleine eiserne Façonstücke	59	477	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
478	—	—	1	—	Fahrrad —	—	478	Gep.-Abf. Emmerich	K. E.-D. Essen	
479	—	—	1	—	Fahrradgestell —	4	479	Heidelberg	Badische Stsb.	
480	—	—	1	Fass	leer —	—	480	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund (beide Böden fehlen).
481	—	—	1	„	leer —	32	481	Offenburg	Badische Stsb.	
482	—	—	1	Pack	Feigen —	10	482	Detmold	K. E.-D. Hannover	
483	—	—	4	—	Fenstersteine —	680	483	Würzburg	Bayerische Stsb.	
484	—	—	3	Bund	Flacheisen —	83	484	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
485	—	—	1 4	„ Stäbe	Flacheisen — Flacheisen —	58,5 50	485	Gräfenroda	„	
486	—	—	1	—	eis. Flansche —	8	486	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
487	—	—	1	Sack	Fleisch —	55	487	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	1/4 Rind.
488	—	—	1	Pack	Fleischhackmaschinen	—	488	Coblenz	K. E.-D. Köln	
489	—	—	1	„	Frauenkleidung u. Wäsche	8	489	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
490	—	—	1	Stck.	Gardinenstange —	1	490	Eilg. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
491	—	—	1	Bund	Gasrohre —	10	491	Aachen	K. E.-D. Köln	
492	—	—	1	Stück	Gasrohr —	23	492	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
493	—	—	4	—	alte Gasröhren —	15	493	Eilg. Halle a/S	K. E.-D. Halle a/S.	
494	—	—	1	Sack	Gemüse —	32	494	Gemünden	Bayerische Stsb.	
495	—	—	1	—	alter Geschosskasten	65	495	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
496	—	—	1	Pack	Gesträucher —	15	496	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
497	—	—	1	Ballen	Gewebe —	5	497	Stolberg Rh.	K. E.-D. Köln	
498	—	—	1	Glasballon	leer —	9,5	498	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
499	—	—	1	Stck.	Gusseisen (anschein. zum Aufsatz eines Geldschrankes gehörig)	1	499	Kamenz i. Sachs	Sächsische Stsb.	
500	—	—	2	—	eiserne Gussscheiben	96	500	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
501	—	—	1	—	zerbrochener Gussständer	12	501	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
502	—	—	4	Bund	20 Gussstücke —	97	502	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
503	bunt	—	2	—	Hähnchen —	—	503	Eilg. Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	aus dem Zuge entsprungen.
504	—	—	3	—	eis. Halbachsen —	894	504	Altwasser	K. E.-D. Breslau	aus Wag. 50749 Bl. entladen.
505	—	—	1	Bd.	Handkörbchen —	6	505	Altona	K. E.-D. Altona	
506	—	—	1 2 1 1	Kiste Kolli Sack —	Handwerkszeug, Eimer u. Wanne Kinderwagen, leer —	121	506	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
507	—	—	1	—	Hängerost —	9	507	Krefeld	K. E.-D. Köln	
508	—	—	1	Ballen	Hanfschläuche —	16	508	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
509	—	—	1	—	eis. S-Haken —	11	509	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
510	—	—	1	—	eis. Hebel —	—	510	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
511	—	—	1	—	Hemmschuh mit eis Klammern	1,5	511	Stolp	K. E.-D. Danzig	
512	—	—	2	Kolli	1 Herd —	220	512	Aachen	K. E.-D. Köln	
513	—	—	2	Stück	Holzbohlen —	—	513	Altona	K. E.-D. Altona	
514	—	—	1	—	Holzgestell zu einem Triumpfstuhl	—	514	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
515	—	—	1	Kiste	Holzmodelle —	45	515	Aachen	„	
516	—	—	1	—	Holzpferd —	14	516	Köln Eilg.	„	
517	—	—	1	Bund	Holzreifen —	2	517	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
518	—	—	1	—	Holztheil —	8,5	518	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	etwa 3 m lang, hohl, lackirt.
519	—	—	1	—	Kammrädchen —	6,5	519	Wanne	K. E D Essen	
520	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	520	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
521	—	—	1	"	Kartoffeln —	33	521	Altend. Essen S.	K. E.-D. Essen	
522	—	—	1	"	Kartoffeln —	75	522	Essen H. B.	"	
523	—	—	1	"	Kartoffeln —	67	523	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
524	—	—	1	"	Kartoffeln —	62	524	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
525	—	—	6	"	Kartoffeln —	297	525	Braunschweig H	K. E.-D. Magdeburg	
526	—	—	1	"	Kartoffeln —	87	526	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
527	—	—	1	"	Kartoffeln —	78	527	Allenstein	"	
528	—	—	1	"	Kartoffelmehl —	99,5	528	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
529	—	—	1	"	Kartoffeln —	98	529	Mocker Westpr.	K. E.-D. Bromberg	
530	—	—	1	—	Kette —	—	530	Gustavsburg	Direktion Mainz	
531	—	—	3	—	Ketten, eis. —	—	531	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
532	—	—	1	Pack	Kinderbettgardinenständer	7	532	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
533	—	—	2	—	Kinderwagen —	8	533	Aachen	K. E.-D. Köln	
534	—	—	1	Korb	Kleider —	15	534	Honnef	"	
535	—	—	1	Sack	Kleider —	13	535	Duisburg	K. E.-D Essen	
536	—	—	1	Kiste	getr Kleider —	80	536	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
537	—	—	1	Sack	getr. Kleider u. Stiefel	12,5	537	Potsdam	K. E. D. Berlin	
538	—	—	1	Pack	Kleider u. Lumpen —	25	538	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
539	—	—	1	Kinderwagen	Kleidung —	—	539	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
540	—	—	1	Kiste	Kochapparat —	11	540	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
541	—	—	1	grosser schw. lackleder Koffer	unbekannt —	50	541	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	mit gelber Einfassung (Gepäck).
542	—	—	1	Haufen	Kohlen —	650	542	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
543	—	—	1	Pack	3 Körbe —	7	543	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
544	—	—	2	Bund	Körbe —	39,5	544	Hergatz	Bayerische Stsb.	
545	—	—	1	Korbflasche	leer —	—	545	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
546	—	—	1	"	leer —	—	546	b. Rheinfelden	"	
547	—	—	1	"	leer —	10	547	Beuel	K. E.-D. Köln	
548	—	—	1	Sack	Küchengeräthe —	20	548	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
549	—	—	1	Stange	Kupfer —	1	549	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
550	—	—	1	Konservebüche	geräucherter Lachs in Scheiben	220 gr	550	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
551	—	—	1	—	eis. Ladebrücke —	—	551	Spandau	K. E.-D. Berlin	
552	—	—	1	—	hölz. Ladebrücke —	85	552	Weimar	K. E.-D. Erfurt	88 cm br., 1,58 m l.
553	—	—	2	Bund	Latten —	—	553	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
554	—	—	1	Sack	Lumpenabfälle —	35 5	554	Ansbach	Bayerische Stsb.	
555	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	—	555	Driburg	K. E.-D. Cassel	*)
556	—	—	1	"	Maschinentheil —	48	556	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
557	—	—	1	—	dreieckiger, gusseis. Maschinentheil	455	557	Falkenberg O/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
558	—	—	1	Kollo	1 Kollo Maschinentheil aus Holz, 1,79 m lang, 1 Kollo Maschinentheil von Eisen, etwas gebogen	15	558	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
559	—	—	13	Stück	eis. Maschinentheile, rechtwinkl. gebogen, mit Wellenlager u. Schraubenlöchern versehen	9	559	Stolpe	"	
560	—	—	1	Rolle	Matten —	23	560	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
561	—	—	1	Sack	Mehl —	13	561	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
562	—	—	1	Rolle	Messingblech —	37	562	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
563	—	—	1	Kiste	Milch in Flaschen —	26	563	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
564	—	—	1	Sack	Mohrrüben —	45	564	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
565	—	—	11	Block	Neusilber —	189,5	565	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
566	—	—	1	Korb	Obst —	23	566	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
567	—	—	3	Körbe	Obst —	77	567	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
568	—	—	1	Kiste	Obst —	12	568	München Centr.	Bayerische Stsb.	
569	—	—	2	—	leere Oelkannen —	9	569	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
570	—	—	1	Stück	Ofenrohr —	7	570	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
571	—	—	1	—	Ofenrohr —	5	571	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
572	—	—	1	—	Ofenrost —	—	572	Duisburg	K. E.-D. Essen	
573	—	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	72	573	Mombach	Direktion Mainz	
574	—	—	1	Pack	Pfannen —	36	574	Rummenohl	K. E.-D. Elberfeld	
575	—	—	1	Korb	Pflaumen	14	575	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
576	—	—	1	"	Pflaumenmus, 1 Unterrock, fr. Aepfel, 1 Partie leinene Tücher, 1 Partie Steckrüben	35	576	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Aepfel und Pflaumenmus verkauft

*) Zwei Zoll dick viereckige Eisenplatte mit aufgeschraubtem Cylinder.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
577	—	—	11	Stück	4 kantige Pfosten —	—	577	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
578	—	—	1	Korb	Porree Sellerie —	36	578	Langenberg	„	
579	—	—	1	—	Privatkette —	4,5	579	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
580	—	—	1	Stück	Rad —	—	580	Soest	„	
581	—	—	1	Pack	6 hölzerne Rahmen —	5	581	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
582	—	—	1	—	eis. Rahmen (Gestell) m. je 2 Rädern u. Ketten —	—	582	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
583	—	—	1	—	Reh —	18,5	583	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	für 10.50 M verkauft.
584	—	—	1	Reisekorb	leer —	6	584	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
585	—	—	1	—	Riemscheibe —	13	585	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
586	—	—	1	Kollo	hölz. Riemscheibe —	6	586	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
587	—	—	1	—	eisernes Rohr —	35	587	Hohenstein Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	entladen aus Wagen 53511 Esn.
588	—	—	100	Stück	eis. Rohre —	—	588	Soest	K. E.-D. Cassel	
589	—	—	1	—	eis. Rohr mit Flansche	28	589	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
590	—	—	1	Bund	4 gusseis. Rohre —	10	590	Aachen	„	
591	—	—	1	Wagen	gusseis. Röhren —	—	591	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	Brsl. 54901.
592	—	—	1	Kollo	23 Stück Rohrklammern	3	592	Stolp	K. E.-D. Danzig	
593	—	—	1	—	Rohrschraubstock —	76	593	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	Fischel Niemes Böhmen.
594	—	—	2	Pack	Rohrstühle —	21	594	Altona	K. E.-D. Altona	
595	—	—	2	Kolli	je 25 Stück hölzerne Rollen	7	595	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
596	—	—	1	—	gusseis. Roststab —	8,5	596	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
597	—	—	2	—	Roststäbe —	3,5	597	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
598	—	—	1	Pack	Rouleauxstangen —	11	598	Breslau O. S.	K. E.-D Breslau	
599	—	—	1	Stange	Rundeisen —	30	599	Kamenz i. Sa.	Sächsische Stsb.	5,5 m lg., 30 mm st.
600	—	—	1	„	Rundstahl —	20	600	Markranstädt	K. E.-D. Halle a/S.	5,25 m lg., 25 mm st.
601	—	—	1	Pack	leere Säcke —	16	601	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	
602	—	—	1	Sack	l. Säcke —	6	602	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
603	—	—	1	„	leere Säcke —	20,5	603	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
604	—	—	8		leere Säcke —	11	604	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
605	—	—	1	Ballen	Säcke —	6	605	Detmold	K. E.-D. Hannover	
606	—	—	1	—	Schiebkarre —	37	606	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
607	—	—	1	Paar	Schuhe mit Holzsohlen	2	607	Heidelberg	Badische Stsb.	
608	—	—	1	—	Schrankaufsatz —	—	608	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
609	—	—	1	Kiste	eis. Schrauben —	—	609	Gera Eilg.	K. E.-D. Erfurt	
610	—	—	1	Pack	Schraubenschlüssel	—	610	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
611	—	—	1	„	eis. Schraubzwinge	4	611	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
612	—	—	1	—	grünes Schutzblech	—	612	Duisburg	K. E.-D. Essen	
613	—	—	1	Kolli	Schwungrad —	9	613	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
614	—	—	4	Stück	eis. Signaltheile —	23	614	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
615	—	—	1	Säckchen	Soldatenwäsche —	4	615	Mannheim	Badische Stsb.	Gepäck.
616	—	—	1	Bund	Spalierlatten —	18	616	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
617	—	—	1	—	eiserner Spaten —	2,25	617	Niederhone	„	
618	—	—	1	Pack	11 Spaten u. 3 Stiele	26	618	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
619	—	—	1	—	Spielwagen —	3	619	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
620	—	—	1	—	Spitzhacke —	—	620	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
621	—	—	1	Wagen	Stabeisen —	—	621	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	Wagen Elb. 19808.
622	—	—	2	Stangen	Stahl —	75	622	Güterabfertigung Bingerbrück	Direktion Mainz	
623	—	—	7	„	Stahl —	56	623	Spandau	K. E.-D. Berlin	
624	—	—	2	„	Stahl —	44	624	Marburg	K. E.-D. Cassel	
625	—	—	1	Stange	Stahl —	9,5	625	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
626	—	—	1	Bund	Stahlstangen —	23	626	Detmold	„	
627	—	—	1	„	Stahlstangen —	33	627	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
628	—	—	1	Sack	alte Stiefel u. Säcke	22	628	Solingen	„	
629	—	—	1	Bund	Stricke —	2	629	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
630	—	—	1	Korb	leere Strohhülsen —	2	630	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
631	—	—	1	Bund	Strohhülsen —	14	631	Bremen H.	„	
632	—	—	1	—	Strohsack —	15	632	„	„	
633	—	—	34	—	Stützen u. Bretter —	—	633	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
634	—	—	1	Rolle	Tapeten —	15	634	Aachen	K. E.-D. Köln	
635	—	—	1	—	Tau, 12 m lang —	—	635	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
636	—	—	1	Wagen	Theile von Telegraphenanlagen	—	636	Duisbg. Haf.	K. E.-D. Essen	Brsl. 15428.
637	—	—	6	—	eis. Thürverzierungen	—	637	Schalke	„	
638	—	—	1	—	Tisch —	20	638	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
639	—	—	1	—	lackirter Tisch —	—	639	Herne	K. E.-D. Essen	
640	—	—	1	—	polirter Tisch —	—	640	Bottrop Süd	„	
641	—	—	1	Bl.	Torfstreu —	122	641	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
642	—	—	1	—	eis. Träger —	200	642	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
643	—	—	2	—	eis. Träger, 8 cm hoch, 5 m lang	60	643	Stolp	K. E.-D. Danzig	
644	—	—	1	—	Trittleiter —	6	644	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
645	—	—	1	Kiste	Umzugsgut —	40	645	Cleve	K. E.-D. Köln	
646	—	—	1 1	— —	Unterrock — schwarze Schürze —	—	646	Wilhelmsburg	K. E-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
647	—	—	1	—	Viehgitter —	—	647	Neuss	K. E.-D. Köln	
648	—	—	1	—	Vorsatzgitter —	—	648	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
649	—	—	1	—	Wagenachse —	—	649	U.=Wattenscheid	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 68771.
650	—	—	1	Pack	vernickelte Wandeisen etc.	3	650	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
651	—	—	1	„	Waschschwämme —	—	651	Altena	„	
652	—	—	1	Weidenkorb	leer —	3	652	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
653	—	—	1	Bund	5 Weidenkörbe —	10	653	Mannheim	Badische Stsb.	Gepäck.
654	—	—	1	Sack	Weizen —	26 5	654	Calbe Stadt	K. E.-D. Magdeburg	
655	—	—	1	Kollo	4 Stück Wienerstühle	15	655	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
656	schwarz	—	1	Stück	Winkeleisen, schwarz lackirt; 1 80 m lg., Schenkel 4,5 cm breit	5	656	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
657	—	—	1	Kiste	fr. Wurst —	16	657	Dahlbruch	K. E.-D. Elberfeld	
658	—	—	1	—	Zahnrad —	—	658	Wanne	K. E.-D. Essen	
659	—	—	4	—	kleine Zahnräder —	8	659	Rodach	K. E-D. Erfurt	
660	—	—	1	Wagen	Ziegeln —	—	660	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	Essen 55902.
661	—	—	1	Sack	Zeltsegel —	20	661	Lensahn	K. E.-D. Altona	
662	—	—	1	Wagen	Ziegelsteine —	—	662	Herne	K. E.-D. Essen	Essen 64906.
663	—	—	1	—	Zinkascheimer —	5	663	Wanne	„	
664	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	10	664	Krefeld	K. E.-D. Köln	
665	—	—	1	Pack	Zinnpumpen —	12	665	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
666	—	—	100	Sack	Zucker —	—	666	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
667	—	—	1	Kiste	Zuckerwaaren —	52	667	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	11700	1	Schachtel	Aepfelscheiben —	1,5	1	Kosten	K. E.-D. Posen	
2	A R	—	1	Verschlag	Eisentheile —	43	2	Posen	„	
3	D C	21	1	—	Richtbrett, ca. 6 m lang	—	3	„	„	
4	E H	401	1	Kollo	2 Kisten künstliche Blumen	9	4	„	„	
5	J B	12	1	Koffer	Stärke —	$62^3/_4$	5	„	„	
6	K	—	1	—	eiserner Maschinentheil	4	6	„	„	
7	L W	3084	1	Fass	Wein —	32	7	Ostrowo	„	
8	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	16	8	Posen	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 6. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 23. Berlin, am 12. Dezember 1900. Jahrgang 1900

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	Aschkasten —	2	1	Metz	Reichsbahn	
2	A	208	1	Kiste	leer —	17	2	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
3	A	13330	1	Verschlag	Fahrrad —	27	3	Rudzinitz	K. E.-D. Kattowitz	Berlin Anh.
4	A (weiss)	4	8	Stück	Pflugschaare —	24	4	Norden	K. E.-D. Münster	
5	A A	101	1	Pack	Papier —	42,5	5	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	A B	2325	1	Sack	leere Säcke —	7	6	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
7	A C H	1296	1	Ballen	Eisenwaaren —	62	7	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
8	A D C	17	1	Verschlag	— —	165	8	Strassburg	Reichsbahn	
9	A F	—	1	Sack	Erbsen —	93	9	Klein-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
10	A G	5979	1	Korb	Gemüse —	13	10	Wiesau	Bayerische Stsb.	
11	A G	—	1	Fass	Heringe —	150	11	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
12	A H	8	1	Pack	— —	37	12	Altona	K. E.-D. Altona	
13	A J	4861	1	Kiste	Waschpulver —	39	13	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	A K	3	1	Sack	Kartoffeln —	50	14	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
15	A K	3530	1	Kiste	Papier —	60	15	München Centr.	Bayerische Stsb.	
16	A L	4402	1	Fass	leer —	18	16	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
17	A O	9071 a	1	Pack	Schrenzdüten —	22	17	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
18	A P	37/8	2	Kolli	5 Körbe ger. Fische	26	18	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
19	A R	1126	1	Korb	Aepfel —	35	19	Hameln	K. E.-D. Hannover	
20	A S	1	1	Fass	Weisswein —	30	20	Pirna	Sächsische Stsb.	
21	A V	510	1	Kiste	leer —	15	21	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
22	A W	493	1	„	leer —	41	22	München-Mittersendling	Bayerische Stsb.	
23	A W	1/3	3	Säcke	Kartoffeln —	129	23	Westend	K. E.-D. Berlin	
24	A Z	19	1	Sack	Kartoffeln —	27	24	Oldenburg	Gr. E.-D. Oldenburg	
25	B	2	1	Fass	Seife —	59	25	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
26	B	5	1	Kiste	gefüllt —	10	26	Kl.-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
27	B	—	2	Bund	Besen —	50	27	Heidesheim	Direktion Mainz	
28	B	—	1	Kollo	Pflugschaar —	2	28	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
29	B	III	1	Kiste	leer —	17	29	Münster	K. E.-D Münster	
30	B	—	2	—	Ofenrohre —	13	30	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
31	B	1	1	Fass	gefüllt —	135	31	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
32	weiss B	—	1	—	gusseis. Feuertopf —	24	32	Lengerich W.	K. E.-D. Münster	beschr. (auf Zettelchen) Lengerich.
33	B	—	1	Fässchen	Fische —	11	33	Dresden N.	Sächsische Stsb.	Dresden beschr.
34	B B	4782	1	Kiste	Aepfel —	85	34	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	verkauft.
35	B C F	17302	1	Fass	Biskuits —	—	35	Herford	K. E.-D. Hannover	
36	B F	8397	1	Kiste	— —	59	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	B H	189	1	Kübel	Seife oder Schmalz —	45	37	Dransfeld	K. E.-D. Cassel	
38	B S	54	1	Rolle	Blei —	106	38	Pforzheim	Badische Stsb.	
39	B / S S	30, 78, 150, 150	1	—	Eisen- oder Stahlplatte	—	39	Duisburg	K. E.-D. Essen	
40	B & S	44431	1	Kiste	Seife —	30	40	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	B Z	23	1	Bund	Eisen —	7,5	41	Strassburg	Reichsbahn	
42	C A B	1656	1	Kiste	Konserven —	57	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
43	C B	2604	1	Korb	Schuhwaaren —	34,2	43	Dierlnghausen	K. E.-D. Elberfeld	
44	C D	—	2	—	Ofentheile —	20	44	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
45	C E	44	1	Korb	Kleider —	17	45	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
46	C G	19	1	Sack	Stechlaub —	9,5	46	Dessau	K. E.-D Halle a/S.	
47	C H	27	1	Kiste	Flaschen —	33	47	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
48	C H	53	1	Korb	leer —	3,5	48	Weener	Gr. E.-D. Oldenburg	v. Frankfurt a/M. bez.
49	C K C	1605	1	Kiste	leer —	20	49	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
50	C M	29	1	Korb	leer —	2	50	Herdecke-Vorhalle	K. E.-D. Elberfeld	
51	C N	1	1	Ballen	Wollabfall —	132	51	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	Dochtfaden.
52	C S F & Co.	6023	1	Kiste	l. Flaschen —	7	52	Wickrath	K. E.-D. Cöln	
53	C V Co.	—	1	„	? —	68	53	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
54	C W	334	1	—	leeres, gebrauchtes Petroleumfass	40	54	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
55	C Z	1	1	Reisekorb	anschein. Kleidungsstücke	23	55	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
56	C Z	2	1	Sack	Marktnetze u. Taschen		56			
57	D	—	1	Gestell	Eisen mit Stroh umwickelt	5	57	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
58	D	75545	1	Korbflasche	? —	38	58	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
59	D	6	2	Säcke	Lederabfälle —	75	59	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	D H	10662	1	Pack	Papier —	—	60	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
61	P S	8883	1	Ballen	Gewebe —	137	61	Liblar	K. E.-D. Cöln	
62	E	1/5	5	Pack	Säcke —	130	62	Duisburg	K. E.-D. Essen	
63	E	—	2	—	Dachfensterrahmen	—	63	Hanau O.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	E	191	1	—	grosses leeres Weinfass	78	64	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
65	E A N	25824	1	—	Kinderspielwagen —	2	65	Caternberg S.	K. E.-D. Essen	
66	E B	17	1	Ballot	? —	12	66	Zittau	Sächsische Stsb.	
67	E G	1	1	Koffer	Kleider —	35	67	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
68	E G L	7169	1	Kiste	Lampenschirme —	10	68	Offenburg	Badische Stsb.	
69	E H	—	1	Tafel	Wellblech —	14	69	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
70	E K	1	1	—	Lattenverschlag —	55	70	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
71	E K	12527	1	Kiste	leer —	101	71	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
72	El	6985	1	Wagen	Würfelkohlen —	—	72	Bischdorf	K. E.-D. Königsberg	5
73	E L	II	1	Kollo	Eisentheile —	—	73	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	E M	—	2	—	Petroleumfässer —	79	74	Nimkau	K. E.-D. Breslau	
75	E P	—	3	—	Ofentheile —	30	75	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
76	E P	10	1	Sack	Kartoffeln —	50	76	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Gel oder Gol ...— (Stat. Honne unleserlich).
77	E R	3341	1	Fass	? —	43	77	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
78	E S	27	1	„	Weintrauben —	29	78	Ortelsburg	K. E.-D. Königsberg	
79	E S	—	1	Oelkanne	leer —	5,5	79	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
80	E S	5964	1	Kiste	Seife —	12	80	Buer	K. E.-D. Essen	
81	E T	110	1	„	leer —	5,5	81	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
82	E W	32	1	Pack	2 leere Körbe —	10,5	82	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
83	F	8175	1	„	Springfedern —	26	83	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
84	F	6	1	Stück	gebogenes Ofenrohr mit Klappe	0,5	84	Beetzendorf	K. E.-D. Magdeburg	
85	F	3257	1	Kiste	? —	—	85	Dülmen Stbf.	K. E.-D. Münster	Coesfeld nach Münster.
86	J B / J L	5084 / 1316	1	Kiste	leer —	93	86	Westend	K. E.-D. Berlin	
87	F B C	13662	1	Stab	Stahl —	50	87	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
88	F C M	120	1	Kiste	Obst —	25	88	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
89	F E v S	—	1	Rolle	Tapetenpapier —	41,5	89	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
90	F F	12	1	Fass	leer —	115	90	Heidelberg	Badische Stsb.	
91	F F	291	1	Stab	Stahl —	43	91	Appenweier	„	
92	F G & C	5	1	Sack	Isolirmasse —	50	92	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
93	F H	2	1	Korb	anschein. Packstroh	15	93	Elze	K. E.-D. Hannover	
94	F H	1/4	4	Säcke	gebrauchte Firmensäcke	185	94	Sarstedt	„	
95	F N C	101	1	Kiste	? —	89	95	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	bkl.ab Ilmenau.
96	F P	396	1	„	Eisenw. (Roste) —	63	96	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	beschr.: München.
97	F P	150	1	Sack	Kartoffeln —	76	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Scherzfeld / Hamburg.
98	F P	5614	1	Kiste	Gummiringe —	28	98	Frankfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	F R	18768	1	„	Butter —	24	99	Frkfrt. a/M. H.G.B.	„	
100	F R	76	1	Stück	Eisen —	17	100	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
101	F W	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	101	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
102	F W	615	1	Fass	ansch. Fleischwaaren	145	102	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
103	F W B	7697	1	Kiste	el. Material —	22	103	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
104	F W S	2999	1	„	? —	114	104	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
105	G	11	1	Pack	Kartoffeln —	50	105	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	G	3	1	Korb	Kleider —	42	106	Neunkirchen Reg.-Bez. Arnsberg	„	
107	G	—	10	—	Schaufeln mit Holzstielen	20	107	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
108	G	15	1	Korb	— —	37,5	108	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	
109	G A	7157	1	Kiste	Eisenwaaren —	12	109	Mühlhausen	Badische Stsb.	
110	G A W	9307	1	„	leer —	5	110	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
111	G B	6315	1	Sack	gefüllt —	—	111	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Hamburg.
112	G B	III	1	Pack	alte Säcke —	27	112	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
113	G B C	—	12	Bürden	Rundstahl —	473	113	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
114	G B	6204 / 40205	2	Kisten	Holzwaaren —	57	114	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
115	G B C gelber Strich	608	1	Stange	Stahl —	10	115	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
116	G B / F Z	—	2	Säcke	Kartoffeln —	100	116	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
117	G C E W	—	1	Paar	gusseis. Räder mit Achse	48	117	Lage	K. E.-D. Hannover	
118	G & Co	8711	1	Kiste	Packstroh —	80	118	Hannover N.	„	
119	G & E	1	1	Korb	gefüllt —	16	119	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
120	G E C	3632	1	Kiste	Lampen —	85	120	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
121	G F	1521	1	Pack	alte Säcke —	36	121	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
122	G F	236	1	Kiste	Marmor —	6	122	Karlsruhe Rangirbf.	Badische Stsb.	
123	G G / T H / (russ. Buchstaben, die sehr unleserlich sind)	12 / 7780	1	Holzfass mit roth gestrichenen Böden	anscheinend Oel —	203	123	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
124	G G	—	1	Sack	getrocknete Pflaumen	51	124	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
125	G H	9	1	„	Kartoffeln —	31	125	Neumünster	K. E.-D. Altona	
126	G H	6039	1	Fass	Leinöl —	200	126	Kolmar i/P.	K. E.- D. Bromberg	
127	G K	2112	1	„	Eisenwaaren —	240	127	Camburg	K. E.-D. Erfurt	
128	G L	7255	1	Kiste	ansch. Brauerpech —	218	128	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
129	G M	43714	1	Eimer	Senf —	16	129	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
130	G M	3693	1	Kanne	Salatöl —	26	130	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
131	G O E	83	1	—	Kette, 8 m lg. —	—	131	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
132	G O E	83	1	—	Kette, 8 m l. —	—	132	„	„	
133	G P	14683	1	Kiste	4 Pack Reisstärke (Germania)	12	133	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
134	G S	1674	1	„	? —	12	134	Schalke	K. E.-D. Essen	
135	G S	74692	1	„	anscheinend Zuckerw.	39	135	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	G Sch	12467	1	Bierfass	leer —	25	136	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
137	G T	45	1	Bund	ger. Fische —	30	137	München Centr.	Bayerische Stsb.	
138	G T	640	2	Pack	4 Stühle —	16	138	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
139	G W D	7643	1	Kiste	? —	184	139	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	Dessau-Tarnowitz.
140	H	1	1	Kollo *)	lebende Bäume —	14	140	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	*) in Strohumhüllung.
141	H	931	1	Ballen	anscheinend Blechwaare	18	141	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
142	H	12	1	—	eis. Bettstelle —	42	142	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
143	H	2891	1	Kiste	? —	37	143	Recklinghausen	„	
144	H	—	3	—	eiserne Kohlenkasten	22	144	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
145	H	10/12	3	Säcke	Kartoffeln u. Zwiebeln	150	145	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
146	H	—	6	—	Flossrinnentheile aus Guss	68	146	Reinheim	Direktion Mainz	
147	H	4	1	Pack	Cigarren —	9	147	Ulm	Württemberg. Stsb.	Marke Florida.
148	H A	228	1	Kiste	leer —	20	148	Berlin	K. E.-D. Berlin	
149	H B	147	1	Fass	Caviar —	55	149	Berlin H. u. L.	„	bezettelt: Hamburg-Sternschanze.
150	H B S	76	1	„	Schmieröl —	183	150	Buchsweiler	Reichsbahn	
151	H C	2095	1	„	? —	195	151	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
152	H D	804	1	—	Puppenwagen —	4	152	Dortmund K. M	K. E.-D. Essen	
153	H E	9199	1	Kiste	leer —	11	153	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	
154	H E / H	—	1	Pack	6 alte Gemüsekörbe	50	154	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
155	H F	273	4	„	Radreifen —	—	155	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
156	H G	187	1	Ballot	? —	42	156	Eberbach	Badische Stsb.	
157	H G	34956	1	Kiste	leer —	26	157	Esch	Wilhelm-Luxemburg	
158	H H	2284	1	Kb.	Eisenwaaren —	20	158	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
159	H H	1677/88	19	Kolli	Papier in Rollen —	665	159	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
160	H J	1554	1	Kiste	Cigarren —	62	160	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
161	H J S	30283	1	Ballen	Korkstöpsel —	19	161	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
162	H L	—	1	Fass	Heringe —	48	162	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
163	H P	4797	1	Kiste	leer —	17	163	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
164	H R	437	1	Verschlag	Stein —	22	164	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
165	H R	1	1	Kollo	Zeichenbretter —	18	165	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
166	H S	—	1	Fass	leer —	10	166	Kempten	Bayerische Stsb.	
167	H S	24	1	Sack	Kleider —	52	167	Altenessen	K. E.-D. Essen	
168	H S	144 / 52	1	—	eisernes Fass	250	168	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	H S	6074	1	Bd.	Blecheimer —	—	169	Flensburg	K. E.-D. Altona	
170	H S	28280	1	Fass	leer —	23	170	Heidelberg	Badische Stsb.	
171	H S	2192	1	—	Klappstuhl —	12	171	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
172	H W	I	1	Kiste	1 Kanne Firniss —	11	172	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
173	H W	12	1	Kollo	Sophagestell —	13	173	Frkfrt. a/M. H.G.B.	K. E.-D. Frankfrt. a/M.	
174	J B	1384	1	Ballen	Wollschuhe —	35	174	Frankfurt a/M. H.	„	
175	J C / C W / —	950 / 972 / 2235	3	Kisten	leer —	44	175	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
176	J F	4507	1	Pack	Schulränzel —	4	176	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
177	J F	311	1	Kiste	Patentzangen —	—	177	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
178	J H Z	13061	1	„	Pianino —	446	178	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
179	J L	1349	1	„	? —	98	179	Klein-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
180	J L	10397	1	„	leer —	67	180	Westend	K. E.-D. Berlin	
181	J M	139 / 63	2	Ballons	gefüllt —	75 / 65	181	Basel	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
182	J N	3073	1	Kübel	Wagenfett	—	18	182	Freiburg	Badische Stsb.	
183	J P	—	1	Sack	Kartoffeln	—	63	183	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
184	J R	—	4	Säcke	Kartoffeln	—	255	184	Landshut	Bayerische Stsb.	
185	J R	1	1	Koffer	—	—	49	185	Spandau	K. E.-D. Berlin	
186	J S	1379	1	Kiste	Manufakturwaaren	—	230	186	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
187	J S	—	1	Tafel	Blech	—	28	187	Radolfzell	Badische Stsb.	
188	K	—	25	Pack	100 Spahnkörbe	—	—	188	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
189	K	12	1	Ballen	Nessel	—	20	189	Münster	K. E.-D. Münster	
190	K	1567	1	Pack	Papier	—	12	190	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
191	K	742	1	„	Sägeblätter	—	8	191	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
192	K oder R	742	1	„	Sägeblätter	—	8	192	Leipzig II	„	
193	K A	1	1	„	Feuereimer	—	3	193	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
194	K E	718	1	Ballen	Putzwolle	—	248	194	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
195	K G	1159	1	Pack	Treppendocken	—	4	195	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
196	K H	1	1	Kiste	Maschinentheil	—	732	196	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	beschr.: Limoges-Montjovis.
197	K K St B	—	2	—	Vorsatzbretter	—	—	197	Münsterberg	„	
198	K L P	27 625 382 393	1	Fass	Eisenwaaren	—	394	198	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
199	K N oder T K	622 12	1	—	Verschlag, leer	—	42	199	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
200	K N	420	1	Kiste	Rosinen	—	11	200	Kettwig	K. E.-D. Essen	
201	K P	3135	1	Packet in grauem Papier	—	—	35	201	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	bezettelt: v. Halle a/S. 9/11.
202	K & S	7589	1	Kiste	Ständer	—	16	202	München Centr.	Bayerische Stsb.	
203	K W	16055	1	„	Damenmäntel	—	—	203	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
204	K W O	16670	1	„	Ausfuhrgut	—	41	204	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	Empfangsstation Belfort.
205	L	131	1	Pack	Säcke	—	25	205	Diedenhofen	Reichsbahn	
206	L	95	1	—	Nachtschränkchen	—	12	206	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
207	L	—	1	—	Eisenrohr	—	8	207	Düsseldorf-Bilk	„	
208	L	—	1	unverp.	Flacheisen	—	19	208	Rheine	K. E.-D. Münster	
209	L B	1302 470	2	Fässer	—	—	—	209	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
210	L B	2944	1	Kiste	leer	—	22	210	Münster	K. E.-D. Münster	
211	L C	2800	1	„	leer	—	35	211	Westend	K. E.-D. Berlin	
212	L C	495	1	Fass	Schmalz	—	—	212	Heldrungen	K. E.-D. Erfurt	
213	L C	1120	1	Kiste	Glaswaaren	—	60	213	Mülhausen N.	Reichsbahn	
214	L F	10062	1	„	Käse	—	32	214	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
215	L H	8012	1	„	wollene Decken	—	42	215	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
216	L J C	6476	1	Ballen	Strickjacken	—	29	216	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
217	L K	3606	1	Kiste	?	—	50	217	Zittau	Sächsische Stsb.	
218	L L	8	1	Korb	Aepfel	—	52,5	218	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
219	L L Co.	284	1	Ballen	Baumwollwaaren	—	64	219	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
220	L M	14806	1	Kiste	Aepfel	—	21	220	Lauscha S.-M.	K. E.-D. Erfurt	
221	L M G	9382	1	„	Musikinstrumente	—	34	221	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
222	L R	9076	1	„	gefüllt, geschnürt und gesiegelt		?	222	Plagw.-Lind.	Sächsische Stsb.	beschrieben Berlin.
223	L R	6059a	1	Bund	2 Lampenkugeln	—	7	223	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr.: Tarmstedt.
224	L R	16829	1	Kiste	Käse	—	40	224	Harburg U. E.	K. E.-D. Altona	
225	L S O	3	13	Stück	kleine Pflugeisen	—	29	225			
226	L S O	3881	1	„	kleines Pflugeisen	—	3	226	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
227	S E H	1519	1	„	kleines Pflugeisen	—	2	227			
228	L W	106	1	—	Hopfenbüchse, leer	—	81	228	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
229	L W	—	1	Kiste	?	—	27	229	Colmar	Reichsbahn	
230	L W F (Pierrepont)	10	1	„	Wollwaaren	—	42	230	Klein-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
231	M	—	6	Kisten	Käse	—	—	231	Altona	K. E.-D. Altona	
232	M	1740	1	Sack	?	—	84	232	Mülhausen N.	Reichsbahn	
233	M	29	1	Ballen	Manufakturwaaren	—	30	233	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
234	M C	698	1	Ballot	Wollwaaren	—	21	234	München Centr.	Bayerische Stsb.	
235	M	17625	1	Kiste	Teigwaaren	—	24	235	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
236	M	15	1	Kollo	eis. Kugeln	—	15	236	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
237	M	870	1	Ballen	Leinewand	—	103	237	Frkfrt. a/M. H.	„	
238	M	4489	1	Kiste	Butter	—	30	238	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
239	M	—	1	Fass	?	—	36	239	Soest	K. E.-D. Cassel	beschrieben: Dortmund.
240	M B	305	1	Kiste	—	—	61	240	Altona	K. E.-D. Altona	beschrieben: Scheveningen.
241	M D	—	1	Kistchen	Rosinen	—	7	241	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
242	M G	698	1	Ballot	Baumwollwaaren	—	21	242	Neuulm	Bayerische Stsb.	
243	M J	17802	1	Kiste	Christbaumschmuck	—	33,5	243	Chemnitz	Sächsische Stsb.	beschr.: Chemnitz.
244	M J	17802	1	„	Christbaumschmuck	—	33,5	244		„	
245	M J	46	1	Kanne	leer	—	3,5	245	Mehlem	K. E.-D. Cöln	
246	M K	11764/1	1	Verschlag	Paneelbrett	—	16	246	Westend	K. E.-D. Berlin	
247	M L M	555	1	Pack	Schiefertafeln	—	30	247	Geseke	K. E. D. Cassel	
248	M M	4054	1	Kiste	Champagner	—	70	248	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
249	M M	1	1	Schliesskorb	?	—	—	249	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
250	M R	77	1	Bll.	—	—	71	250	Altona	K. E.-D. Altona	bezettelt: Anhalt-Elbe.
251	N	96	1	Fass	Petroleum oder Oel		257	251	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
252	N	3	1	Pack	2 alte Ofendeckel	—	—	252	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
253	N M	2179/80	2	Ballen	Wollabfälle	—	52	253	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
254	N P	36	1	Korbflasche	leer	—	—	254	Aldenhoven	K. E.-D. Cöln	bezettelt: Weissenburg / Hamburg.
255	Nr.	1/4	4	Säcke	—	—	15	255	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
256	O	117/118	2	Kisten	Käse	—	10	256	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
257	O D	11432	1	Kiste	?	—	17	257	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	Zollblei Herbesthal.
258	O L	—	1	Sack	Kartoffeln	—	100	258	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
259	O R	2085	1	Kiste	gefüllt	—	10	259	Achern	Badische Stsb.	
260	O & R	3916	1	„	Galanteriewaaren	—	—	260	Altenkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
261	P	I	1	Korb	Kleider	—	24,5	261	Bamberg	Bayerische Stsb.	
262	P	93	1	Sack	Pflaumen	—	60	262	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
263	P C	—	1	„	Nüsse	—	49?	263	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
264	P D	166/18	1	Pack	Eisenwaaren	—	9	264	Hagen Eilgut	K. E.-D. Elberfeld	
265	P G	114	1	Fass	Rüböl	—	213	265	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
266	P M	1/2	1	Kiste	Verbandwatte	—	14	266	Münster a/N.	Württemberg. Stsb.	
267	P O	115/6	2	„	gefüllt	—	395	267	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
268	P P	2015	1	„	gefüllt	—	96	268	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
269	P S	8950 / 9071	2	Pack	Schrenzdüten	—	44 / 20	269	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
270	P W	—	1	Korb	Aepfel	—	53	270	Hagen Eilgut	„	verkauft.
271	R	5523	1	Bl.	—	—	—	271	Altona	K. E.-D. Altona	bezettelt: M. Gladbach / Harseburg.
272	R	I	1	Korb	Aepfel	—	20	272	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
273	R	2490	1	Ballen	Kleider	—	50	273	Langenselbold	„	
274	R	827	1	Rolle	Leder	—	23	274	Hofheim	„	
275	R A S	32762	1	Kollo	Maschinentheil	—	33	275	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
276	R / B C	12 Hannover u. / 1832 Weimar	1	Korb	leere alte Blechkannen		7	276	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
277	R & Co.	10013	1	Kiste	?	—	17	277	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
278	R & C	341	1	„	Glasglocken	—	28	278	München Centr.	Bayerische Stsb.	Leipzig-Schleussig beschr.
279	R F	2864	1	„	leer	—	22	279	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
280	R G	2224	1	„	leer	—	20	280	Berlin	K. E.-D. Berlin	
281	R / H	60 / 1	1	Fass	Rüböl	—	196	281	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
282	R K	—	1	Koffer	leer	—	40	282	Berlin	K. E.-D. Berlin	bezettelt: Hildesheim / Berlin.
283	R L	2743	1	Fass	leer	—	80	283	O'Lahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	11 D R 1898 73. 338 Ltr.
284	R L	1871	1	Kiste	?	—	—	284	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	beschr.: Zarizyn.
285	Rm	5560	1	—	Wagendecke	—	—	285	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
286	R M	72952	1	Kiste	leer	—	12	286	Berlin, Ahg.	K. E.-D. Berlin	
287	R M B	4	1	Korb	Obst	—	16	287	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
288	R N	1	1	Kiste	Schwefel u. Streichhölzer		13	288	Meppen	K. E.-D. Münster	
289	R S	73649	1	„	Zündhölzer	—	17	289	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
290	S	—	3	Ringe	Bronzedraht	—	75	290	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
291	S	I/II	2	Sack	Kartoffeln	—	108	291	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
292	S	3706	2	Ballen	Schweineborsten	—	49	292	Lage	K. E.-D. Hannover	
293	S	—	1	—	gusseis. Cylinder	—	3	293	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
294	S	—	1	Korbflasche	leer	—	—	294	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
295	S	—	1	Blechkanne	leer	—	4	295	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
296	S A	6	1	Sack	Kartoffeln	—	39	296	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
297	S C	732	1	Kiste	?	—	—	297	Kray Nord	„	
298	Sch	2970/71	2	Fässer	Terpentinöl	—	375	298	Münden i/H.	K. E.-D. Cassel	
299	S E	—	1	Kollo	eis. Rohr	—	28	299	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
300	S F	2140	1	Kiste	Sack u. Feilen	—	20	300	München Centr.	Bayerische Stsb.	
301	S G	3115/19	5	Kistchen	Feigen	—	50	301	Gelsenkirchen	K. E-D. Essen	
302	S G	5000	1	Ballen	Kleiderstoffe	—	15,5	302	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
303	S H	3887	1	Kiste	Weihnachtslichter	—	14,5	303	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
304	Sch K	—	1	Cylinder	Kohlensäure	—	35	304	Bitschweiler-Thann	Reichsbahn	
305	S L	5444	1	Kiste	Margarine	—	18	305	Herne	K. E.-D. Essen	
306	S L C	2673	1	—	Eisenfass, leer	—	52	306	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
307	S S	7265	1	Kiste	Pfeifenköpfe	—	20	307	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
308	S S	8246	1	„	24 Flaschen Wein	—	44	308	Soldau	K. E.-D. Danzig	in Strohhülsen.
309	S S M / —	1530 u	2	Stangen	Stahl	—	38	309	Altmünsterol	Reichsbahn	
310	S W	3220 / 3370	2	Verschl.	leer	—	74	310	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
311	T	3075	1	Bund	Stiele —	4	311	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
312	T	33	1	Pack	Kinderspielkarren —	9	312	Hattingen Rhr.	„	
313	T	637	1	Ballen	Kaffee —	60	313	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
314	T F	99, 75, 545	1	Fass	leer —	98	314	Rufach	Reichsbahn	
315	T & H	2748	1	Kiste	Chokoladewaaren —	59	315	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
316	T H	400	1	„	4 lose Maschinentheile	15	316	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	bekl. nach Enschede.
317	T V	3	1	Pack	Körbe —	15	317	Münster	„	Backnang.
318	T Z	2193	1	Fass	leer —	21	318	Dierdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
319	V	11	1	Sack	Bürstenw. —	—	319	Frkfrt. a/M. Eilgut	„	
320	V	1244	1	Pack	eis. Gardinenstangen	30	320	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
321	V B	126	1	Harrass	Glaswaaren —	95	321	Barmen	„	
322	V B	1	1	Sack	Kartoffeln —	75	322	Frintrop	K. E.-D. Essen	
323	V B	51	1	„	Linsen —	100	323	Bochum Süd	„	
324	V H B	—	1	Fass	Heringe —	10	324	Jagstfeld	Württemberg. Stsb	
325	V L	90 B	1	—	Krahnkette —	—	325	Diekirch	Wilhelm-Luxemburg	3 m lang.
326	V M	2	1	Ballen	Leder —	48	326	Detmold	K. E-D. Hannover	
327	W	—	1	Bund	10 leere Körbe —	5	327	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
328	W	—	1	Stange	Flachstahl —	17	328	Oldenburg	Gr. E-D. Oldenburg	
329	W	629	1	Ballen	Aufnehmer —	5	329	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
330	W	2023	1	—	Ausziehetisch —	30	330	Wilhelmshaven	K. E.-D. Oldenburg	
331	W	5003	1	Bll.	Manufakturw. —	18	331	Lensahn	K. E.-D. Altona	
332	**W**	12	3	Sack	Kartoffeln —	255	332	Bismarck i/W.	K. E.-D. Essen	
333	W B	—	14	„	Rehe —	196	333	Metz Eilg.	Reichsbahn	
334	W C	—	1	Kiste	leer —	24	334	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
335	W C	703	1	„	? —	30	335	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
336	W E	7232/34	3	Sack	Federn —	44	336	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
337	W E	148	1	Ballen	anscheinend Manufakturw.	28	337	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
338	W G	6867	1	„	Manufakturwaaren —	29	338	Solingen	K. E-D. Elberfeld	
339	W J S	4000	1	Pack	Eisentheil —	2	339	Hattingen Rhr.	K. E-D. Essen	
340	W L	192	1	Kiste	leer —	12	340	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
341	W L	873	8	Pack	Papier —	—	341	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
342	W P	4095	1	Kiste	optische Artikel —	20	342	U.-Wattenscheid	K. E-D. Essen	
343	W S	117	1	Stück	eis. Lampengewicht für Hängelampe	8	343	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
344	W W N	229/30	2 1	Pack Korb	Kohlenlöffel — Eisenwaaren —	—	344	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
345	Z	812	1	Bund	Stahl —	21	345	Mülhausen N.	Reichsbahn	
346	Z	36	1	„	Flacheisen —	81	346	Gerolzhofen	Bayerische Stsb.	
347	Z	2041	1	Ballen	Wollabfälle —	22,5	347	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
348	Z K	—	1	Stück	Eisenblech —	15	348	Molsheim	Reichsbahn	
349	Z M	8576	1	Kiste	Würfelzucker —	53	349	Malsch	Badische Stsb.	
350	Z R	—	3	Fass	Heringe —	145	350	Hagenau	Reichsbahn	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
351	Bentheim	673	1	—	Damenfahrrad —	—	351	Vienenburg Gepäck	K. E.-D. Braunschw.	
352	G W Berlin	6	1	—	Bettrahmen —	11	352	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
353	E. Bertram	—	1	Kiste	gefüllt —	35	353	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
354	B. Braun	I	1	Blechbüchse	leer —	3	354	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
355	Brieftauben-gesellschaft „Telegraph“	—	1	—	leerer Taubenkorb —	10	355	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
356	Cement-fabrik Stettin	—	1	Sack	Eisenwaaren, 1 Jacket, 1 Hose	16	356	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
357	Etruria	221	1	Kiste	Figur —	32	357	München Centr.	Bayerische Stsb.	
358	Moritz Frenkel Alexandrowo	—	1	Koffer	Effekten —	65	358	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
359	L. Gäbler	—	1	Korb	3 lebende Hühner —	—	359	Peine	K. E.-D. Hannover	
360	Joh. Gaertner Alzey	—	1	Sack	anscheinend Lumpen —	33	360	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
361	G. Gutt. Lössel b/Grüne	—	1	„	Umzugsgut —	49	361	Iserlohn	„	
362	Halle	19881	1	—	Vorsatzgitter —	—	362	Elberfeld	„	
363	Halle	19881	1	Stück	Vorsatzgitter —	—	363	„	„	
364	H L Halle	5701 5696	2	„	Handwagen —	27,5 12,5	364	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
365	P W T Heidorn	—	1	Kiste	leer —	7,5	365	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bezettelt Bremen / Hamburg
366	Hildebrandt	—	1	Fass	leer —	—	366	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
367	Kappen	—	1	Schliesskorb	— —	42	367	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
368	A. N. Kirchberg	20	1	Kollo in Sackleinwand	1 Stück grüner Lodenstoff u. 1 Stück graublauer Wollstoff	26	368	Güldenboden	K. E.-D. Königsberg	
369	Paul Klemm	119	1	—	Wagendecke —	—	369	Hof	Bayerische Stsb.	
370	Kohlen-Syndikat	4990	1	Cylinder	leer —	—	370	Hoenningen	K. E.-D. Cöln	
371	Maiss Katscher	272	1	Fass	leer, gebraucht —	?	371	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
372	Mohra	635350	3	Kübel	Butter —	56,5	372	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
373	Brüder Müller	1–5	5	Sack	Maiskeim-Melasse —	250	373	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
374	Nienbauer, Hainbach	—	1	„	Kartoffeln —	62	374	Nürnberg Centralbhf.	Bayerische Stsb.	
375	C. N. Neubrück	117/120	4	Kisten	Konserven —	240	375	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
376	Paul Pferr	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	376	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
377	Plunder	—	1	Fass	leer —	40	377	Friedland i./Schl.	K. E.-D. Breslau	
378	Salzwerk Thiederhall i./Thiede	—	2	Sack	Säcke —	22	378	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
379	Sammetreuther	—	2	Pack	leere Säcke —	10	379	Schwabach	Bayerische Stsb.	
380	M. Schleifer	—	1	Kiste	leer —	11	380	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	Ratibor-Berlin Schles.
381	G. Schnm	—	2	Sack	leere Säcke —	30	381	Hof	Sächsische Stsb.	
382	Kalkwerk Schnlz	—	11	Pack	leere Säcke —	110	382	Duisburg	K. E.-D. Essen	
383	St Croix	—	1	Ballen	? —	80	383	Mülhausen N.	Reichsbahn	
384	F. C. Stettin	є	1	Pack	leere Cementsäcke (Fritz Cohn gez.)	21	384	Berlin, Ahg.	K. E.-D. Berlin	
385	Heinrich Strubel	—	1	—	Wagendecke —	—	385	Güterabf. Alzey	Direktion Mainz	bezettelt: Westhofen.
386	Tabori Carlo	—	1	Kiste	Todtenkranz —	?	386	Esch	Wilh. Luxemburgb.	
387	M. B. Tharau	—	1	Pack	2 Bettrahmen —	19	387	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
388	Victoria-Brauerei	—	55	Fass	leer —	—	388	Berlin Schl. Bhf.	„	
389	Vorwohle Portland Cementfabrik	—	20	Pack	gebranchte Cementsäcke	115	389	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
390	Vorwohle Portland Cementfabrik	—	1	„	gebrauchte Cementsäcke	7	390	Sangerhansen	„	
391	Vorwohle	—	1	Sack	Cement —	52,5	391	Zeitz	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.					
392	roth	I	1	—	Eisenplatte —	—	392	Bocholt	K. E.-D. Essen	
393	weiss	I	50	Stangen	Eisen —	—	393	Dortmund Süd	„	
394	roth	1	3	Bund	Eisen —	—	394	Soest	K. E.-D. Cassel	
395	Gelb	III	1	„	Rundeisen —	25	395	Delmenhorst	Gr. E.-D. Oldenburg	
396	weiss	4	1	—	eis. Roste —	2,5	396	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
397	—	38	1	Kiste	? —	50	397	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
398	—	48	1	„	Fignr aus Elfenbeinmasse	9	398	Hvidding	K. E.-D. Altona	
399	Ziffer „50“	—	1	—	defektes Ventil von Eisen und Messing	18,5	399	Hannover N.	K. E -D. Hannover	
400	—	58	2	—	eiserne Röste —	4	400	Pforzheim	Badische Stsb.	
401	—	76	2	Kisten	leer —	?	401	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
402	—	87	1	—	leere Heringstonne —	12	402	Königshütte	„	
403	—	100	1	—	Decke —	—	403	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
404	—	133	1	Kollo	2 Eisenhämmer ohne Stiele, 4 Stemmeisen	7	404	Gep. Leipzig, M.	K. E.-D. Halle a/S.	
405	—	143	1	Fass	leer —	—	405	Rgb. Rummelsbg.	K. E.-D. Berlin	
406	—	197	1	„	? —	187	406	Mülhausen N.	Reichsbahn	
407	—	205	1	Rolle	grün geripptes Papier	—	407	Güsten	K. E.-D. Magdebnrg	
408	—	244	1	—	Kuppelungsbaum —	—	408	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	7,8 m lang.
409	—	285	1	Fass	Wein —	10	409	Basel	Reichsbahn	beklebt Nordhausen-Basel.
410	—	422	1	„	Fett —	58	410	Kalteneck	Bayerische Stsb.	
411	—	743	1	—	eiserne Platte —	62	411	Bettemburg	Wilh. Luxemburgb.	
412	—	2353	1	—	Waschkessel —	6	412	Frkft. a./M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
413	—	4295	1	Kiste	Wasser —	26,5	413	Gotha	K. E.-D. Erfnrt	
414	—	48473	1	Kübel	Margarine —	19	414	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeichen vers.					
415	{ SS (im Dreieck) }	19409	1	Kiste	leer —	26	415	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
416	{ T (Dreieck) }	3937	1	„	— —	53	416	Husum M.	K. E.-D. Altona	bezettelt: Waren / Rostock.
417	{ K △ }	II	1	Sack	Kartoffeln —	52	417	Dresden-A. G.-V.	Sächsische Stsb.	
418	{ C (im Rhombus) }	7126	1	Ballen	Wollabfälle —	82	418	Leipzig I	„	
419	{ C O (Dreieck) }	{ 2492 2049 }	2	Kisten	leer —	13	419	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
420	{ CK (Dreieck) }	3527	1	Kiste	Chokolade —	22	420	Weiden	Bayerische Stsb.	
421	{ blau (Zeichen) }	—	2	Stück	{ Ofendeckel von Gusseisen }	6	421	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
422	{ BJG (Dreieck) }	111944	1	Korbflasche	? —	23	422	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
423	{ 1 N }	15663	1	Fass	Salatöl —	213,5	423	Bensheim	Main-Neckarb.	
424	G B (Dreieck)	2518	1	Kiste	leer —	20	424	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
425	schwarz	/////	8	Stück	Gussrohre —	—	425	Soest	K. E.-D. Cassel	
426	Stern	—	1	Sack	Thomasschlacke —	101	426	Emden	K. E.-D. Münster	
427	rother Strich	—	1	—	Maschinentheil —	43	427	Wolkenburg	Sächsische Stsb.	
428	rother Strich	—	1	—	starkes Gasrohr —	14,5	428	Chemnitz	„	
429	(roth) +	—	1	Kollo	Gusstheil —	4,5	429	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
430	weisser Strich	38	1	—	eiserner Rost —	3	430	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
431	{ 2 blaue Striche, 1 weisser Strich }	— / —	1 / 1	— / —	Rohr — / Rohr —	61	431	Kiel	K. E.-D. Altona	
432	/ grün	—	1	—	eis. Rohr —	8	432	Hammerstein	K. E.-D. Danzig	
433	//// weiss	—	1	—	eis. Rohr —	17	433	„	„	
434	roth X	—	5	—	{ Tafeln Blech (durchlöchert) }	270	434	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
435	/ weiss	—	1	Bund	Gasrohre —	39	435	Jastrow	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
436	—	—	1	—	Abflussrohr —	40	436	Gemünden	Bayerische Stsb.	
437	—	—	1	Korb	Aepfel —	27	437	Cassel	K. E.-D. Cassel	
438	—	—	1	„	Aepfel —	40	438	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	
439	—	—	1	{ Schliesskorb }	Aepfel —	41	439	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
440	—	—	1	Korb	Aepfel —	34	440	Freiburg	Badische Stsb.	
441	—	—	1	Sack	Aepfel —	27	441	Eilg. Berlin, Ahg.	K. E.-D. Berlin	
442	—	—	3	Block	Antimon —	10	442	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
443	—	—	1	Stück	hölz. Aufsatz —	2	443	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
444	—	—	1	—	eiserner Ausguss —	7	444	Köln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
445	—	—	1	—	kief. Bahnschwelle —	—	445	Corbetha	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
446	—	—	1	Ballon	{ gefüllt (anscheinend destillirtes Wasser) }	75	446	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
447	—	—	170	—	Baumpfähle —	—	447	Boppard	Direktion Mainz	
448	—	—	1	—	{ alte Baumscheere mit langer Stange }	—	448	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
449	—	—	1	Sack	Betten —	20	449	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
450	—	—	1	„	Betten? —	15,5	450	Danzig	K. E.-D. Danzig	
451	—	—	1	Ballen	Betten —	8	451	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
452	—	—	8	—	eis. Bettstellen —	—	452	Castrop	K. E.-D. Essen	
453	—	—	2	—	Bettstellentheile —	19	453	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
454	—	—	1	—	Bettstellenkrone —	2	454	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
455	—	—	1	Bierfass	leer, gebr. —	13	455	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
456	—	—	1	Korb	Birnen —	60	456	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
457	—	—	1	—	Bindekette —	2	457	Hagen	„	3 m lang.
458	—	—	1	Pack	polirte Blechringe —	3	458	Gera	K. E.-D. Erfurt	
459	—	—	1	Korb	Blumen und Geräthe	24	459	Münster	K. E.-D. Münster	
460	—	—	13	lose	Bretter —	—	460	Eichstedt i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
461	—	—	1	Bund	{ 20 Bretter (ca. 0,5 m lang) }	13	461	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	{ mit aufgenagelten Querhölzern.
462	—	—	5	—	Bretter —	—	462	Hamm	K. E.-D. Essen	
463	—	—	1	Sack	Brot —	47	463	Borken	„	
464	—	—	1	Kiste	Butter —	10	464	Essen H. B.	„	
465	—	—	1	Sack	Kaffee —	29	465	Wanne	„	
466	—	—	1	Kollo	{ Centrifuge mit 7 Theilen }	—	466	Jablonowo	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
467	—	—	1	Kollo	eiserne Konsole —	10	467	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
468	—	—	2	—	alte Decken —	40	468	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
469	—	—	1	Haspel	Draht —	6	469	Halbau	K. E.-D. Breslau	
470	—	—	1	Ring	verzinkter Draht —	4	470	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
471	—	—	1	Ballen	Drähte —	25	471	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
472	—	—	1	—	Drahtmatratze —	472	472	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
473	—	—	1	Ballot	Dreschzähne —	5	473	Augsburg	Bayerische Stsb.	
474	—	—	1	Pack	Docht und Nachtlichter	1	474	Gepäckabf. Worms	Direktion Mainz	bezettelt: Langmeil-Worms.
475	—	—	1	Wagen	100 Sack Düngemittel	10000	475	Tremessen	K. E. D. Bromberg	Bln. 10740.
476	—	—	1	Korb	Eier —	30	476	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
477	—	—	1 1	— —	blauemaill. grauemaill. } Eimer —	—	477	Magdeburg West	K. E.-D. Magdeburg	
478	—	—	1	—	⊥-Eisen —	1	478	Dülmen Stbhf.	K. E.-D. Münster i. W.	1,5 m lg.
479	—	—	1	Stange	Eisen, 4,5 m lg., 28 mm br., 8 mm st.	14,5	479	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	roth.
480	—	—	1	Pack	braun gestr. Stangen ⊔-Eisen	8	480	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
481	—	—	1	Ladung	U-Eisen —	—	481	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	auf Wagen Mgd. 35514.
482	—	—	1	Stück	Eisenblech —	7	482	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
483	—	—	1	—	Eisenblechplatte —	5	483	Flensburg	„	
484	—	—	1	Sack	Eisendrahtgeflecht —	62	484	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster i. W.	auf Wagen 16786, 19413, 40599 u. 91373
485	—	—	4	Ladungen	Eiseuerz —	—	485	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
486	—	—	1	Bund	Eisenhaken —	1	486	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
487	—	—	1	—	Eisenplatte —	10	487	Münster	K. E.-D. Münster i. W.	50 cm lang, 30 cm br.
488	—	—	1	Bund	3 Eisenringe —	24	488	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
489	—	—	3	Stangen	Eisenrohre —	12	489	Hagen	„	
490	—	—	1	Bund	Eisenrohr —	—	490	Horrem	K. E.-D. Cöln	
491	—	—	1	—	Eisenrohr —	7	491	Coln-Deutz	„	
492	—	—	1	—	Eisenrohr —	12	492	Cleve	„	
493	—	—	1	Bund	10 Eisenrohre —	40	493	Eilg. Ab. Dortmund	K. E.-D. Essen	
494	—	—	1	Bund	Eisenstäbe —	12	494	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
495	—	—	1	Kollo	4 gebogene Eisenstangen	6	495	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
496	—	—	1	Bund	20 ausgefalzte, dreikantige Eisenstangen von je 5 m Länge	—	496	Cassel	K. E.-D. Cassel	
497	—	—	1	Bund	10 Eisenstangen —	8	497	Ingelheim	Direktion Mainz	
498	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	41	498	Wanne	K. E.-D. Essen	
499	—	—	1	Kollo	Eisenwaaren —	2	499	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
500	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	23	500	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
501	—	—	1	—	Eisenzange —	—	501	Dormagen	K. E.-D. Cöln	
502	—	—	2	—	leb. Enten —	—	502	Eilg. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
503	—	—	1	—	Fahrrad —	15	503	Gep. Ab. Dortmund	K. E.-D. Essen	
504	—	—	1	—	Fahrrad —	14	504	Celle	K. E.-D. Hannover	
505	—	—	1	—	Fahrradtasche und Luftpumpe	—	505	Braunschweig H	K. E.-D. Magdeburg	
506	—	—	2	Fässer	leer —	14	506	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
507	—	—	15	Stück	leere Fässer —	—	507	Gorbolzum	K. E.-D. Hannover	
508	—	—	1	Sack	Feigen —	26	508	Kirchheim-Teck	Württemberg. Stsb.	
509	—	—	1	Kiste	Feile u. Schlösser —	36	509	O.-Lahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
510	—	—	1	Korb	Fische —	65	510	Löwenberg i. Schl.	K. E.-D. Breslau	verkauft.
511	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	—	511	Walldorf	K. E.-D. Erfurt	5 m lg.
512	—	—	1	Stab	Flacheisen —	—	512	Walldorf	K. E.-D. Erfurt	4,40 m lg.
513	—	—	1	Korb	Frauen-Kleidungsstücke	46	513	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
514	—	—	1	—	Fuhrwerkdecke —	—	514	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
515	—	—	1	Pack	Gabeln —	12	515	Altona	K. E.-D. Altona	
516	—	—	1	Bund	led. Galoschen —	—	516	Herne	K. E.-D. Essen	
517	—	—	1	—	hölzerne Gardinenstange	—	517	Soest	K. E.-D. Cassel	
518	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	12	518	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
519	—	—	1	Stück	Gasrohr —	8,5	519	Eilgutabf. Mainz	Direktion Mainz	
520	—	—	1	—	Gasrohr 4,40 m l. —	15	520	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
521	weiss	—	1	—	eis. Gasrohr —	10	521	Flensburg	K. E.-D. Altona	4 m lang.
522	—	—	1	Sack	Gemüse —	24	522	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	verkauft.
523	—	—	1	„	Gerste —	55,5	523	Bischofsgrün	Bayerische Stsb.	
524	—	—	1	„	gebr. Gerste —	50	524	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
525	—	—	1	—	Gewicht —	25	525	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
526	—	—	1	Blechgefäss	Glas für Goldfische —	2	526	Havelberg	K. E.-D. Altona	
527	—	—	1	—	Göpelschutzvorrichtung aus Gusseisen	3	527	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
528	—	—	1	Ladung	Grubenholz —	—	528	Dortmunderfeld	K. E.-D. Essen	auf Wagen Brsl. 43671.
529	—	—	1	—	Güterbodenkarre —	—	529	Schweidnitz Ob.	K. E.-D. Breslau	
530	—	—	1	Pack	alte Gummireifen —	34	530	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
531	—	—	1	Bund	Gurte —	14	531	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
532	—	—	1	Kollo	Gussfaçon —	8	532	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
533	—	—	1	—	Gusskasten —	7	533	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
534	—	—	1	—	Haarbesen —	—	534	Cöln-Deutz	„	
535	—	—	1	Sack	Hafer —	50	535	Augsburg	Bayerische Stsb.	
536	—	—	1	„	Hafer —	65	536	Friedensdorf	K. E.-D. Cass	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
537	—	—	1	Stab	Halbrundeisen —	6	537	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
538	—	—	1	—	brauner Handkoffer, leer	—	538	Frkfrt. a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
539	—	—	1	Pack	Handtuchleinen —	8	539	Stendal	K. E.-D. Hannover	
540	—	—	1	—	Haut —	4	540	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
541	—	—	1	—	gesalzene Haut —	32	541	Bischofsheim	Direktion Mainz	
542	—	—	1	—	vernickelte Heerdstange	—	542	Hamm	K. E.-D. Essen	
543	—	—	1	—	leb. Henne —	—	543	Eilg. Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
544	—	—	12	—	Hölzer —	4,5	544	Werl	K. E.-D Elberfeld	
545	—	—	1	Bund	Hohlglas —	12	545	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
546	—	—	1	—	Holzgestell —	2	546	Metz	Reichsbahn	
547	—	—	1	Holzkoffer	? —	48	547	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
548	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	27	548	Oppenau	Badische Stsb.	
549	—	—	1	„	Holzwaaren —	20	549	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
550	—	—	1	Kiste	Kakes (China-Waffeln)	8	550	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
551	—	—	1	—	Kamin zu einem Asphaltofen	8	551	Heidelberg	Badische Stsb.	
552	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	69	552	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
553	—	—	1	„	Kartoffeln —	38	553	Kiel	„	
554	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	554	„	„	
555	—	—	1	„	Kartoffeln —	48	555	Dobrilugk K.	K. E.-D. Halle a/S.	
556	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	154	556	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
557	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	6	557	Gleiwitz	„	
558	—	—	1	„	Kartoffeln —	21	558	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
559	—	—	1	„	Kartoffeln —	74	559	Bochum Nord	„	
560	—	—	1	„	Kartoffeln —	72	560	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
561	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	561	Elberfeld	„	verkauft.
562	—	—	2	—	eis. Kartoffelschaufeln	6	562	Iserlohn	„	
563	—	—	1	Sack	Kartoffeln u. Aepfel	17	563	Barmen-Rittershausen	„	verkauft.
564	—	—	1	„	Kartoffeln, Zwiebeln und Kohl	49	564	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
565	—	—	1	—	eiserne Kette —	—	565	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	24,7 m lang, 10 mm stark, 15×30 mm.
566	—	—	1	—	Kinderwagen —	18	566	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
567	—	—	1	Kiste	gefüllt —	8	567	Freiburg	Badische Stsb.	
568	—	—	1	Korb	Kleider —	44,5	568	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
569	—	—	1	Pack	Kleiderhaken —	23	569	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
570	—	—	1	—	gebr. Kochherdrahmen	12	570	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
571	—	—	1	Koffer	leer, braun, mit braunem Ueberzug	—	571	Gepäckabf. Worms	Direktion Mainz	
572	—	—	1	Ladung	Kohlen —	10 000	572	Leer	K. E.-D. Münster	Zeche Eintracht, Steele Efd. 21840.
573	—	—	1	Pack	5 Kohlenlöffel —	3	573	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
574	—	—	1	—	Konus	6	574	Lindau	Bayerische Stsb.	
575	—	—	1	—	Korb mit schwarzem Wachstuchüberzug und 2 Schlössern verschlossen	20	575	Norden	K. E.-D. Münster	alte Bekl.: „Magdeburg" beschr. (blau) „Norden".
576	—	—	1 1	Korb Kiste	leer —	—	576	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
577	—	—	1	Pack	3 Körbe, leer —	35	577	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
578	—	—	1	Kollo	2 Körbe u. leere Säcke	—	578	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
579	—	—	2	Pack	Körbe —	—	579	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
580	—	—	1	„	2 leere Körbe —	11	580	Buchen	Badische Stsb.	
581	—	—	1	„	2 Körbe —	10	581	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
582	—	—	2	Körbe	leer —	2	582	Scherfede	K. E.-D. Cassel	
583	—	—	1	Bund	Korbdeckel —	10	583	Altona	K. E.-D. Altona	
584	—	—	1	Korbflasche	leer —	6	584	Colmar	Reichsbahn	
585	—	—	1	—	Krahnkette —	—	585	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
586	—	—	1	Sack	Kraut —	19	586	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
587	—	—	1	„	Kraut —	11	587	Wiesau	Bayerische Stsb.	
588	—	—	3	—	eis. Kugeln —	8	588	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	Lampenkugeln.
589	—	—	1	—	Ladebrücke —	—	589	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
590	—	—	$2^1/_2$	Lager	— —	10,5	590	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
591	—	—	1	Bund	4 eis. Lampenkugeln	14	591	Zwickau	Sächsische Stsb.	
592	—	—	1	—	Lattengestell —	17	592	Breslau M./F.	K. E.-D. Breslau	
593	—	—	1	Ballen*)	Leder —	24	593	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	*) in grauer Leinwand.
594	—	—	1	—	Leine —	—	594	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
595	—	—	1	Ballen	anschein. Leinen —	108	595	Holzhausen Heddinghausen	K. E.-D. Münster	
596	—	—	1	„	Lumpen —	—	596	Dormagen	K. E.-D. Cöln	
596	—	—	1	Pack	7 Matten —	74	596	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
597	—	—	1	Korb	Mantelhaken —	17	597	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
598	—	—	1	Ballen	ansch. Manufakturwaaren	46	598	Herdecke-Vorhalle	„	
599	—	—	1	„	Manufakturwaaren —	58	599	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
600	—	—	1	Pack	Marmorvase —	12	600	Gep. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	ingrauemLeinen.
601	—	—	1	—	Maschinentheil*) —	0,25	601	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	*) aus Messing.
602	—	—	1	—	eis. Maschinentheil, anscheinend der Trichter einer Schrotmühle	19,5	602	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
603	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	28,5	603	Herne	K. E.-D. Essen	
604	—	—	1	Korb	Materialien —	32,5	604	„	„	
605	—	—	1	Ballen	Matratzen —	28	605	Liblar	K. E.-D. Cöln	
606	—	—	1	Sack	2 Säcke Mehl —	à 5 kg	606	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
607	—	—	1	—	Messingtheil —	46	607	Metz	Reichsbahn	
608	—	—	2	Säcke	Moos —	42	608	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	
609	—	—	1	Sack	Moos —	9	609	Spandau	K. E.-D. Berlin	
610	—	—	1	„	Mostobst —	20	610	Villingen	Badische Stsb.	verkauft.
611	—	—	1	—	eis. Muffe —	3	611	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
612	—	—	1	Sack	Muscheln —	76	612	Hattingen Rhr.	K. E.-D. Essen	verkauft.
613	—	—	2 1	— —	Muschelaufsätze, ungestrichen Muschelaufsatz, gelb gestrichen	—	613	Gelsenkirchen	„	
614	—	—	1	Pack	Nägel —	1	614	Fürth	Bayerische Stsb.	
615	—	—	1	Ballen	Nessel —	11	615	Mülhausen N.	Reichsbahn	
616	—	—	1	Sack	Obst —	31	616	Wanne	K. E-D. Essen	
617	—	—	1	weisser Schliess-korb	Obst —	—	617	Offenburg	Badische Stsb.	
618	—	—	1	Oelfass	leer —	?	618	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
619	—	—	1	Blech-flasche	Oel —	68	619	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
620	—	—	1	—	Ofen —	84	620	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
621	—	—	1	—	Ofenaufsatz —	23,5	621	Wilhelmshaven	Gr. E. D. Oldenburg	
622	—	—	1 1	— —	Ofenfutter — Thürgestell —	6	622	Colmar	Reichsbahn	
623	weiss	—	3	—	Ofenrohre —	3	623	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
624	—	—	1	Pack	Ofentheile —	11	624	Münster	K. E.-D. Münster	2 Ofenaufsätze.
625	—	—	1	Rolle	weisses Packpapier —	10	625	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
626	—	—	16	Fässer	Petroleum —	?	626	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
627	—	—	1	Ballen*)	lebende Pflanzen —	41	627	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	*) in Stroh.
628	—	—	1	Bund**)	leb. Pflanzen —	28	628	Berlin H. u. L.	„	**) in Stroh.
629	—	—	1	Bund	2 Pflugschaare —	3	629	Zschakau	K. E.-D. Halle a/S.	grün gestrichen.
630	—	—	1	Pack	6 Piassavabesen, 12 Schrubber	10	630	Aurich	K. E.-D. Münster	
631	—	—	1	—	Privatleine —	—	631	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	im Holz-
632	—	—	1	—	Pumpentheil —	22	632	Königszelt	K. E.-D Breslau	rahmen.
633	—	—	2	—	Puppenkörbe —	1	633	Augsburg	Bayerische Stsb.	
634	—	—	1	—	eis. Querschwelle —	—	634	Appelhülsen	K. E.-D. Münster	†)
635	—	—	1	—	eiserner Rahmen —	72	635	Westend	K. E.-D. Berlin	
636	—	—	3	—	hölzerne Reifen —	12	636	Kl.-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
637	—	—	1	—	neues Reisekörbchen	4	637	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
638	—	—	2	—	Riemenscheiben —	?	638	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	2,97 m lang,
639	—	—	1	—	Riffelblech —	164	639	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	0,95 m breit,
640	—	—	1	Gebund	eis. Rohre —	60	640	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	0,07 m stark.
641	—	—	1	—	eis. Rohr —	22	641	Spandau	K. E.-D. Berlin	3 m lang,
642	—	—	1	—	eis. Rohr —	14	642	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	3 cm Licht-
643	—	—	1	Bund	2 eis. Rohre, 5,10 m lang	89	643	Marienburg	K. E.-D. Danzig	weite.
644	—	—	1	Gebund	2 verzinnte Röhren —	20	644	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
645	—	—	4	—	eis. Röhren —	40	645	Güterabf. Mainz	Direktion Mainz	
646	—	—	1	—	Rouleauxstange —	3	646	Gemünden	Bayerische Stsb.	
647	—	—	15	—	eiserne Rollen —	?	647	Strassburg	Reichsbahn	
648	—	—	2	Kolli	Roste —	50	648	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
649	—	—	1	Sack	Rübensamen —	72	649	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
650	—	—	1	Bund	Rundeisen —	117	650	Liblar	K. E.-D. Cöln	
651	—	—	1	„	Rundeisen —	29	651	Niederstetten	Württemberg. Stsb.	
652	—	—	1	Stange	Rundeisen, ca. 2,5 m lg.	7	652	Eilg. Berlin, Ahg.	K. E.-D. Berlin	
653	—	—	1	Bund	Rundeisen —	29	653	Liebau	K. E.-D. Breslau	
654	—	—	6	Stangen	Rundstahl —	45	654	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	9 mm Dm.
655	—	—	11	Pack	alte Säcke —	66	655	Orlamünde	K. E.-D. Erfurt	
656	—	—	1	Sack	Säcke —	21	656	Liblar	K. E.-D. Cöln	
657	—	—	5	Pack	Säcke —	—	657	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
658	—	—	1	„	30 leere Säcke —	15	658	Elberf.-Steinbeck	„	
659	—	—	1	Sack	Säcke —	—	659	Minden Gep.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
660	—	—	1	„	leere gebr. Säcke u. 1 Paar neue Schuhe	4	660	Soltau	„	
661	—	—	3	Bündel	Säcke —	55	661	Güterabf. Kreuznach St.	Direktion Mainz	
662	—	—	1	Pack	Sackleinen —	18	662	Duisburg	K. E.-D. Essen	
663	—	—	1	Sack	alte Sackstücke —	17	663	Styrum	„	
664	—	—	1	Ballen	Säure —	18	664	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
665	—	—	2 2 2	Paar „ 	Schaftenstiefel — Halbschuhe — Kinderschnürschuhe	13 —	665	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
666	—	—	1	Pack	6 Schaufeln —	7	666	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
667	—	—	1	„	4 Schrauben à 1 m lg.	4	667	Thale a/Harz	K. E.-D. Magdeburg	
668	—	—	1	—	Schwungrad —	59	668	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
669	—	—	1	Kollo	Sessel —	4	669	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
670	—	—	1	Sack	Soda —	100	670	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

†) 28/9. 1900 auf Strecke Appelhülsen-Dülmen gefunden; vermuthlich vom Gz. 3314 oder 3311; 1,75 m lang.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
671	—	—	1	—	Spiralfeder	—	671	Duisburg	K. E.-D. Essen	
672	—	—	5	Stangen	Sprosseisen	50	672	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
673	—	—	1	Pack	Sprungfedern	—	673	Herne	K. E.-D. Essen	
674	—	—	1	—	Sprungfedermatratze	60	674	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
675	—	—	1	Stange	Stahl	3,5	675	Düren	K. E.-D. Cöln	
676	—	—	1	Stab	Stahl	7,5	676	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
677	—	—	1	Stange	Stahl, 2,90 m l.	6	677	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
678	—	—	1	„	Stahl	5	678	Emden	K. E.-D. Münster	0,60 m lg., 3 × 3,5 m stark.
679	—	—	1	Bund	8 Stangen Stahl	47	679	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	5/8 Zoll Dm.
680	—	—	2	„	Stahl	86	680	„	„	3 × 11 mm.
681	—	—	1	„	3 Stg. Stahl	55	681	„	„	27,5 mm Dm.
682	—	—	2	—	Stangen Stahl	2	682	Metz	Reichsbahn	
683	—	—	1	—	Stahlscheibe	8	683	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
684	—	—	1	Wagen	Steine	—	684	Münster	K. E.-D. Münster	Brl. 32414.
685	—	—	1	Pack i. Stroh	leb. Sträucher	14	685	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	
686	—	—	3	Bunde	leb. Sträucher	19	686	Eilg. Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
687	—	—	1	Kollo	Stuhl	10	687	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
688	—	—	1	Pack	2 Stühle	10,5	688	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
689	—	—	4	Stück	Tannenbretter	47	689	Treysa	K. E.-D. Cassel	
690	—	—	1	Posten	Thonsteine	—	690	Laer	K. E.-D. Essen	auf Wagen Elbf. 29631.
691	—	—	1	Ballen	Torfstreu	—	691	Boppard	Direktion Mainz	
692	—	—	1	—	Untergestell zu Spiegel	—	692	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
693	—	—	1	Kollo	ansch. Untertheil einer Bohrmaschine	16	693	Bischofsburg	K. E.-D. Königsberg	
694	—	—	1	—	Vertikow	60	694	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
695	—	—	2	—	Viehgitter	—	695	Güterabf. Bensheim	Direktion Mainz	
696	—	—	1	Bund	Dreikant- u. Vierkant-Schlüssel	—	696	Flensburg	K. E.-D. Altona	
697	—	—	3	—	Wagenfenster, 72 cm × 40 cm	13	697	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
698	—	—	1	Kiepe	Wäsche u. Kleidung	30	698	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
699	—	—	1	Korb	2 Stück Wäsche, gez. A. S., 1 Umhang, 1 Spielpferd von Holz, 1 Sack Reis u. lose Klammern	39	699	Elbing	K. E.-D. Danzig	
700	—	—	1	Koffer	Wäsche	42	700	Münster	K. E.-D. Münster	bekl.: Büren-Paderborn.
701	—	—	1	Wandbört	Wäsche	9	701	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
702	—	—	1	Sack	Wäsche und Löffel	—	702	Paderborn	K. E.-D. Cassel	(grauer Sack mit blauen Streifen.)
703	—	—	1	Ballen	graue Watte	26	703	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
704	—	—	1	Kollo	Weissmetall	3	704	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
705	—	—	1	—	Winkeleisen	9	705	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	60 cm lang.
706	—	—	1	Kollo	2 Stangen Winkeleisen mit Kopfstücken, 7 Stück Bandeisen à 1 m, 5 Stück Bandeisen à 1,5 m lang	16,5	706	Goldap	K. E.-D. Königsberg	
707	—	—	1	Ballen	Wolle	12	707	Klein-Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
708	—	—	1	„	Wollwaaren	91,5	708	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
709	—	—	1	Sack	Wurzeln u. Rüben	44	709	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
710	—	—	1	—	Zimmerdeckenrohr	—	710	Guben	K. E.-D. Berlin	
711	—	—	1	Tafel	Zinkblech	9	711	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
712	—	—	1	Partie	lose Zuckerrüben, ca. 500 Stück	—	712	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
712	—	—	1	Kiste	Zuckerw.	28	713	Hirschhorn	Badische Stsb.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F ×	—	4	Kolli	eiserne Töpfe	24	1	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
2	H B	2774	1	Kiste	Bürstenwaare	42,5	2	Güstrow	„	
3	K	II	1	Fleischkorb	leer	10	3	Neubukow	„	
4	Schein 87	—	1	—	Kinderwagen	19	4	Ludwigslust	„	
5	roth ×	—	2	Kolli	Eisentheile	10	5	Schwerin	„	
6	—	—	1	—	alte eis. Platte	15	6	Neubrandenburg	„	
7	—	—	1	Kasten	alte Schnitterkleidung	87	7	„	„	
8	—	—	1	—	Spiegelaufsatz	1	8	Rostock F.	„	
9	—	—	1	—	Stuhlpolster	—	9	Wismar	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem Büro des Vereins bis zum 21. Dezember Vorm. gemeldet.

Nr. 24. Berlin, am 29. Dezember 1900. Jahrgang 1900

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 Pf. für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	109	1	Kiste	Waschseife —	30	1	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
2	A	1/2	2	—	alte Verschläge, leer	64	2	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
3	A A	85813	1	Fass	Gurken —	60	3	Danzig	K. E.-D. Danzig	
4	A B	2313	1	Kiste	leer —	5	4	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
5	A B	4	1	Sack	Kappus u. Möhren —	37	5	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
6	A B	—	1	Pack in blauem Papier	alte Kleider von blauem Kattun	2	6	Düsseldorf-Derendorf	„	
7	A B	24364	1	Kiste	leer, gebr. —	15	7	Döbeln	Sächsische Stsb.	
8	A D	—	1	Sack	Eisentheile —	45	8	Wanne	K. E.-D. Essen	
9	A H	4	1	Korbkanne	Oel —	—	9	Karlsruhe	Badische Stsb.	
10	A H	8586/7	2	Ballot	Barchent —	35	10	München Centr.	Bayerische Stsb.	
11	A H	1	1	Kiste	leer —	35	11	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
12	A K	—	1	Sack	Kartoffeln —	88	12	Geldern K. M.	„	
13	A L	4402	1	Weinfass	leer —	12	13	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
14	A M	1	1	Fass	Vogelbeeren —	207,5	14	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
15	A N	344	1	Pack	leere Säcke —	87	15	Walkenried	K. E.-D. Cassel	
16	A N	1	1	Kiste	Flaschen —	61	16	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
17	{ Æ B }	2877	1	Bierfass	leer —	20	17	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
18	A R	3245/54	10	Blöcke	Blei —	428	18	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
19	A S	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
20	A S	4133	1	Kiste	Maschinenschmiere —	63	20	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
21	A St	8379	1	„	altes, nasses Stroh —	47	21	Merseburg	K. E.-D Halle a/S.	
22	A V	45	1	Koffer	gefüllt —	25	22	Hessenthal	Württemberg. Stsb.	
23	A W	14859	1	—	Packstroh —	106	23	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
24	B	—	6	Kisten	Käse —	32	24	Schwarzenbach a. Saale	Bayerische Stsb.	
25	roth B	—	1	Kollo	Trallroste —	10	25	Kiel	K. E.-D. Altona	
26	B	—	1	Packet	Eisenwaaren —	4	26	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
27	B	—	1	Pack	alte l. Säcke —	34	27	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
28	B	1	1	Sack	Kleider —	28	28	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
29	B E	3435	1	Fass	? —	220	29	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
30	B G V	21/22	2	Kisten	Lithographiesteine —	181	30	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
31	B H	104	1	Verschlag	3 Kartons Pannamastärke	23	31	Leipzig-Eutr.	K. E.-D. Halle a/S.	
32	B H	2121	1	Zarge	Holzwaaren —	58	32	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
33	B H	28096/98	3	—	Doppelleitern —	80	33	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
34	B H	28122	1	—	Doppelleiter —		34			
35	B H	28123	1	—	Bügeltisch —		35			
36	B H	28124	1	—	Klappleiter —		36			
37	B H M	—	1	Tonne	Heringe —	150	37	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
38	B & M	47	1	Sack	Pflaumen —	87	38	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
39	B R	68513/14	2	—	hölzerne Modelle —	—	39	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
40	B R	—	1	—	gusseis. Ring —	—	40	Duisburg	„	
41	B U	153	1	Pack	Bretter —	10	41	Aachen	K. E.-D. Cöln	
42	B W	3905	1	„	2 Stühle —	6	42	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
43	B Z	5710	1	Kiste	Einmachgläser —	51	43	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
44	C	2773	1	Ballot	Baumwollwaaren —	20,5	44	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
45	C	—	1	Sack	Zucker —	100	45	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
46	C B	1846	1	Kiste	leer —	17	46	Nebra	K. E.-D. Erfurt	
47	C B	21	1	Ballen	Bettzeug —	—	47	Borbeck	K. E.-D. Essen	
48	C B	2481	1	Kiste	Packstroh —	51	48	Aachen	K. E.-D. Cöln	
49	C B	2577	1	Ballen	? —	68	49	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
50	C C	10	1	—	Kinderstuhl —	10	50	Oberwesel	Direktion Mainz	
51	C D B A sowie O S u. H S	1899 u. 4959	1	Ballen	Tabak —	100	51	Brakel b/Höxter	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	C F	1/5	5	Verschläge	leer —	60	52	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
53	C K	—	1	Sack	Brot —	—	53	Herne	K. E.-D. Essen	
54	C K	22187	1	Kiste	Wein —	21	54	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	Malaga.
55	C M	18935	1	Sack	Pflaumen —	100	55	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
56	C R	I	1	Pack	leere Körbe —	28	56	Minden	K. E.-D. Hannover	
57	C Z	26	1	Kiste	Salz —	45,5	57	Bremen H.	„	
58	D	57	1	Pack*)	eis. Bleche —	20	58	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
59	D	7676	1	Schnur	Holzschuhe —	10,5	59	Marksuhl	K. E.-D. Erfurt	
60	D B C	808	1	Ballen	Kalbleder —	20	60	Düren	K. E.-D. Cöln	
61	D C M	5	1	Kiste	Zucker —	—	61	Borbeck	K. E.-D. Essen	
62	D G	190	1	Sack	Erbsen —	100	62	Hattingen Rhr.	„	
63	D H H	—	1	Pack (4 Kisten)	ger. Fische —	16	63	Dresden-N. Eg. V. II	Sächsische Stsb.	verkauft.
	D H	—	1	desgl. (5 Kisten)		20				
64	D O	395	1	Oelfass	leer —	33	64	Villingen	Badische Stsb.	
65	D P	4493	1	Kiste	eis. Federn —	23	65	Bocholt	K. E.-D. Essen	
66	D & S	752	1	Verschlag	Sägen —	34	66	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
67	D W	100	1	Pack	Papier —	37	67	Düsseld.-Derend.	„	
68	E	5	1	Fass	anscheinend Petroleum	214	68	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
69	E	295	1	Kiste	leer —	12	69	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
70	E	30	123	—	eis. Roste —	1358	70	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
71	E B	1/2	2	Kisten	Butter —	59	71	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
72	E B	925	1	Ballen	Tuche —	13	72	Würzburg	Bayerische Stsb.	
73	E Cr	3581	1	„	Tabak —	?	73	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
74	E G	1	1	Korb	leer —	6	74	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
75	E G	8707	1	Kiste	unbekannt —	60	75	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
76	E G	231	1	Pack	Bettseitentheile —	—	76	Borbeck	K. E.-D. Essen	
77	E G	—	1	Kiste	leer —	21	77	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	
78	E G N	54 oder 84	1	Bund	Eisenwaaren —	—	78	Dorsten	K. E.-D. Essen	
79	E & H	1262	1	Kiste	6 lackirte Schaufeln	31	79	Kirchheim-Teck	Württemberg. Stsb.	
80	E H	—	1	„	Ofenkacheln —	49	80	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
81	E K	9993	1	„	— —	5,5	81	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
82	E M	2007	1	Verschlag	Spiegel —	25	82	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
83	E M	4602	1	Kiste	Erdwachs —	185	83	Gera (Reuss)	Sächsische Stsb.	
84	E M	100	1	Sack	Säcke —	40	84	Welver	K. E.-D. Essen	
85	E M	640	1	Korb	Aepfel —	12	85	Altend.-Essen Süd	„	
86	E M	389	1	Leinewandumhüllung	2 etwa 1 m lange Holzgegenstände	5	86	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
87	E M oder F M	2131/33	3	Pack	Düten —	128	87	Zerbst	K. E.-D. Halle a/S.	
88	E O	919	1	Kiste	leer —	—	88	Würselen	K. E.-D. Cöln	
89	E S	—	1	Fass	ansch. Oel —	230	89	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
90	E S	2529	1	Kiste	Lederwaaren —	53	90	Triberg	Badische Stsb.	
91	E S & Co	9753	1	—	verzinkter Kessel mit Deckel	2	91	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
92	E W	14379	1	Kiste	gefüllt —	31	92	Basel Bad. Bf.	Badische Stsb.	
93	E W	100	1	Ballen	l. Flaschen —	105	93	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
94	F	—	18	Kolli	Gerüsttheile —	900	94	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
95	F	5	1	Kiste	leere Weinflaschen —	54	95	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
96	F	—	1	Fass	? —	34	96	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
97	F A L	57	1	Pack	Strohstühle —	—	97	Herne	K. E.-D. Essen	
98	F A N	21071	1	—	Stuhl —	14	98	München Centr.	Bayerische Stsb.	
99	F B S	694	1	Kiste	leer —	29	99	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
100	F & Co	9863/5	3	Kisten	leer —	277	100	„	„	
101	F D	278	1	Kiste	eis. Welle —	63	101	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
102	F H	6576	1	„	? —	—	102	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
103	F L	8952	1	Sack	Kaffee —	30	103	Fürth	Bayerische Stsb.	
104	F M	3	1	„	? —	64	104	Wanne	K. E.-D. Essen	
105	F M	3935/9	5	Kisten	Wanduhren —	416	105	Danzig	K. E.-D. Danzig	
106	F N	2173	1	Bierfass	leer —	25	106	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
107	F S	3	1	Sack	Kartoffeln —	50	107	Dortmund K. M.	„	
108	F S D	—	1	Pack	2 Roster —	9	108	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
109	F S V	8115	1	Kiste	gefüllt —	33	109	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
110	F T	1/8	8	Kisten	— —	—	110	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
111	F W D	14	1	Kiste	leere Steinkrüge —	29	111	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
112	G	—	1	Fass	leer —	9	112	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
113	G	9105	1	Kiste	Flaschen —	46	113	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
114	G	6	5	Säcke	Pflaumen —	500	114	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
115	G A B	119	1	Bierfass	leer —	25	115	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
116	G F A	9381	1	Ballen	? —	131	116	Ruhrort Rh.	„	
117	G F S	7167	1	Kiste	1 Apparat —	70	117	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
118	G F T	2526	4	—	eiserne Achsen mit Rädern	14	118	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
119	G G Marke D	581	1	Bund	Eisenkugeln (Lampengewichte)	8	119	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
120	G G	2	1	Kiste	eiserne Stützen —	37	120	Güterabfertigungsstelle Mainz	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	G H	65172	1	Korb	enthaltend 1 Kiste mit leeren Strohhülsen	8	121	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
122	G H	7872/76	5	Bund	50 Zinkeimer —	100	122	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	
123	G H S	1	1	Kiste	leer —	7	123	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
124	G H	1207	1	„	Muffen —	47	124	Aachen	K. E.-D. Cöln	
125	G J	150/4	2	Kolli	Stühle —	18	125	Aachen T.	„	
126	G K	—	1	Kiste	leer —	29	126	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
127	G L	1219	1	„	Lampentheile —	112	127	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
128	G L	997	1	„	leer —	12	128	München Centr.	Bayerische Stsb.	
129	G L	992	1	„	leer —	21	129	Gera	K. E.-D. Erfurt	
130	G M	—	3	Bund	je 5 Glasröhren —	123	130	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
131	G M & Co.	3931	1	Kiste	Porzellan —	—	131	Neuss	K. E.-D. Cöln	
132	G N	—	1	Eisfass	leer —	40,5	132	Karlsruhe	Badische Stsb.	
133	G P	360	1	Kiste	Konserven —	39	133	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
134	G P	1645	1	„	Küchenwaagen —	95	134	Magdeburg H.	„	
135	G P V	3132	1	„	Glaswaaren —	46	135	München Centr.	Bayerische Stsb.	
136	G S	6001	1	Sack	Kartoffeln —	84	136	Suderode	K. E.-D. Magdeburg	
137	G S	5313	1	Kiste	Glaswaaren —	39,5	137	Gernrode a/Harz	„	
138	G S	2408	1	Fass	Wein —	—	138	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
139	G S	632	1	Ballen	Barchent —	163	139	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
140	G T	3867/68	2	Stück	Geldschrankaufsätze	15	140	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
141	G W	3740	1	Kiste	Lampen —	49	141	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
142	H	—	1	—	gusseis. Rohr —	22	142	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
143	H	507	1	Kiste	Kurzwaaren —	124	143	Güterabfertigungsstelle Mainz	Direktion Mainz	
144	H	—	9	Kistchen	Harzer Käse —	45	144	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
145	H	2	1	Kiste	Würfelzucker —	—	145	Barmen	„	
146	H	—	1	Bund	Bandeisen —	34	146	Hilden	„	
147	H	—	1	Stab	Flacheisen —	28	147	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
148	H	10	1	—	eiserne Stange mit Haken	5	148	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
149	H	11171	1	—	Maschinentheil —	4	149	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
150	H	—	2	—	Ofenrohre —	—	150	Herne	K. E.-D. Essen	
151	H B	38	1	Kiste	— —	23	151	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
152	H B	6912	1	Korb	Käse (holländ.) —	27	152	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
153	H C	3017	1	Ballot	Bettzeug —	38	153	Sontheim	Bayerische Stsb.	
154	H D	447	1	Kiste	1 Topf —	7	154	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
155	H D	—	1	Sack	Wurzeln —	50	155	Recklinghausen	„	
156	H E	622/940	2	Fässer	Petroleum —	186	156	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
157	H F	40	1	Sack	Oelkuchen —	50	157	Güterabfertigungsstelle Kreuznach Stadt	Direktion Mainz	
158	H H	38018	1	Fass	? —	37	158	Warnemünde	Meckl.Friedr.Franzb.	
159	H H	18599	1	Pack	Stühlchen —	8	159	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
160	H J H	106	1	Koffer	gefüllt —	60	160	Kranichstein	Direktion Mainz	
161	H J N	19338 / 18717	2	Kisten	gefüllt —	97	161	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
162	H M	3552/8	2	„	gefüllt —	118	162	„	„	
163	H M	804	1	Sack	Kaffee —	21	163	Aachen	„	
164	H R	9/10	1 / 1	Pack / Kiste	Maschinentheile —	—	164	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
165	H S	17030	1	„	Maschinentheile —	18	165	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
166	H S	1576	1	„	leer —	47	166	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
167	H Sch	100/103	4	1 Korb, 1 Kindertisch, 2 Kinderstühle	? —	42	167	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
168	H St	3696	1	Kiste	leer —	62	168	Aachen	K. E.-D. Cöln	
169	H S W / 170 K	20	1	„	Woll- u. Manufakturwaaren	176	169	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
170	H V	110592	1	„	? —	26	170	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
171	H W	—	1	Pack	2 Nachtkonsole —	23	171	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
172	J	496	1	Fass	Petroleum —	—	172	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
173	J A R J H	4455	1	Kiste	? gefüllt —	22,5	173	Sarstedt	„	beschrieben: Cassel.
174	J B	8	1	Sack	Kartoffeln —	45	174	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
175	J C	5891	1	Fass	gefüllt —	26	175	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
176	J E	272	1	Ballot	Bettbarchent, rother	34	176	Triberg	Badische Stsb.	
177	J E	15503	1	„	Schürzenstoffe —	80	177	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
178	J E D	4797	1	Kiste	Eisenwaaren —	17	178	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
179	J K	109	1	Ballot	Schuhe —	20	179	Schweinfurt Centrbhf.	Bayerische Stsb.	
180	J K & S	1342	1	Harrass	Gläser —	84	180	Würzburg	„	
181	J L	1—3	3	Kübel	leer —	25	181	Düren	K. E.-D. Cöln	
182	J L	3352	1	Korbflasche	? —	21	182	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
183	J L	3—4	2	Kisten	leer —	56	183	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
184	J L S	5996	1	Fass	Wein —	65	184	Styrum	K. E.-D. Essen	
185	J M	5	1	Sack	Kartoffeln —	40	185	Altend.-Essen Süd	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
186	J M	40	1	Sack	Linsen —	13,5	186	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
187	J R	312	1	Kiste	Bassins aus Milchglas zu Petroleumlampen	48	187	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
188	J R	1/2	1 1	Gestell Kasten	? —	30	188	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
189	J R / F S	97	1	Fass	leer —	28	189	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
190	J S	7421	1	Eimer	Farbwaaren —	15	190	Schallstadt	"	
191	J St	14601	1	Fass	leer —	—	191	Würzburg	Bayerische Stsb.	
192	J W	2	1	Pack	6 Körbe —	12	192	Duisburg	K. E.-D. Essen	
193	K	—	1	—	eis. Ventil —	4	193	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
194	K	3	1	—	Plättbogen —	—	194	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
195	K	—	1	Kiste	leere, neue Kistchen	10	195	Güterabfertigungsstelle Mainz	Direktion Mainz	
196	K	—	1	Pack	4 Spankörbe (neu, leer)	—	196	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
197	K	1270/1	2	"	Papier —	74	197	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
198	K	327	1	—	Hammer —	—	198	Essen H. B.	"	
199	K A J	64	1	Kiste	Brennscheeren —	32	199	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
200	K B	1/2	2	—	Eisenböden —	180	200	Duisburg	K. E.-D. Essen	
201	K & H	6703	1	Kiste	Thee —	7,5	201	Schlochau	K. E.-D. Danzig	
202	K H	1	1	"	Eisenwaaren —	31	202	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
203	K P	102	1	Kollo	Möbel (Gardinenstangen)	12,5	203	Minden	K. E.-D. Hannover	
204	K S	1	1	—	Schleifstein —	146	204	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
205	K Sch	200	1	Kiste	leer —	13,5	205	Neuhausen i. S.	Sächsische Stsb.	
206	K W O Dr.	10126	1	Haspel	leer —	58	206	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
207	L	10	1	Kiste	? —	20	207	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
208	L	—	6	—	Gewichte —	40	208	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
209	L	1	1	Kiste	Metallgehäuse —	67	209	München Centr.	"	
210	L B	8355	1	Bierfass	leer —	30	210	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
211	L D	9538	1	Büchse	? —	30	211	Recklinghausen	"	
212	L F G	7115	1	Kiste	gefüllt —	18	212	Basel	Badische Stsb.	
213	L H	97	1	Ballen	Rosinen —	45	213	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
214	L M	2827	1	Kiste	leer —	9	214	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
215	L N	2	1	Korb	leer —	5	215	Dorsten	K. E.-D. Essen	
216	L O	11	1	"	leer —	1,5	216	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
217	L P H	—	1	Ballen	Tapeten —	36	217	Aachen	K. E.-D. Cöln	
218	L S	872	1	Kiste	leer —	12	218	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
219	L S C	44642	1	—	Puppenwagen —	—	219	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
220	L St	576	1	Ballen	Schuhwaaren —	26,5	220	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
221	L T	10496	1	Kiste	bunte Gardinen —	9,5	221	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
222	L T	3886	1	Bierfass	leer —	32	222	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
223	L V	90913	1	Kiste	Waschblau —	31	223	Flensburg	K. E.-D. Altona	
224	L V J	27	1	Bund	Flacheisen —	50	224	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
225	L W	2250	1	Kiste	leere Cigarrenkisten und -Bretter	57	225	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
226	L W	2	2	Säcke	Kartoffeln —	134	226	Aachen	K. E.-D. Cöln	
227	M	—	1	Sack	Aepfel —	46	227	Wanne	K. E.-D. Essen	
228	M	11354	1	Kiste	Käse —	27	228	Herne	"	
229	M	—	2	Ringe	Stahldraht —	72	229	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
230	M	189	1	Kiste	leer —	6	230	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
231	M E N	131	1	Sack	Kaffee —	25	231	Wanne	K. E.-D. Essen	
232	M E N	106 116 913	3	Kisten	? —	9 17 9,5	232	"	"	
233	M L	5844	1	Ballen	gefüllt —	35	233	Cöln-Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
234	M M	2	1	Pack	Nägel mit weissen Porzellanköpfen	9	234	Radolfzell	Badische Stsb.	Mühlhausen beschrieben.
235	M N E	1972	1	Kiste	Erz —	7	235	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
236	M K	—	1	Schliesskorb	Herrenkleider und Effekten	45	236	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
237	M R	1085/6	2	Kisten	leer	—	237	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
238	M S	78	1	Sack	Wallnüsse —	25	238	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
239	M S	2	1	Kiste	leer —	—	239	Steinbach-Hallenberg	K. E.-D. Erfurt	
240	M S	16230	1	Bund	Kehlleisten —	10	240	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
241	M St	2	1	Pack	eis. Schrauben —	4	241	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
242	M U	10	1	Sack	Betten —	13	242	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
243	N G C	4946	1	Ballen	Sperksteine —	57	243	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
244	O	8603	1	—	eis. Flasche —	41	244	Sondershausen	"	
245	O	—	8	Stäbe	Winkeleisen —	320	245	Duisburg	K. E.-D. Essen	
246	O B	—	1	—	Stein —	285	246	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
247	O B E	—	1	Sack	Lebensmittel —	48	247	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
248	O D D	8582	1	Ring	Drahtseil —	12	248	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
249	O D J	538	1	Korb	Eisenwaaren —	92	249	Oderberg	"	
250	O L	757	1	Kiste	leer —	18	250	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
251	O S	11218	1	—	Kinderbettstatt	20	251	Würzburg	Bayerische Stsb.	
252	P	1/5	5	Fässchen	mar. Fische	20	252	Annaberg	Sächsische Stsb.	verkauft.
253	P	2	1	Pack	Säcke	26	253	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
254	P	17	1	Kübel	Butter	60	254	Scharley	K. E.-D. Kattowitz	
255	P G	3493	1	Fass	Spirituosen	27	255	Danzig	K. E.-D. Danzig	
256	P M	112	1	Kiste	leere Kisten	41,5	256	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
257	P R	—	8	Pack	leere Körbe	118	257	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Trieblitz bez.
258	P S	8	1	Sack	Kastanien-Aepfel	99	258	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
259	P Z	—	1	Kiste	2 Stück Maschinentheile	63	259	Danzig	K. E.-D. Danzig	
260	R	818	1	—	Federwaage	16	260	Liebstadt Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
261	R	7427	1	Ballen	Putztücher	77	261	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
262	R C	307	1	Sack	Düngesalz	52	262	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
263	R G	—	1	Kiste	Holzwaaren	—	263	Emmerich	K. E.-D. Essen	
264	R H & Co.	821	1	„	Schuhmacherwaaren (Leisten, Stiefel, usw.)	110	264	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
265	R J	260	1	Schliesskorb	leer	4	265	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
266	R S	—	1	Kiste	ger. Fische	5	266	Eilg. Leipzig, Mgb	K. E.-D. Halle a/S.	
267	R S	750	1	„	Photographieständer mit Glasplatte	12	267	Leipzig Mgb.	„	
268	S	1	1	Verschlag	Spulkasten	287	268	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
269	S	—	1	Kokskorb	leer (alt)	—	269	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
270	S	13	1	Sack	Betten	38	270	Danzig	K. E.-D Danzig	
271	S	—	1	Kiste	Mondamin	7	271	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
272	S	9877	1	„	Talglappen (für Fassspunde)	47	272	„	„	
273	S / A	8965	1	Fass	Carbolineum	194	273	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
274	S B	3978	1	Kiste	Sprengkapseln	42	274	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
275	S B C	2435	1	Bund	2 Stangen Stahl	20	275	Recklinghausen	„	
276	S C	8438	1	Kiste	Lederlack	25	276	Bochum Süd	„	
277	S C	2454	1	„	leer	33	277	Goch	K. E.-D. Cöln	
278	Sch	—	1	Rolle	Bandeisen	30	278	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
279	S D	356	1	—	Schwarzblech	10	279	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
280	S G	9794	1	Fass	leer	10	280	Würzburg	Bayerische Stsb.	
281	S G F	717	1	Kiste	Eisenwaaren	32	281	Bocholt	K. E.-D. Essen	
282	S K F C / V S	—	1	Sack	Drogen	50	282	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: New-York.
283	S M	291	1	Kiste	Oelgemälde	13	283	Aachen	K. E.-D. Cöln	
284	S T	22	1	Ballen*)	Papiertapeten	18,5	284	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	*) in Leinen.
285	S W	1701	1	Kiste	leer	14	285	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
286	S W	685	1	Sack	Griesmehl	30	286	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
287	Taa	1410	1	Zarge	leer	?	287	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
288	Th	3197	1	Kiste	Porzellan	36	288	Bremen H	K. E.-D. Hannover	
289	T M	8178	1	Sack	Wallnüsse	44	289	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
290	T P	4051	1	Ballen	Baumwollenwaaren	15	290	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
291	U	2921	2	—	Zinkkannen	10	291	Duisburg	K. E.-D. Essen	
292	U K	4130	1	Kiste	Gläser	68	292	Waldenburg o/Bf.	K. E.-D. Breslau	
293	V	—	5	—	Zinkbleche	60	293	Duisburg	K. E.-D. Essen	
294	V	—	1	Block	Blei	48	294	Pforzheim	Badische Stsb.	Eisenhütte gezeichnet.
295	W	6	1	Sack	Kartoffeln	49	295	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
296	W	2	1	Korb	leer	2	296	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
297	W	83	1	Tonne	leer	9,5	297	Minden	„	
298	W	10082	1	Sack	Horn	53	298	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
299	W	17642 oder 17542	1	Fass	Kleinfleisch	20	299	Hagen	„	
300	W A H	75 / 4974	2	Ballen	Betten	—	300	Holzwickede	„	
301	W B	8, 10	2	—	Petroleumfässer, leer	—	301	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
302	W B	1787	1	Ballen	?	95	302	Süchteln	Crefelder E.	
303	W C	50	1	Sack	Marzipanfässchen	—	303	Kiel	K. E.-D. Altona	
304	W D	—	2	—	schwere, lange Rundeisenstangen	—	304	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
305	W D	750/5	4 / 12	— / —	Waschkonsole / Kommoden	—	305	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
306	W E	—	1	Kiste	Papier	108	306	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
307	W F	21897	1	„	Chokolade	30	307	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
308	W H	1/76	76	—	Eisenbleche	850	308	Essen Nord	„	
309	W J	15	1	Pack	Lumpen u. Kleider	10	309	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
310	W K	9243	1	Pack	Holzwaaren	12	310	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
311	W St / F S	—	1	„	leere Säcke	20	311	Weida	Sächsische Stsb.	
312	Z	17/18	2	Stück	Tragkiepen	—	312	Moringen	K. E.-D. Cassel	
313	Z & Co.	100/1	2	Kisten	leer	15	313	Seesen	„	
314	Z S	—	1	Ballen	Betten	23	314	Emmerich	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
315	J H S Alt-Reetz	12628	1	Kiste	12 Flaschen Kognak —	22	315	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
316	(mit Blaustift durchstrichen) M Danzig	—	1	Kollo	2 Brot- bezw. Kuchenschieber, 4,5 m lang	8	316	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
317	Düsseldorf Bilk	—	1	Korb	5 eis. Ventiltheile —	23	317	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
318	W. & F. Ehlers	5029	1	Spritfass	leer —	—	318	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Tornesch / Hamburg
319	Germania Lehrte	—	5	Säcke	leere Cementsäcke —	45	319	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
320	G. Haag	—	1	Kiste	gefüllt —	73	320	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
321	Hammel?	—	1	Korb	Aepfel —	30	321	Mannheim	Badische Stsb.	
322	C S R Hannover Carl Seebode	—	1	Korbflasche	leer —	4	322	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
323	Heuzer	1424	1	Fass	leer —	—	323	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
324	Holland	1226	1	—	Wagendecke —	—	324	Gera	K. E.-D. Erfurt	
325	Station Kastel	941	1	—	Wagendecke —	—	325	Kranichstein	Direktion Mainz	
326	Müllert Plattke i/Pr.	—	1	—	Privatviehgitter —	38	326	Mühlhausen Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
327	H B Schönfeld	—	1	eis. Fass	leer —	35	327	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
328	Swoboda Schwientochlowitz	—	1	Milchkanne	leer —	10	328	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
329	B R Tiefenort	—	1	Kollo	gusseis. Rohrstück in Trichterform	11	329	Celle	K. E.-D. Hannover	
330	Vaes in Adjudeni	?	1	Kiste	Cartonnage —	—	330	Aachen	K. E.-D. Cöln	
331	Gebr. Werth	495	1	Bierfass	leer —	30	331	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
332	Ernst Wirtz	3271	1	„	leer —	33	332			
333	Wolff	1	1	Sack	Säcke —	24	333	Goch	K. E.-D. Cöln	
					C. Güter m. Numm. bez.					
334	weiss	I	2	—	Eisentheile —	6	334	Königsee	K. E.-D. Erfurt	
335	blau	I	1	—	Rundeisen —	2	335			
336	—	2	1	Block	Zinn —	12	336	Ansbach	Bayerische Stsb.	
337	—	IIII	1	Kiste	gusseis. Rohrmuffen —	24	337	Apenrade	K. E.-D. Altona	
338	roth	6	1	—	eis. Wasserpfanne —	11	338	Potschappel	Sächsische Stsb.	
339	weiss	6	1	Bund	3 eis. Ofenringe —	3	339	Zwickau	„	
340	—	6	1	Pack	Säcke —	12	340	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
341	weiss	8	1	—	eis. Fuss für Gartenzäune	14	341	Zehlendorf	K. E.-D. Berlin	
342	—	20	1	Kiste	Cichorien —	63	342	Danzig	K. E.-D. Danzig	
343	roth	20	25	Stück	Bandeisen —	150	343	Guben	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
344	—	21/22	4	Pack	Eisenwaaren —	45	344	Berlin Schles. Bhf.	„	
345	—	40	1	Weinfass	leer —	10	345	Güterabf.-Stelle Mainz	Direktion Mainz	
346	—	159	1	Sack	Malzkaffee —	54	346	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
347	—	183	1	Kiste	Quäker Oats —	30	347	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
348	—	260	1	Korb	Eisenwaaren —	40	348	Mülheim Epp.		
349	307	27/11	1	—	grauer Handkoffer —	—	349	Brilon	K. E.-D. Cassel	In Witten West für Brilon abgefertigt; nicht abgeholtes Gepäck.
350	—	312	1	Bund	Holzleisten —	37	350	Karlsruhe	Badische Stsb.	
351	—	482	1	Korb	12 Stück leere Kognakflaschen	10	351	Herford	K. E.-D. Hannover	
352	—	636	1	Fass	unbekannt —	190	352	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
353	—	1678	1	„	ansch. Sauerkraut —	126	353	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
354	1213 / R M G C	475	1	Kiste	eis. Räder —	51	354	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
355	—	1272	1	—	gusseis. Rohr (gekrümmt)	13	355	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
356	—	1665	1	Fass	leer —	25	356	Freiburg	Badische Stsb.	
357	—	6200	1	—	eis. Thürhaspe —	—	357	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
358	—	17468	1	Kiste	Apfelringe —	28	358	Herne	K. E.-D. Essen	
359	—	24934	1	Fass	leer —	24	359	Freiburg	Badische Stsb.	
					D. Güter m. Zeichen vers.					
360	115 Stadelmann	77392 392	1	Kiste	Holzwolle —	61	360	Radis	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund am 8/12.
361	✡	13601	1	Fass	Seife —	28	361	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
362	S	35910	1	Pack	Messingdraht —	5,7	362	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	Graz bez.
363	T & C 390	417	1	Kiste	Patronen —	8	363	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
364	A R	111	1	Sack	Linsen —	50	364	Minden	K. E-D. Hannover	
365	H	6381	1	Kiste	leer —	9	365	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
366		8690	1	Sack	Federn —	30	366	München Centr.	"	
367	G	104	1	Pack	8 l. Körbe —	24	367	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
368	106 B K	7723	1	Fass	unbekannt —	203	368	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
369	FN B	178	1	Bierfass	leer —	50	369	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
370	Dreieck W Blankenburg	46201	1	Oelfass	leer —	41	370	Magdeburg-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
371	Dreieck W Qu N	3365	1	Kiste	Drucksachen —	14,5	371	Braunschweig H.	"	
372	× weiss — blau	—	2	Stück	Stahl —	14	372	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
373	rother Strich	—	1	—	kl. Ofen —	10	373	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
374	/ roth	—	2	Stangen	Federstahl —	114	374	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
375	grüner Strich	—	1	Stab	Eisen —	10,5	375	Laucha a/U.	K. E.-D. Erfurt	
376	roth	—	4	Bund	Eisenwaaren —	53	376	Gotha	"	
377	gelber Strich	—	1	Tafel	verzinnt. Blech —	11	377	Lobenstein	"	
378	× weiss	—	2	Kolli	1 Ofenrohr, 1 Ofenknierohr	5	378	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
379	+ roth	—	6	—	eis. Kugeln —	—	379	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
380	rother Strich	—	25	—	eiserne Mitnehmer —	—	380	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
381	—	—	1	Kollo	4 eis. Achsbuchsen —	10	381	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
382	—	—	1	Korb	Aepfel —	15	382	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
383	—	—	1	Ballen	12 Aepfel- u. 6 Ahornbäume	132	383	Blankenburg a/H.	Halberstadt-Blankenb.	
384	—	—	1	Korb	Aepfel —	55	384	Mannheim	Badische Stsb.	
385	—	—	1	"	Aepfel —	30	385	"	"	
386	—	—	1	—	Aufsatz mit 2 Kugeln aus Holz	0,5	386	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	—	1	Bund	40 Ausklopfer aus Rohr	6	387	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	
388	—	—	1	Pack	12 Ausklopfer —	—	388	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
389	—	—	1	Ballen	— —	17	389	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
390	—	—	1	Bund	Bandeisen —	22	390	Donaueschingen	Badische Stsb.	
391	—	—	1	Pack	leb. Bäume in Stroh	37	391	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
392	—	—	1	Ballen*)	Bäume —	20	392	Wiesloch	Badische Stsb.	*) in Stroh.
393	—	—	5	Pack	Bäumchen (Obstbaumwildlinge)	16	393	Güterabfertigung Mainz	Direktion Mainz	
394	—	—	1	—	Bindekette, 10 m lang	48	394	Flensburg	K. E.-D. Altona	
395	—	—	1	Korb	Blechflasche —	5	395	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	
396	—	—	1	Kollo	Blechkanne —	5	396	Garding	K. E.-D. Altona	
397	—	—	1	—	Bockkarre —	—	397	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
398	—	—	25 / 6	— / —	Bretter — / Holzböcke —	—	398	Waldenburg Ob.	"	
399	—	—	1	Pack	Bretter und eiserne Klammern	—	399	Dittersbach	"	
400	—	—	48	—	Bretter —	294	400	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
401	—	—	500	Stück	kleine Briketts —	—	401	Boppard	Direktion Mainz	
402	—	—	1	Ballen	Kaffee —	31	402	Borbeck	K. E.-D. Essen	
403	—	—	1	—	Deckel (Blech) —	3	403	Aachen	K. E.-D. Cöln	
404	—	—	1	—	Doppelzahnrad —	15	404	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
405	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	8	405	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
406	—	—	1	Kiste	Drahtnägel —	43	406	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
407	—	—	1	Sack	Herreneffekten —	28	407	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
408	—	—	1	Säckchen	Eiernudeln. —	13	408	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
409	—	—	1	Bund	Eisen —	29,5	409	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
410	—	—	1	Stab	Eisen —	—	410	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
411	—	—	1	Ring	verzinnter Eisendraht	18	411	Beuthen O./S.	K. E.-D. Kattowitz	
412	—	—	1	Ladung	Eisenerz —	—	412	Soest	K. E.-D. Cassel	21 398 Mg.
413	—	—	1	Bd.	Eisenkugeln —	19	413	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
414	—	—	1	Sack	verzinkte Eisenmuffe	13	414	Sitzendorf	K. E.-D. Erfurt	gefunden auf der Strecke Trier-Coblenz.
415	—	—	5	Kolli	Eisenplatten —	275	415	Cöln (Fundbüro)	St. Johann-Saarbr.	
416	—	—	2	—	Eisenplatten —	—	416	Herne	K. E.-D. Essen	
417	—	—	4 1	Stück Bund	Eisenplatten und Eisentheile	330	417	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
418	—	—	1	(in Rupfen)	Eisenplatte —	8	418	Garmisch-Partenkirchen	Lokalb. A.-G. München	ohne Bezettelung und Zeichen.
419	—	—	1	Bd.	Eisenröhren —	30	419	Süssen	Württemberg. Stsb.	5 Stück.
420	—	—	1	—	Eisenstange —	13	420	Mertingen	Bayerische Stsb.	
421	—	—	1	—	runde Eisenstange —	12	421	Wesel	K. E.-D. Essen	
422	—	—	1	—	rinnenartiger Eisentheil	87	422	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
423	—	—	1	Kollo	Eisentheil —	68	423	Leipzig	Sächsische Stsb.	
424	—	—	1	Stück	Einlagestoff für Kragenschl. (Triplure)	7	424	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
425	—	—	1	Korbballon	Essigsäure —	72	425	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	—	Fahrrad —	—	426	Sagan	K. E.-D. Breslau	Nr. 169 Sagan Reihe 2.
427	—	—	1	—	Fahrradlaterne —	—	427	Braunschweig Ost	K. E.-D. Magdeburg	
428	—	—	1	Ladung	Falzziegel —	—	428	Dortmunderfeld	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 40 334.
429	—	—	1	Fass	? —	220	429	Recklinghausen	„	
430	—	—	1	„	? —	266	430	Dorsten	„	
431	—	—	4	Bund	Flacheisen —	—	431	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
431	—	—	10	Stangen	Kanteisen —	—	431			
432	—	—	1	Bd.	Flacheisen —	61	432	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
433	—	—	1	Bund	10 eis. Flanschen —	22	433	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
434	—	—	1	—	Flaschenzug —	25	434	München Centr.	Bayerische Stsb.	
435	—	—	1	Sack	trockene Flechsen —	50	435	Hilchenbach	K. E.-D. Elberfeld	
436	—	—	1	blau karrirt. Kopfbezug	Frauenkleider —	8	436	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
437	—	—	1	—	gusseiserner Fusstritt zu einer Nähmaschine	—	437	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
438	—	—	1	Pack	eis. Gardinenhalterbefestiger	22	438	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
439	—	—	1	Korb	geschl. Geflügel —	26	439	Duisburg	„	
440	—	—	1	Eimer	Gelee —	12	440	Essen Nord	„	
441	—	—	3	—	Glasballons, leer —	42	441	Karlsruhe	Badische Stsb.	
442	—	—	1	—	eiserner Glockenverschluss	7	442	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
443	—	—	1	Sack	Gries —	87	443	Bamberg	Bayerische Stsb.	
444	—	—	1	Ladung	Grubenholz —	—	444	Herne	K. E.-D. Essen	Wagen Essen 72 713.
445	—	—	1	„	Grubenholz —	—	445	Essen K. M.	„	Wagen P. O. 22 028.
446	—	—	1	Ballen	Gummiabfälle —	72	446	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
447	—	—	1	Kollo	Gusseisen —	7	447	Donaueschingen	Badische Stsb.	
448	—	—	1	—	Gussplatte —	25	448	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
449	—	—	1	Sack	Häute —	23,5	449	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
450	—	—	1	Kiste	Handwerkszeug für Schuhmacher	32	450	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
451	—	—	1	Pack	Holzkreuze —	3	451	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
452	—	—	1	Schnur	10 Paar Holzschuhe	10	452	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
453	—	—	1	—	Paar Holzschuhe —	1	453	Remscheid	„	
454	—	—	1	—	Holzschwelle mit eis. Hebel	49	454	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
455	—	—	2	—	Holzstangen mit einer Kette von 5 cm Durchm. u. 5 m Länge	34	455	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
456	—	—	1	—	Holzverschlag, leer —	16	456	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
457	—	—	1	Bund	5 Jaucheschöpfer —	8	457	Duisburg	K. E.-D. Essen	
458	—	—	1	Kiste	Käse —	6	458	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
459	—	—	1	Wagen	Kanit —	—	459	Konitz	K. E.-D. Danzig	Danzig 17 937.
460	—	—	1	Pack	7 Stück alte, leere Kartoffelkörbe	8	460	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
461	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	100	461	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
462	—	—	1	„	Kartoffeln —	38	462	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	verkauft.
463	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	463	Neckarau	Badische Stsb.	
464	—	—	1	„	Kartoffeln —	52	464	Altend.-Essen Süd	K. E.-D. Essen	
465	—	—	1	„	Kartoffeln —	67	465	Gelsenkirchen	„	
466	—	—	1	„	Kartoffeln —	30	466	Essen Nord	„	
467	—	—	1	„	Kartoffeln —	80	467	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
468	—	—	1	„	Kartoffeln —	54	468	Neuulm	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
469	—	—	1	Sack	Kartoffeln	45	469	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
470	—	—	1	Kessel	—	5	470	Cleve	K. E.-D. Cöln	
471	—	—	1	Korb	kupferner Kessel	21	471	Soltau	K. E.-D. Hannover	
472	—	—	1	〃	Ketten	—	472	Duisburg-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
473	—	—	1	—	eis. starke Kette, 30 m lang	190	473	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
474	—	—	1	Ladung	Kies	—	474	Hösel	K. E.-D. Essen	Wagen Bbg. 40001.
475	—	—	1	Waggon	Kies	10 000	475	Gr.-Lichterfelde	K. E.-D. Berlin	Hannover 32809.
476	—	—	1	〃	Kies	10 000	476	〃	〃	Berlin 49188.
477	—	—	1	Kollo	2 Kinderstühle	2,5	477	Kiel	K. E.-D. Altona	
478	—	—	1	Kiste	(ohne Deckel, leer)	37	478	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
479	—	—	1	Sack	Kleider	16	479	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
480	—	—	1	Koffer	Kleider	73	480	Eilg.-A. Dortmund	K. E.-D. Essen	
481	—	—	1	Korb	Kleider	44,5	481	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
482	—	—	1	〃	Kleider	46	482	Berent	K. E.-D. Danzig	
483	—	—	1	—	Kleiderschrank	70	483	Teterow	Mecklenb. Fr. Franzb.	
484	—	—	1	Kiste	Kleinfleisch	36	484	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	—	gusseis. Knierohr	2	485	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
486	—	—	1	Pack	neue Körbe	—	486	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
487	—	—	1	〃	2 leere Körbe	13	487	Geestemünde Zoll.	K. E.-D. Hannover	
488	—	—	1	Korbkanne	leer	3	488	Karlsruhe	Badische Stsb.	
489	—	—	1	Ladung	Kohlen	—	489	Duisburg Haf.	K. E.-D. Essen	Wagen Bbg. 32093.
490	—	—	2 2 1	— — —	Kohlenkasten Feuerhaken Kohlenlöffel	—	490	Güterabfertigungsstelle Mainz	Direktion Mainz	
491	—	—	1	—	Kontregewicht	51	491	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
492	—	—	1	—	Korbkoffer	4	492	Rostock	Mecklenb. Fr. Franzb.	
493	—	—	1	Sack	gemahlene Kräuter	63	493	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
494	—	—	1	—	eis. Kugel mit einer Oese	19	494	Heydekrug	K. E.-D. Königsberg	
495	—	—	1	—	Kuhhaut	7	495	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Berlin	
496	—	—	1	Ballen	Kunstwolle	42	496	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Privatplombe M. B.
497	—	—	1	Sack	woll. Läufer	29	497	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
498	—	—	1	Bund	6 Latten	—	498	Malsch	Badische Stsb.	
499	—	—	1	〃	Lebensbäume	3	499	Heide	K. E.-D. Altona	
500	—	—	1	Sack	Lederabfälle	10	500	Heidelberg	Badische Stsb.	
501	—	—	1	—	Leiter	6	501	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
502	—	—	1	Kiste	elektrische Leitungsmaterialien	5	502	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
503	—	—	1	Pack	Maschinentheile	10	503	Elberfeld-Döppbg.	K. E-D. Elberfeld	
504	—	—	16 8	Stück 〃	eis. Maschinentheile	85 156	504	Stolp	K. E.-D. Danzig	
505	—	—	1	Sack	Mehl	100	505	Wanne	K. E.-D. Essen	
506	—	—	2	—	Messingringe	2	506	Neisse	K. E.-D. Breslau	in Leinewand.
507	—	—	2	Beutel	Messingverschlüsse	10	507	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
508	—	—	2	Stück	Metall	10	508	Teterow	Mecklenb. Fr. Franzb.	
509	—	—	1	Milchkanne	leer	5	509	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	
510	—	—	1	--	Muschelaufsatz, ansch. zu einem Spiegel gehörend	0,5	510	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
511	—	—	1	—	gusseis. Ofen	50	511	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
512	Fabrikzeichen Monopol	—	1	—	eis. Ofen	68	512	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
513	—	—	3	Theile	Ofenaufsatzstücke	4	513	Glatz	K. E.-D. Breslau	
514	—	—	1	—	Ofenrohr	2	514	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
515	—	—	4	Bund	Ofenrohre	20	515	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
516	—	—	1	—	Petroleumfass, leer	32	516	Heidelberg	Badische Stsb.	
517	—	—	1	—	Ofenthüre mit Rost	7	517	Ansbach	Bayerische Stsb.	
518	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	50	518	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
519	—	—	1	〃	leb. Pflanzen	70	519	Warburg	〃	
520	—	—	1	—	Pflugkörper	8	520	Rostock	Mecklenb. Fr. Franzb.	
521	—	—	1	—	braunes Polsterkissen, 33 cm lang, 27 cm breit	1	521	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
522	—	—	1	—	eis. Pumpentheil	20	522	Güstrow	Mecklenb. Fr. Franzb.	
523	—	—	1 1	— —	gusseis. Rad Kurbel	—	523	Hamburg H. (Eilg.)	K. E-D. Altona	
524	—	—	1	—	eisernes Rad (Riemscheibe)	16	524	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
525	—	—	1	Pack	Randschaufeln	20	525	〃	〃	
526	—	—	1	Bund	Reisig	7	526	Webau	K. E.-D. Halle a/S.	
527	—	—	1	Ladung	Roheisen	—	527	Heissen	K. E.-D. Essen	Wagen Frt. 20768.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
528	—	—	1	—	eis. Rohr —	—	528	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
529	—	—	1	—	eis. Rohr —	17,5	529	Magdeburg-Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
530	—	—	1	Sack	Rohseifenabfall —	80	530	Vörde	K. E.-D. Elberfeld	
531	—	—	2	Säcke	Rosinen —	100	531	Siegen	"	
532	—	—	1	Sack	grosse Rosinen —	27	532	Leipzig, Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	
533	—	—	3	Stück	gusseis. Roststäbe (neu)	21	533	Brake i/W.	K. E.-D. Hannover	
534	—	—	1	Sack	Rübensamen —	51	534	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
535	—	—	1	—	Rückentheil eines Schrankes	—	535	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
536	—	—	1	Bund	20 Stangen Rundeisen	50	536	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
537	—	—	1	"	6 Stangen Rundeisen	24	537	Stade	K. E.-D. Altona	
538	—	—	4	Säcke	— —	210	538	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
539	—	—	2	—	Sackkarren —	—	539	Weiden	Bayerische Stsb.	
540	—	—	2	Pack	leere Säcke —	?	540	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
541	—	—	1	Sack	14 gebr. Säcke —	55	541	"	"	
542	—	—	1	Pack	leere Säcke —	3	542	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
543	—	—	1	Sack	leere Säcke —	15	543	Altend.-Essen	"	
544	—	—	1	"	Säcke —	80	544	Cleve	K. E.-D. Cöln	
545	—	—	1	"	alte Säcke —	7	545	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
546	—	—	1	"	l. Säcke —	24	546	Harburg	K. E.-D. Altona	
547	—	—	1	Ballon	ansch. Salmiakgeist	68	547	Reichenbach i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
548	—	—	1	Kollo	eis. Schaufel —	—	548	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
549	—	—	3	Pack	Schienenhaken —	22	549	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	Wagen Mg. 28835.
550	—	—	1	Ladung	Schlacken —	—	550	Wanne	K. E.-D. Essen	
551	—	—	1	—	neuer Schliesskorb —	5	551	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
552	—	—	1	schwarz. Wachstuch	wollene Schnürriemen	40	552	Siegen	"	
553	—	—	1 9	— —	Schornsteinschieber gusseis. Keile —	—	553	Duisburg	K. E.-D. Essen	
554	—	—	1	—	Schrankaufsatz —	1	554	Brandenburg a/Havel	K. E.-D. Magdeburg	
555	—	—	1	Beutel	8 eis. Schrauben 4 eis. Muffen	4	555	Stassfurt	"	
556	—	—	30	—	Schwarten —	120	556	Erlangen	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
557	—	—	1	Ladung	Seegras —	—	557	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	Wagen Mst. 17540.
558	—	—	2	Ballen	Seegras —	48	558	Thüngersheim	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
559	—	—	1	Sack	Seilerwaaren —	30	559	Danzig	K. E.-D. Danzig	
560	—	—	1	Spiritusfass	leer —	11	560	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
561	—	—	17	Stück	eis. Stäbe —	31	561	Soest	K. E.-D. Cassel	
562	—	—	1	Kiste	Stahlscheiben —	38	562	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
563	—	—	1	—	flaches Stahlstück —	11	563	Hagen	"	
564	—	—	3	—	eis. runde Stangen —	36	564	Wiesenburg i. d. Mark	K. E.-D. Magdeburg	
565	—	—	5	—	eis. Stangen, auf beiden Enden mit Oesen versehen	103	565	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
566	—	—	1	Bund	Strohseil —	26	566	Roth	Bayerische Stsb.	
567	—	—	2	—	Stühle —	8	567	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
568	—	—	1	—	Stuhl ohne Sitz —	—	568	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
569	—	—	2	Pack	4 Stühle —	16	569	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
570	—	—	1	Kollo	Theater-Requisiten (1 Ruder, 1 Speer u. 1 Stange)	—	570	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
571	—	—	1	Säckchen	Thee —	5	571	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
572	—	—	7	—	gusseiserne Theile für Hydranten	37	572	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
573	—	—	1	Packet	Thürbänder —	1	573	Augsburg	Bayerische Stsb.	
574	—	—	1	—	Tisch (rund) —	15	574	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
575	—	—	1	Ballen	Webwaaren —	145	575	Aachen	K. E.-D. Cöln	
576	—	—	1	—	eiserner Vorlegebaum	—	576	Vollrathsruhe	Meckl. Friedr. Franzb.	
577	—	—	1	Verschlag	leer —	18	577	Aachen	K. E.-D. Cöln	
578	—	—	1	—	Viehgitter —	—	578	Alzey	Direktion Mainz	
579	—	—	1	Kollo	Wagenachse —	95	579	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
580	—	—	1	—	Wagendecke —	—	580	Barby	K. E.-D. Magdeburg	Streckenfund.
581	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	85	581	Duisburg	K. E.-D. Essen	
582	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	21	582	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
583	—	—	1	—	Wechselstange —	—	583	Schweinfurt Centrb.	Bayerische Stsb.	
584	—	—	1	Lattengestell	Wellenbadschaukel —	40	584	Elbing	K. E.-D. Danzig	
585	—	—	1	—	Zahnrad —	85	585	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
586	—	—	4	Bund	55 Zahnräder —	61,5	586	Elberfeld	"	
586	—	—	1	"	4 Triebwellen für Zahnräder					
587	—	—	1	Bd.	Zuckersäcke —	6	587	Neumünster	K. E.-D. Altona	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.